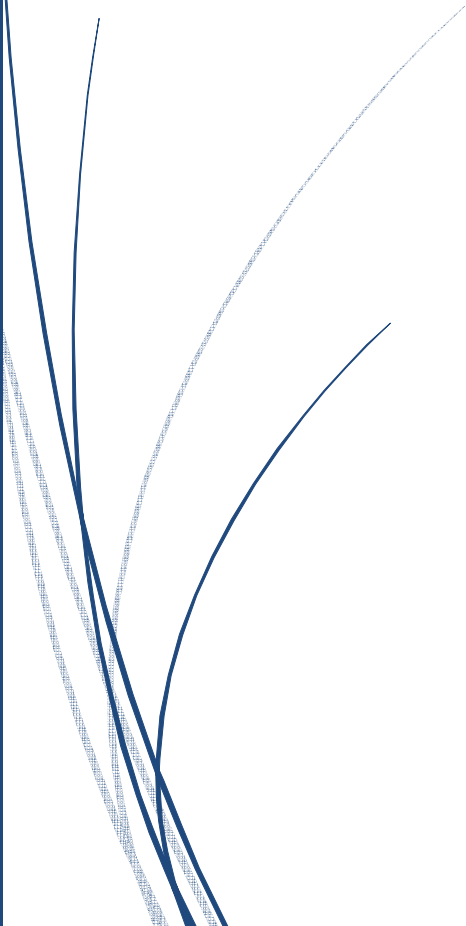


2021-2025

# Trafikksikkerhetsplan

Lund kommune



1. Forord .....	3
2. Sammendrag.....	4
3. Innledning.....	4
3.1 Historikk	
3.2 Organisering av kommunens trafiksikkerhetsarbeid	
3.3 Samarbeidspartnere	
4 Nasjonale og regionale føringer i trafiksikkerhetsarbeidet .....	5
4.1    Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	
4.2    Nasjonal transportplan	
7.2.1 Barnas transportplan	
4.3    Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021	
4.4    Folkehelse og trafiksikkerhet - Regional folkehelseplan	
4.5    Regional transportplan / fylkets trafiksikkerhetsplan	
4.6    Trafikksikker Kommune	
5. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i LUND kommune .....	8
5.1 Analyse av ulykkene	
6. Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet i LUND kommune .....	10
6.1 Målsettinger	
6.2 Strategier	
7. Kommunale tiltak .....	11
7.1    Risikoadferd i trafikken	
7.1.1    Fart,	
7.1.2    Rus	
7.1.3    Bilbeltebruk	
7.2    Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	
7.2.1    Barn	
7.2.2    Ungdom og unge førere	
7.2.3    Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	
7.3    Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)	
7.3.1    Gående og syklende,	
7.3.2    Motorsykkel og moped	
7.4    Kjøretøyteknologi	
7.5 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	
7.6 Fysiske trafiksikkerhetstiltak	
8. Økonomi .....	16
9. Evaluering, rullering.....	16
VEDLEGG.....	16
1.    Tabelloversikt fysiske tiltak	
2.    Innspill til plan	
3.    Veileder trafikksikker kommune	

## 1. FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

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

Trafiksikkerhetsplanen 2021 – 2025 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Lund kommune.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Utfordringen for det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafiksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

### **Kommunestyrets vedtak 051/21 lyder slik:**

Foreliggende forslag til trafiksikkerhetsplan for 2021-2025 godkjennes med følgende endringer:

1. Prioritet A 10: Nedsatt fartsgrense på Birkemovegen til 50 km. Dette er skoleveg under 4 km.

2. Prioritet A 11: Lys på fylkesvei Moen - Handeland.

3. Prioritering B endres til A6 – kommunal vei Eide - krysset Hauen/Gamle Kyrkjeveg og A12 fylkeskommunal vei Hauen/Gamle Kyrkjeveg - Ollestad bru.

