

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR SIRDAL KOMMUNE 2024-2029



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

Trafikksikkerhetsplanen for perioden 2024 - 2029 viderefører dagens trafikksikkerhetsarbeid, men med økt fokus på myke trafikanter og det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet består av to deler; en generell del og en handlingsdel. Planens generelle del omhandler visjon og målsettinger, beskrivelse av ulykkessituasjon- og utvikling, satsingsområder og oppfølging av planen. Planens handlingsdel avklarer hvilke fysiske tiltak som skal gjennomføres årlig, samt oppdatering i forhold til de øvrige tiltakene som følger av trafikksikkerhetsplanen. Handlingsdelen er nærmere omtalt i kapittel 9.

Innhold

1.	SAMMENDRAG	4
2.	INNLEDNING	4
2.1	Historikk	6
2.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sirdal kommune	6
2.3	Samarbeidspartnere	6
3.	OVERORDNEDE FØRINGER	6
3.1	FNs bærekraftsmål	7
3.2	Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering ..	7
3.3	Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	7
3.3.1	Barnas transportplan	8
3.4	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	8
3.5	Regional transportplan	8
3.6	Folkehelse og trafikksikkerhet	9
3.7	Trafikksikker kommune	9
4.	ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SIRDAL KOMMUNE	10
4.1	Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	13
4.2	Analyse av ulykkene	13
5.	MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SIRDAL KOMMUNE	14
5.1	Mål	14
5.2	Strategi	14
6.	KOMMUNALE TILTAK	14
6.1	Fart	16
6.2	Rus	16
6.3	Beltebruk og riktig sikring av barn	16



6.4	Uoppmerksomhet	16
6.5	Barn (0-14 år)	16
6.6	Ungdom og unge førere	17
6.7	Eldre trafikanter	17
6.8	Gående og syklende	17
6.9	Motorsykel og moped	18
6.10	Møteulykker og utforkjøringsulykker	18
6.11	Drift og vedlikehold	18
6.12	Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	18
6.13	Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	18
6.14	Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	18
6.15	Fysiske tiltak	18
7.	ØKONOMI	19
8.	EVALUERING, RULLERING	19
8.1	Søknad om midler	19
8.2	Tiltak / Årshjul	19
8.3	Utførte tiltak og endringer fra plan 2019 -2023	19
9.	HANDLINGSDDEL	20
9.1	Sirdal sør og vest for Tonstad	20
9.2	Tonstad sentrum - Omlid	21
9.3	Sirdal nord: Omlid - Ådneram	25
	Generelle tiltak	30
10.	Nettsider / referanser	31
10.1	Vedlegg	31
10.1.1	Barnetråkk registrering i Sirdal fra 2016	32



1. SAMMENDRAG

OVERORDNET MÅL FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

- Grunnlaget for alt trafikkssikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skade i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikkssikkerhetsarbeidet skal bidra at risikoen for at ulykker er minst.

Planen skal være et styringsverktøy for et målrettet trafikkssikkerhetsarbeid i kommunen. For å sikre forankring i alle kommunens ledd, vil Sirdal i forbindelse med planarbeidet sikre sertifisering som trafikkssikker kommune i henhold til Trygg trafikk sine retningslinjer. Under utarbeidelsen av Sirdal kommunes trafikkssikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Strategiplan for trafikkssikkerhet Agder 2018-2029, blitt vektlagt. Det er viktig for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikkssikkerhet på veg» 2022-2025.

2. INNLEDNING

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. 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 å øke innsats i det lokale trafikkssikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er man eier og driver 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 2024– 2029 er en rullering av forrige plan og vil danne grunnlaget for videreføring av trafikkssikkerhetsarbeidet i Sirdal kommune.

Fysiske tiltak er lista i handlingsdel og skal være en rettleider i forhold til prioriteringer ut ifra hensyn til risiko, kostnader og antall utsatte, samt vurderinger i forhold til svake befolkningsgrupper. Trafikkssikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Trafikkssikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen. Det er viktig å sikre at trafikkssikkerhetsplanen blir fulgt opp og at tiltakene blir gjennomført.



Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.



I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Sirdal kommune 2024 - 2029 vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.



2.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sirdal kommune. Gjeldene plan utløper i 2024. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR - Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Sirdal kommune

Ansvar for koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet er lagt til kommunalområde samfunn.

Planen har vært revidert av Christian Eik, i samråd med virksomhetsleder for teknisk drift og kommunalsjefer for samfunn, velferd og oppvekst. Planen har vært gjennomgått innen de ulike kommunalområdene.

2.3 Samarbeidspartnere

Viktige samarbeidspartnere under dette arbeidet har vært representanter fra Trygg Trafikk, Nullvisjonen i Lister, Statens Vegvesen, samt Politi og lensmannskontoret i Sirdal.

3. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional plan for mobilitet for Agder



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene:
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

3.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

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

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder, hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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.

3.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.



I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – 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, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

3.5 Regional transportplan

Regional plan for mobilitet for Agder strekker seg over en 10-års periode, fra 2023 til 2033. En suksessfaktor for å nå målene er å ha et konkret og operativt handlingsprogram. Dette første handlingsprogrammet vil ha en varighet på tre år, fra 2023 til 2025, mens de etterfølgende handlingsprogrammene vil ha en varighet på fire år.

Agder FK har et mål om å gjøre reisen tryggere, både for personer og gods. En tryggere reise vil være kostnadsbesparende både for enkeltpersoner og for samfunnet. Vi ønsker at Agder skal være en region hvor vi kan sende barna våre trygt av gårde til skolen og fritidsaktiviteter. Nullvisjonen, der vi



har et mål om null hardt skadde og drepte i trafikken, er førende for arbeidet. Folk skal kunne kjøre bil, buss eller ta tog uten å være bekymret for ras, skred og flom. Å sikre en trygg reise handler i stor grad om å ta vare på det vi har. Vi må vedlikeholde infrastrukturen vår for å sikre en trygg reise

Indikator	Hvordan	Status	Mål 2033
Antall drepte og hardt skadde i trafikken	SSB, tabell 12044	49 (2021)	20
Kritisk forfall på fylkesveinettet (kostnadsbehov)	Kartlegging AFK (2022)	900 mill.kr. i etterslep	50 % reduksjon fra 2021-nivå
Andel kilometer fylkesvei med dårlig eller svært dårlig dekketilstand (prosent)	SSB, tabell 11822	35 % (2021)	25 %
Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss pga. farlig skolevei (prosent)	AKTs årsrapport	11 %	9 %
Andel som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde (prosent)	Folkehelse undersøkelsen	60,5 % (2019)	75 %

3.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. 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 trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:



- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent

4. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SIRDAL KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

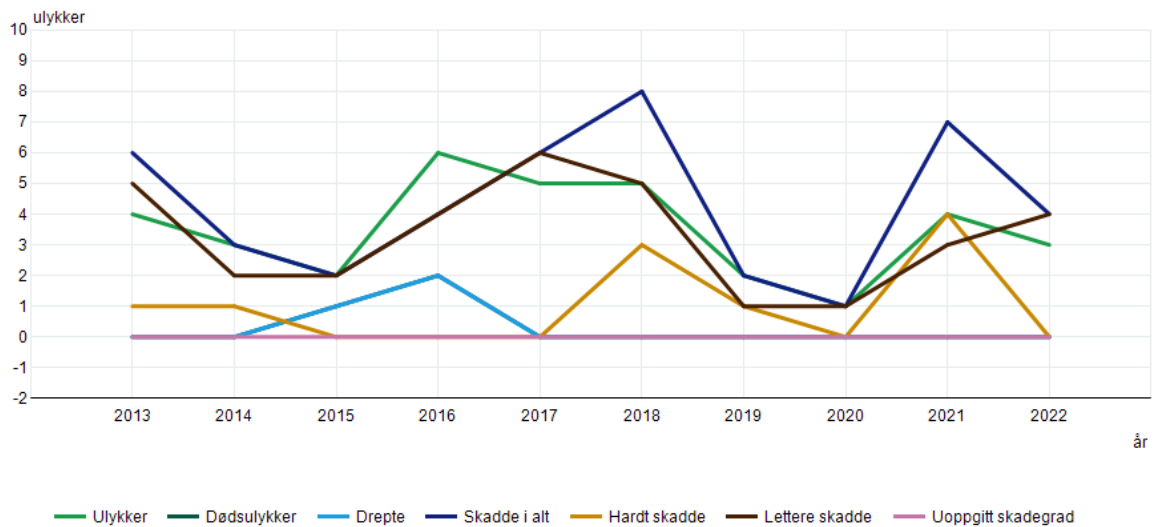
Tabellen under viser oversikt over registrerte trafikkulykker i Sirdal de ti siste årene. Vi har heldigvis få alvorlige ulykker.

