

SOKNDAL KOMMUNES TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019 – 2026



Innhold

1. Forord.....	3
2. Innledning	3
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i SOKNDAL kommune.....	4
2.3. Samarbeidspartnere.....	6
3 Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	6
3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	6
3.2 Nasjonal transportplan.....	7
3.2.1 Barnas Transportplan	7
3.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021	7
3.4 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	8
3.5 Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023	8
3.6 Trafikksikker Kommune.....	8
4. Ulykkesituasjonen / -utviklingen i SOKNDAL kommune	9
4.1 Trafikkmengde.....	9
4.2 ulykkestall.....	9
5. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i SOKNDAL kommune	10
5.1 Visjon og mål	10
6. Kommunale tiltak	11
6.1 Risikoadferd i trafikken	12
6.1.1 Fart	12
6.1.2 Rus	12
6.1.3 Bilbeltebruk	13
6.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)	13
6.2.1 Barn	13
6.2.2 Ungdom og unge førere	14
6.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse	14
6.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy).....	15
6.3.1 Innsatsområde, gående og syklende,.....	15
6.3.2 Motorsykkel og moped	15
6.4 kjøretøyteknologi,	16
6.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor	16
6.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak	17
7. Økonomi.....	17
8. Evaluering, rullering	17

1. Forord

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikkssikkerhetstiltak 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 trafikkssikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler. Trafikkssikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikkssikkerhetsplanen 2019 – 2026 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikkssikkerhetsarbeidet i Sokndal kommune.

Planens tiltaksdel er delt i to. En del for fysiske tiltak på henholdsvis kommunale og fylkeskommunale veier. De holdningsskapende tiltak er innfelt i tiltakspunktene.

Trafikkssikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Trafikkssikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen. Noen av tiltakene som er foreslått her, kan en også se igjen i folkehelseplanen.

Det er viktig å sikre at trafikkssikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført. Det er derfor nødvendig at arbeidet blir høyt prioritert av administrasjonen, og at nødvendig tid og midler blir avsatt for å kunne gjennomføre tiltakene.

Det vil også være et politisk ansvar for LMT og kommunestyret å følge opp og se til at vedtatte prioriteringer blir gjennomført og evaluert.

2. Innledning

Trafikkssikkerhetsplanen 2019 – 2026 er en ny plan som erstatter gjeldende plan som ble vedtatt i kommunestyret 21.10.13.

Arbeidet med ny plan ble startet opp i Sokndal kommunes administrative trafikkssikkerhetsgruppe. Her er det representanter fra teknikk- og miljøetaten, helse- og omsorgsetaten og oppvekst- og kulturetaten. Følgende arbeidsgruppe ble oppnevnt:

- Martin Brunvatne, prosjektansvarlig teknikk- og miljøetaten
- Erik S. Gotfredsen, byggesaksbehandler teknikk- og miljøetaten
- Øystein Løvø, rådgiver oppvekst- og kulturetaten

Det ble satt inn annonser i Agder og Dalane tidende der en ba om innspill til rullering av planen. Det ble også informert om dette på kommunens hjemmeside og facebookside. Frist for tilbakemelding ble satt til 15. februar 2019.

Det kom totalt inn 17 innspill. Gruppen har gått gjennom alle innspill og også gått gjennom alle tiltak som var tatt med i forrige plan.

Råd for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne og Sokndal ungdomsråd har fått utkast av plan til høring.

Alle innspill med kommentarer og forslag til tiltak er vedlagt. De er satt opp i prioritert rekkefølge.

Gruppen har i møter drøftet de forskjellige innspill og dratt på flere befaringer. Innspill har blitt drøftet med representant for Statens vegvesen som også var med på befaring. Vi har også gått gjennom sentrumsplan og kommuneplan for å få klarhet i hva som allerede er i gang og hva som mangler i planverket.

Den 9.12.15 ble Sokndal kommune, som 18. kommune i Norge og den første på Sør-Vestlandet, godkjent som trafikkssikker kommune. Kommunen er våren 2019 i gang med arbeidet for å få forlenget godkjenningen som trafikkssikker kommune.

Den nye planen skal ha mer fokus på systemtenkning i trafikkssikkerhetsarbeidet i hele kommunens organisasjon og holdnings- skapende arbeid i lokalsamfunnet.