4. Vedtak i PNM-sak 055/21: «Veglys på skoleveg under 4 km må prioriteres i hele Lund.» Setningen settes inn i handlingsplanen foran gatelysprioriteringene både under kommunale og fylkeskommunale veier.

5. Prioritet B: Steinberg - Steinbergsmonan: Gatelys

6. Pkt. 1 A6 i innstillingen fra PNM utvalget sendes i retur til PNM for ny vurdering (alternative fartsreducerende tiltak på strekningen Hove til Eik).

Kommunestyret ber om en overordnet sak der en tar stilling til alle sider ved gatelysbelysning i Lund kommune med utgangspunkt i dagens kart over eksisterende gatelys, inkludert gatelyspunktene nevnt i PNM-sak 055/21, og nye ønsker, jf. Trafiksikkerhetsplanen 2021-2025.

Plassering av gatelys, oppgradering av eksisterende punkt, eventuelt fjerning av eksisterende, vurderes helhetlig opp mot ulike perspektiv som trafiksikkerhet, folkehelse- og klimaperspektiv samt reelle investerings- og årlige driftskostnader.

Løsninger og kostnader kvalitetssikres med Skina AS, som drifter gatelysnettet.

På bakgrunn av endelig plan anslås behov for å innarbeide økte investerings- og driftsmidler de ulike år i økonomiplanperioden.

## 2. SAMMENDRAG

Denne planen viderefører måten å organisere det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet på i Lund kommune. Planen bygger på trafikksikker kommune konseptet som er forankret hos kommunedirektøren. Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid.

## 3. INNLEDNING

### 3.1 HISTORIKK

---

Denne planen er nr. 6 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Lund kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Lund kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Rogaland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

### 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I LUND KOMMUNE

---

Trafikksikkerhetsarbeidet i Lund kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021 – 2025 er tillagt plan-, næring- og miljøetaten. Det anses viktig å forankre arbeidet hos kommunedirektøren for å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

### 3.3. SAMARBEIDSPARTNERE

---

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen. Viktige samarbeidspartnere som er viktige bidragsytere i trafikksikkerhetsarbeidet og som spesielt må nevnes er politi, Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Trygg trafikk.



## Statens vegvesen



TRYGG TRAFIKK



Rogaland  
fylkeskommune

### 4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

#### 4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafiksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafiksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafiksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drept og hardt skadet stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafiksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafiksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

## 4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

---

### Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

## 4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

---

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* (NTP) og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

## 4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

---

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Her kan ein lesa meir: <http://www.rogfk.no/Plan-Rogaland/Regionale-planer-og-strategier/Folkehelse-og-friluftsliv/Regionalplan-for-folkehelse>

Elles om Partnerskap for folkehelse:

I 2018 består partnerskapet av 46 aktørar (26 kommunar, 11 frivillige og 9 regionale aktørar).

Sjå her: <http://www.rogfk.no/Vaare-tjenester/Folkehelse/Partnerskap-for-folkehelse2>

## 4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN / FYLKES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

---

Intensjonen er at trafikktryggleiksarbeidet som vert utført i Rogaland, skal vera med å bidra til at dei nasjonale tilstandsmåla vert nådde. Handlingsplanen for trafikktryggleik handlar først og fremst om ikkje-fysiske tiltak.

**Fysiske tiltak:** Trafikktryggleik på fylkesvegnettet vert følgt opp gjennom handlingsprogrammet for fylkesvegar.

**Ikkje-fysiske tiltak:** Følgjande område er definert som satsingsområde i det fylkeskommunale arbeidet:

Trafikktryggleik inn på systemnivå, som:

- Fleire kommunar skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
- Vidareutvikla samarbeid innanfor «Partnerskap for folkehelse»
- Trafikktryggleik skal innarbeidast i bedrifters HMS-system

Fokus på risikoutsette grupper:

- Eldre bilførarar
- Unge bilførarar
- Mc førarar
- Rusmisbrukarar
- Innvandrarar

## 4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

---

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Lund kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune” innen planperioden.