	Ulykker	Dødsulykker	Skadde i alt	Hardt skadde	Lettere skadde	Uoppgitt skadegrad
2013	4	0	6	1	5	0
2014	3	0	3	1	2	0
2015	2	1	2	0	2	0
2016	6	2	4	0	4	0
2017	5	0	6	0	6	0
2018	5	0	8	3	5	0



2019	2	0	2	1	1	0
2020	1	0	1	0	1	0
2021	4	0	7	4	3	0
2022	3	0	4	0	4	0
Totalt	35	3	43	10	33	0

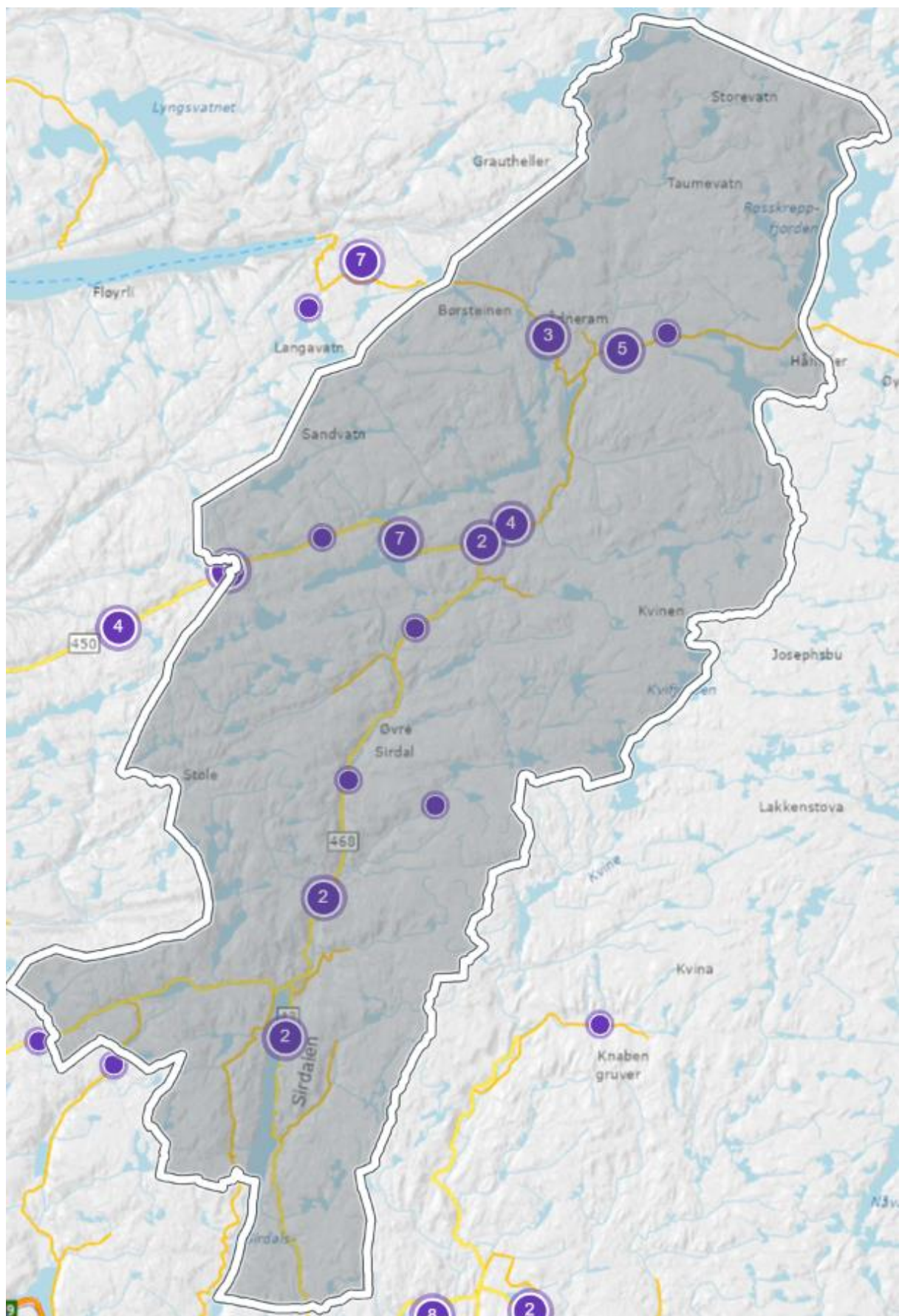
12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter statistikkvariabel og år. Sirdal.



Kilde: Statistisk sentralbyrå



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

4.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Sirdal kommune er en stor landkommune med 1554km² og et innbyggertall på omtrent 1800. Kommunesenter er Tonstad hvor Tonstad barnehage, Tonstad skule og Sirdal videregående skole ligger samlet like utenfor sentrum. Her er også skolefritidsordning lokalisert, samt idrettshall, fotballbaner og kulturhus/kino og Tonstad-badet. I Øvre Sirdal er barnehagen lokalisert ved det kommunale boligfeltet på Tjørhom, i nær tilknytning til skiarena, fotballbane og grendehus. Skolen ligger på Sinnes ved Fv975.