Denne planen, som den forrige, har forsøkt å beskrive trafikkssikkerhetssituasjonen i Sokndal kommune i dag. Ved tidligere rullinger ble det utarbeidet en visjon for trafikkssikkerhetsarbeidet, samt underliggende hovedmål som skal lede oss mot visjonen. Vi har valgt å holde på visjonen og hovedmålene.

I kapittel 7 er tiltak som arbeidsgruppa ønsker å prioritere beskrevet.

Her finner man både konkrete fysiske tiltak og holdningsskapende tiltak. Vi har i denne planen også forsøkt å stipulere kostnader knyttet til de enkelte tiltak som vil medføre kommunal egenandel.

2.1 Historikk

Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikkssikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av tiltak.

Under utarbeidelsen av Sokndal kommunes trafikkssikkerhetsplan har samordning med overordnede planer blitt vektlagt. Dette for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til regionalt og deretter 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 «Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg» 2018–2021.

2.2 Organisering av trafikkssikkerhetsarbeidet i Sokndal kommune

Trafikkssikkerhetsarbeidet i Sokndal kommune er forankret hos rådmannen og i ledergruppen. Ansvar for prosessen med å utarbeide en ny trafikkssikkerhetsplan for perioden 2019 – 2026 er tillagt en arbeidsgruppe med representanter fra oppvekst- og kulturetaten, helse- og omsorgsetaten og teknikk- og miljøetaten.

Trafikkssikkerhetsplanen skal vedtas av kommunestyret etter innstilling fra hovedutvalg for landbruk, teknikk og miljø som har det politiske ansvaret for trafikkssikkerhet i kommunen.

Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Kommunestyret og utvalgene.

Det politiske system i kommunen har til enhver tid det overordnede ansvaret i kommunen, mens det administrative systemet har ansvar for å følge opp, planlegge og rapportere til det politiske systemet. Kommunestyret behandler planer av overordnet art gjennom kommuneplan, kommunedelplaner og reguleringsplaner. Kommunestyret er bevilgende myndighet og har ansvar for prioriteringer til trafikksikkerhetstiltak i kommunen.

Hovedutvalg for landbruk, miljø og teknikk er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. De behandler Trafikksikkerhetsplan og andre saker som betyr noe for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Utvalget er også ansvarlig for veisaker og er det faste utvalg for plansaker.

Rådmannen.

Rådmannen har det overordnede administrative ansvaret i kommunen. Rådmannen har ansvar for at systemtenkningen i denne planen inkl. sjekklistekontroll og rapportering fungerer til enhver tid og at det blir fulgt opp. Rapportering til det politiske nivå skal gjennomføres i årsmeldingen.

Teknikk- og miljøetaten

Mye av den praktiske gjennomføringen av trafikksikkerhetstiltak vil bli gjort av teknikk- og miljøetaten. Fra kommuneplan, gjennom reguleringsplaner og tekniske utbyggingsplaner og oppfølging av fysiske tiltak for trafikksikkerhet. Leder av driftsavdelingen i teknikk- og miljøetaten er utpekt som trafikksikkerhetskontakt for teknisk sektor. Vedkommende har ansvar for å koordinere og videreformidle henvendelser angående trafikksikkerhetsarbeid i kommunen til kommunalsjef for teknikk- og miljø og kommunalsjef for levekår. Teknikk- og miljøetaten har ansvar for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Etaten har også ansvar for gjennomføring av utbedringer som blir vedtatt av politiske organer. Fra 2010 har fylkeskommunen overtatt ansvaret for fylkesvegnettet (som nå består av det gamle fylkesvegnettet og riksvegene fra 1. jan.2010), samt gang og sykkelstier langs dette vegnettet i Sokndal kommune.

Levekår etaten med Oppvekst- og kulturavdelingen

Oppvekst- og kulturavdelingen har ansvar for å følge opp at holdningsskapende tiltak i kommunens trafikksikkerhetsplan blir gjennomført. Denne avdelingen skal også se til at kriteriene for «Trafikksikker kommune» blir oppfylt. Trafikksikkerhetsarbeid er et definert ansvarsområde for pedagogisk veileder, som også er kommunens kontaktperson i forhold til Trygg trafikk og «Trafikksikker kommune».

Sokndal skole gjennomfører trafikalt grunnkurs og mopedopplæring for de elevene som ønsker det.