Det er vedlagt en grundigere innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

## 5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I LUND KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklistene fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig måking og strøing.

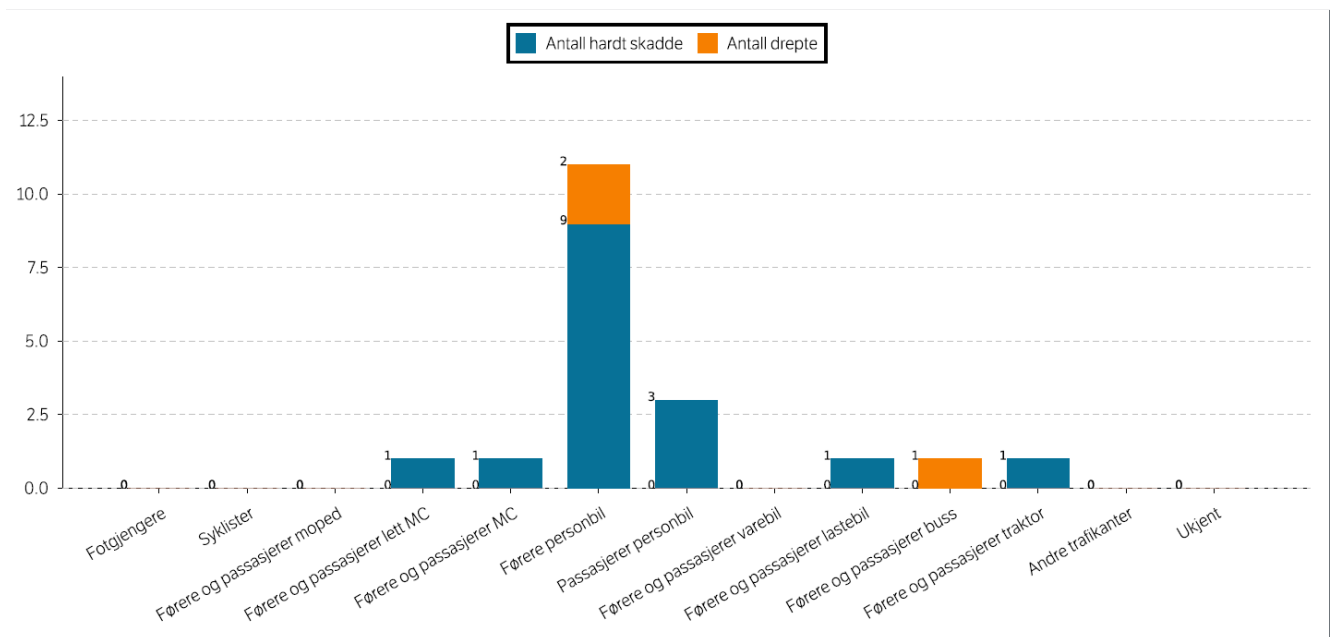
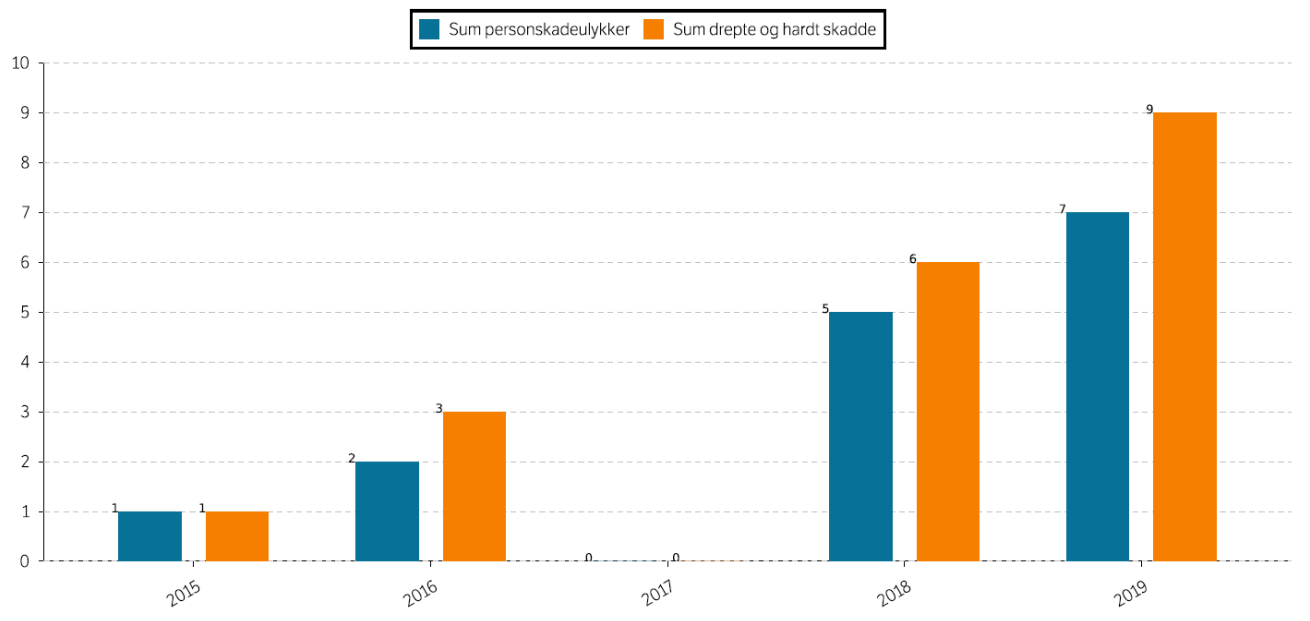
### 5.1 ANALYSE AV ULYKKENE