Levekåretaten med Helse- og omsorgsavdelingen

Ledende helsesøster er barnas representant i plansaker og skal se til at trafikksikkerhet står i høysetet ved all kommunal planlegging. Helsestasjonen og skolehelsetjenesten tar opp temaet trafikksikkerhet med barn og foreldre ved helseundersøkelser. Fylkeslegen har retningslinjer mht. bilkjøring og bruk av legemidler som kan påvirke kjøreevnen. De allmennpraktiserende legene har meldeplikt til fylkeslegen om pasienter som bruker legemidler i doser som ikke aksepteres ved bilkjøring, og meldeplikt om pasienter som ikke fyller helsekravene til førerkort.

2.3. Samarbeidspartnere

Lensmannskontoret i Sokndal

Lensmannskontoret utfører kontrolltiltak i trafikken, overvåkning av gangfelt, fart og adferd i trafikken. UP har ansvaret for fartskontrollene på vegnettet, og lensmannsetaten har ansvar for promillekontroller og etterforskning av trafikkulykker. Lensmannsetaten deltar i holdningsskapende arbeid i grunnskolen og barnehagene ved å delta på foreldremøter og samlinger med elever. Lensmannsetaten deltar og i SLT samarbeidet i kommunen som har fokus på rus- og kriminalitetsforebyggende tiltak.

Andre

Publikum, grendeutvalg, foreldre og naboer er også opptatt av trafiksikkerhet. Det kommer jevnlig henvendelser fra publikum om trafiksikkerhetstiltak av ulike slag: fartsdumper, nedsatt fartsgrense og sikthindringer. Foreldrerådet (FAU) ved skolen i kommunen er særlig opptatt av trafikkbildet knyttet til skoletransport og situasjonen ved skolen.

Samarbeidsutvalgene i barnehagene vil være viktige samarbeidspartnere i arbeidet med å sikre barn i bil på en god måte. De frivillige organisasjonene i Sokndal frakter hvert år tusenvis av barn/ungdom til og fra kamper/leirer/aktiviteter. De er derfor en viktig målgruppe i det holdningsskapende arbeidet.

I tillegg til disse så har vi også fast etablert samarbeid med Trygg trafikk og Statens Vegvesen.

3 Nasjonale og regionale føringer i trafiksikkerhetsarbeidet

3.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – 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 drepte og hardt skadde 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 ulykkes undersøkelser:
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data

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

3.2 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

3.2.1 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.

3.3 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 Trafikk strategi 2018–2025*, fylkeskommunenenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenenes 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.

3.4 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 derfor viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

3.5 Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023

Fysiske tiltak

Trafikksikkerhet på fylkesveinettet følges opp gjennom handlingsprogrammet for fylkesveier.

Ikke-fysiske tiltak

Følgende områder er definert som satsningsområder i det fylkeskommunale arbeidet

Trafikksikkerhet inn på systemnivå, herunder:

- Flere kommuner skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
- Videreutvikle samarbeid innenfor «Partnerskap for folkehelse»
- Trafikksikkerhet innarbeides i bedrifters HMS-system

Fokus på risikoutsatte grupper:

- Eldre bilførere
- Unge bilførere
- MC førere
- Rusmisbrukere
- Innvandrere

3.6 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. Sokndal ble den første kommunen i Rogaland som ble godkjent som trafikksikker kommune.

Kommune var våren 2019 gjennom en ny re-godkjenning som Trafikksikker kommune og ble høsten 2019 re-godkjent av Trygg Trafikk.

4. Ulykkessituasjonen / -utviklingen i SOKNDAL 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 syklister 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.

4.1 Trafikkmengde

Statens vegvesen har foretatt trafikkteellinger / anslått trafikkmengden på følgende veger / strekninger i Sokndal kommune:

<i>Vegnr.</i>	<i>Sted</i>	<i>2012 Anslått ÅDT (*)</i>	<i>2017 Anslått ÅDT (*)</i>
Fv. 44	Åna-Sira	300	300
	Øst for Åmot	700	750
	Øst for Kirkekrossen	1600	1650
	Vest for Kirkekrossen	2300	2450
	Rekeland sør for kryss med Fv. 501	1600	1850
	Rekeland nord for kryss med Fv. 501	1300	1450
Fv. 501	Rekeland	350	450
Fv. 1	Åmot	950	1000
Fv. 33	Ved Hauge skole	2100	2400
Fv. 35	Strandaveien	1100	1100

(*) ÅDT = Årsdøgntrafikk, gjennomsnittlig trafikk per døgn i løpet av ett år.

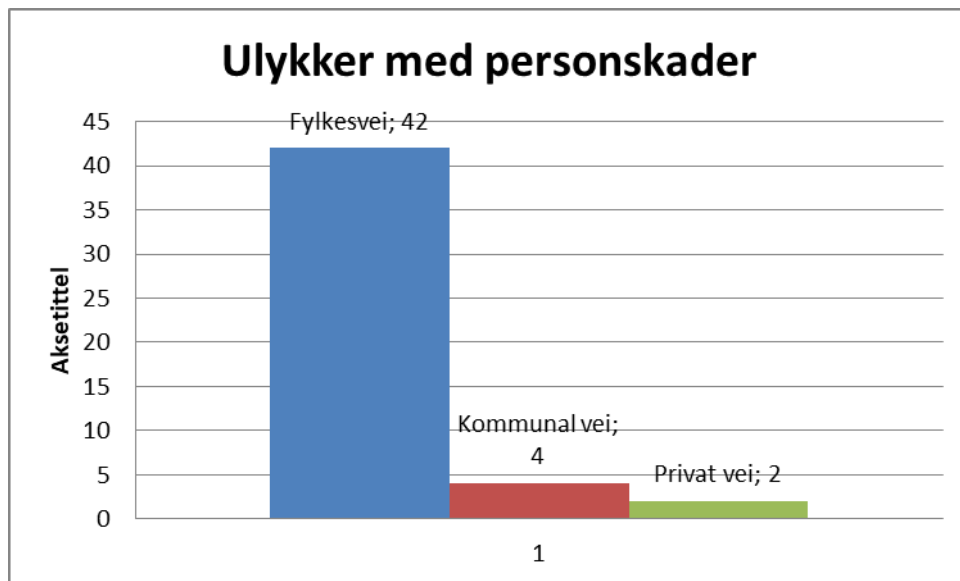
4.2 ulykkestall

Vi har tatt med registreringer av trafikkulykker med personskade i Sokndal i perioden fra 2005–2017. Tallene har vi fått fra Statens Vegvesen.

	2005-2008	2009-2012	2014-2017
Drepte	1	1	0
Fylkesvei	1	1	0
Kommunal vei	0	0	0
Privat vei	0	0	0

Skadde	22	10	14
Fylkesvei	21	8	11
Kommunal vei	1	2	1
Privat vei	0	0	2

Ulykkene skjer i all hovedsak på fylkesveier.



5. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i SOKNDAL kommune

5.1 Visjon og mål

I kommuneplanen er den overordnede målsetting å utvikle kommunen som et godt og livskraftig lokalsamfunn der det legges vekt på å styrke livskvaliteten – Det gode liv i Sokndal. Det skal arbeides bevisst for å redusere sårbarheten for mennesker, miljø, økonomi og samfunnsviktige funksjoner.

I kommuneplanens kap. 3.3, Beredskap og samfunnssikkerhet, står bl.a. følgende målsetting:

Sokndal kommune skal arbeide for at sannsynlighet for ulykker og konsekvensene av ulykker reduseres mest mulig.

Dette sammenfaller med kommunens hovedvisjon i trafikksikkerhetsarbeidet som bygger på nullvisjonen i Nasjonal transportplan:

- Transporten ikke skal føre til død, livstruende skader eller varig helsetap.
- Nullvisjonen forutsetter ny mentalitet og tenkemåte.
- Visjonen krever at trafikantene endrer holdninger og får en dypere forståelse for trafikksikkerhet.

Hovedprinsippet i Nasjonal transportplan:

- Alle trafikanter har ansvar for egen og andres sikkerhet i trafikken.
- Innsatsen må i sterkere grad konsentreres om å forhindre de alvorligste ulykkestypene med drepte og meget alvorlig skadde.

Som i forrige plan har vi lagt oss på en meget ambisiøs visjon, den såkalte "nul l-visjonen" når det gjelder drepte og alvorlig skadde i trafikken i Sokndal kommune:

"Det skal ikke forekomme drepte eller alvorlig skadde i trafikken i Sokndal kommune."

Selv om visjonen er ambisiøs, er den ikke urealistisk. Hadde man derimot valgt å legge seg på en "null –visjon" også for ulykker med personskader som ikke er alvorlige, ville visjonen vært mer urealistisk.

Følgende hovedmål er satt opp for trafikksikkerhetsarbeidet i Sokndal kommune. Disse målene skal hjelpe oss til å nå ovenstående visjon.