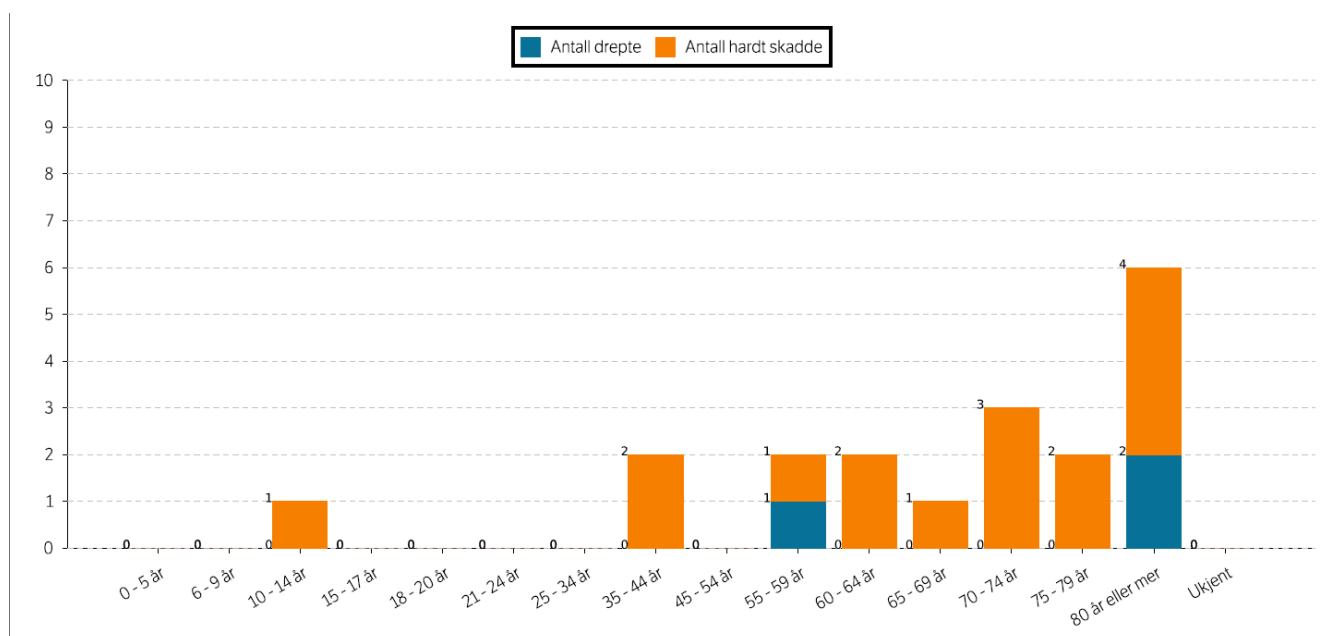
Grafer og tabeller nedfor gir et bilde av ulykkesutviklingen i Lund kommune de siste 5 åra. De fleste og mest alvorligste trafikkulykkene skjer på E39 med førere av personbil.

Antall ulykker fordelt årstall

År	Sum personskadeulykker	Sum personskader	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2015	1	1	0	1	0
2016	2	5	0	3	2
2017	0	0	0	0	0
2018	5	8	2	4	2
2019	7	11	1	8	2
<b>Sum</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>6</b>







#### Veg - skadegrad

Veg	Sum personskadeulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
EV39	7	9	1	8	4
FV4258	1	1	0	1	0
FV4242	1	1	0	1	1
PF99999	3	4	1	3	1
SF99999	3	4	1	3	0
<b>Sum</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>6</b>

## 6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I LUND KOMMUNE

### 6.1 MÅLSETTING

I perioden 2021 – 2025 er det målsetting om å ha minst mulig antall drepte og skadde i trafikken i Lund kommune.

### 6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 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 skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.

## 7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13) . Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

### 7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

#### 7.1.1 FART,

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.

#### 7.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under	0,6 %	0,4 %

	påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	(2016/2017)	(2026)
--	---	-------------	--------

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.

### 7.1.3 BILBELTEBRUK

#### Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 - 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

### 7.2.1 BARN

#### Nasjonale mål

Barn (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

## Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

## 7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
---	---	--	---------------------

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

## 7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

## Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet

## 7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

### 7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>A</sup> <b>230</b> km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelme	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

### Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)

### 7.3.2 MOTORSYKKELE OG MOPED

Motorsykkel og moped	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		- 30 % <sup>B</sup>
----------------------	---	--	---------------------

(kapittel 6.3)			
----------------	--	--	--

<sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016.

### Kommunale tiltak:

- Trafikkopplæring i samsvar med kompetansemåla i kunnskapsløftet.
- Evt. tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.

## 7.4 KJØRETØYTEKNOLOGI,

---

Nasjonale tilstandsmål:

Kjøretøy- teknologi  (kapittel 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems (AEB)</i>	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som <i>har feltskiftevarsler</i>	39,2 % <sup>D</sup> (2017)	52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % <sup>D</sup> (2017)	25 % (2022)

<sup>D</sup> Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førerstøttesystemer – Status potensial for framtiden).

**Kommunale tiltak:** Ingen.

## 7.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

---

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner  (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 <sup>E</sup> per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal godkjennes som Trafikksikker kommune.

## 7.6 FYSISKE TRAFIKKSIKERHETSTILTAK

---

Møteulykker og utforkjøringsulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstillir minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1 500 km (utbedres i 2018-2023) c

## Kommunale tiltak:

- Plan for fysiske tiltak på kommunale veier og fylkesveier, se vedlegg.
- Rogaland fylkeskommune deler hvert år ut midler til trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. For tiltak på kommunale veier må kommunen bidra med en egenandel på 40%. Tiltak på fylkesveier er uten egenandel og kan dekkes 100% av fylkeskommunen.

## 8. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2021 til og med 2025.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

## 9. EVALUERING, RULLERING

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til kommunedirektøren.

## VEDLEGG

Vedlegg nr. 1: Plan som viser fysiske trafikksikkerhetstiltak jf. pkt. 7.6.

Vedlegg nr. 2: Innspill til plan.

Vedlegg nr. 3: Veileder trafikksikker kommune.