- Sikre skoleveier
- Sikrere Fv. 44 gjennom sentrum
- Sikre boligområder og nærmiljø
- Gode holdninger hos trafikantene

Noen av hovedmålene kan være sammenfallende i enkelte tilfeller. For mange skolebarn er for eksempel Fv. 44 skolevegen – eller en del av skolevegen. I andre tilfeller er Fv. 44 en del av nærmiljøet.

For å oppnå gode holdninger er det svært viktig at de voksne er **gode eksempler til etterfølgelse** for den oppvoksende slekt. At de viser respekt for fartsgrenser, at en krysser vegen i gangfeltet dersom det er slikt i nærheten, og at de bruker hjelm og evt. lykt på sykkelen når en sykler, er mange ganger viktigere enn at de voksne forteller barna at **de** skal gjøre det.

Det er ikke gjort noen tellinger på bilbeltebruk, hjelmbruk, refleksbruk osv. I perioden bør dette gjøres for å kunne måle effekten av ulike kampanjer for trafikksikkerhet.

6. 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.

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.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei

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

6.1 Risikoadferd i trafikken

6.1.1 Fart

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
------------------------	---	------------------	----------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken, gjerne gjennom kurs med Trygg Trafikk.
- 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.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk som blir tilgjengelig ved årsskiftet 2018/2019)
- Kommunen vurderer går til innkjøp av mobil fartsmåler som kan brukes der en ønsker å få fokus på bilisters fartsmonster

6.1.2 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 påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen ønsker å påvirke leverandør av elvetransport, å installere alkoholås i sine busser.

6.1.3 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.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet. Her er bilbeltebruk et viktig punkt.

6.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)

6.2.1 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 trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker. (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole)
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre 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.
- Alle barnehagene i Sokndal skal være godkjent som Trafiksikker barnehage

- Sokndal skole skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Skolen 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

6.2.2 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 % ^A
---	---	--	---------------------

^A 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 mopedundervisning på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal tilby trafiktalt grunnkurs.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

6.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter funksjonsnedsettelse

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 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gått km		– 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018–2021 sammenliknet med perioden 2013–2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier 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

6.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)

6.3.1 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) ^A 230 km på fylkesveg (2018–2021)	
	Andel syklistar som bruker sykkelhjelmer	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 syklistar og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, refleks)
- Det holdes kampanjer om gå/sykle til skolen.
- Sokndal kommune skal ha en årlig sykkelhjelmer-kampanje rettet mot ungdom mellom 12–16 år, med innlagt premie.
- Sokndal kommune skal ha jobbe for å sikre gang/sykkelstier
- Sokndal kommune markerer refleksens dag hvert år.

6.3.2 Motorsykel og moped

Motorsykel og moped (kapittel 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		– 30 % ^B
---------------------------------------	---	--	---------------------

^B 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 mopedundervisning på ungdomstrinnet.

- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs
- Noen ganger arrangere mopedens dag med vektlegging på kontroll/vedlikehold av mopeder, ferdighetskjøring og holdningsskapende arbeid sammen med Trygg trafikk
- Kommunen må følge utviklingen av elektriske sparkesykler for ev å gjøre tiltak i den forbindelse.

6.4 kjøretøyteknologi,

Nasjonale tilstandsmål:

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

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

6.5 Systematisk trafiksikkerhetsarbeid 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 ^E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
--	--	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.
- Det arrangeres førstehjelpskurs med tanke på «først på ulykkesstedet»
- Kommunen skal ha rutiner for det daglige trafiksikkerhetsarbeidet, herunder hvordan henvendelser fra

innbyggerne blir behandlet, hvordan gang- og sykkelstier sopes/brøytes og hvordan vegetasjon klippes.

6.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale tilstandsmål

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 tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km (utbedres i 2018-2023) ^c

Kommunale tiltak:

- Sokndal kommunen utreder behov og prioriteringsforslag til nødvendig sikring med autovern på «farlige veistrekk» på kommunale veier
- Kommunen utreder behov og forslag om nødvendig gate/vei belysning langs skoleveier i utkantstrøk

Se for øvrig vedlegg om kommunens prioriterte liste på tiltak på kommunale og fylkesveier.

7. 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 2020 til og med 2026.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret/bystyret.

VEDLEGG

- Prioriterte tiltak på kommunale- og fylkeskommunale veier.