De tre hovedveiene som går inn til Sirdal er FV42 via Gyadalen fra Egersund, denne går gjennom sentrum og videre til Evje. Fra Tonstad og gjennom Sirdal går Fv468. Fra Ålgård via Hunnedalen går Fv45. I sommerhalvåret er det også åpen vei og gjennomkjøring til Lysebotn via Fv4224 og til Brokke via Fv987/Fv337. Fv.4210 går fra Bakke langs vestsiden av Sirdalsvatnet til Tonstad, og Fv4258 fra Moi til Bjørnestad.

Man har stor arbeidstrafikk inn i kommunen både fra sør og vest. Det er omtrent 4500 hytter i kommunen, hovedsakelig lokalisert nord i kommunen, dette tilfører stor trafikk i vintersesongen i forbindelse med helger og ferier. I tillegg er det mye turisttrafikk i sommersesongen til Kjerag/Lysebotn, og gjennomgangstrafikk over Brokke - Suleskardveien. Dette tilsier at på tross av lavt innbyggertall må det tas hensyn til en betraktelig større andel deltidsinnbyggere og mye trafikk i perioder. Det er også mange myke trafikanter i veien, i forbindelse med trening, rekreasjon og skiaktiviteter.

Gjennomsnittlig døgntrafikk for FV45 Hunnedalsveien til Sirdal var i 2022 1261 biler. I Juli 2023 var gjennomsnittet på 1 763 biler per døgn. Årsdøgntrafikken ved Seland Fv468 var i 2022 på 737 (kilde: trafikkdata Statens vegvesen)

4.2 Analyse av ulykkene

Vi ser at de mest utsatte områdene i perioden 2013 – 2022 er viktige krysningspunkter i kommunen. Størst antall registreringer i krysset ved Brokke – Suleskar veien, etterfulgt av krysset ved GP-Tjørhom mot FV45 og Hunnedalsveien.



5. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I SIRDAL KOMMUNE

5.1 Mål

Sirdal kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål: å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

- Trygg skolevei for alle elever.
- Ingen alvorlig skada eller drepte på veiene i Sirdal

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg 2022-2025 er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Sirdal kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
- Jobbe systematisk med trafikk sikkerhet innenfor alle kommunens områder.
- Ha gode systemer og rutiner for trafikk sikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
- Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikk sikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikk sikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikk sikker kommune.
- Øke antallet km med gang- og sykkelvei

6. KOMMUNALE TILTAK

I *Nasjonal Tiltaksplan for trafikk sikkerhet på veg 2022-2025* er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde:

INNSATSOMRÅDE	TILSTANDSMÅL/TILSTANDSFORMULERING
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: • 0,1 prosent av trafikk arbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). • 0,4 prosent av trafikk arbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: • 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent).



	95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). - Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: - Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). - Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) Innen 2026 skal: 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer (2019 = 65,9 prosent). 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	- Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent). - Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold	I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet	Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Innen 1/1-2026 skal: - Minst 200 kommuner være godkjent som Trafiksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). - Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafiksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). - Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	- Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. - Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. - Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale tilstandsmålene jf. lista over (kap. 7.1-7.15), i tillegg til aktuelle fysiske trafiksikkerhetstiltak (kap. 7.16):



6.1 Fart

Kommunen vil:

- som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle områder.
- ha trafiksikkerhet som årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- stille krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) ved kjøp av transporttjenester som innarbeides i anbudsdokumentene.
- gjennomføre kurs/gi opplæring for alle ansatte i trafiksikkerhet og HMS.

6.2 Rus

Kommunen vil:

- arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- ved kjøp eller leasing av nye biler innarbeides alkohol som en del av anbudsgrunnlaget.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen vil:

- alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte bruker sikkerhetsbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder både bil og buss.
- gjennom helsestasjonenes virksomhet ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- i kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen vil:

- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at alle kommunens ansatte i minst mulig grad bruker utstyr som tar oppmerksomheten fra føreren.
- i retningslinjene for tjenestereiser, uttrykke en tydelig forventning om at det i størst mulig grad skal unngås å bruke mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.
- ved inngåelse av avtaler/anbud stille krav til trafiksikkerhet.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen vil:

- vurdere rett til skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafiksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager.



- sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko til og fra fritidsaktiviteter.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafiksikkerhet og forebygging av ulykker, og dette skal inngå i årsplaner.
- sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet i barnehager og i skolen.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen vil:

- sørge for nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.
- stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.
- fremme saker om trafiksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafiksikkerhet.
- ta i bruk læringsressurser om trafiksikkerhet på ungdomstrinnet.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen vil:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- stimulere pensjonistforeninger til å innlemme tema trafiksikkerhet i sin virksomhet.
- legge til rette for at trafiksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.8 Gående og syklende

Kommunen vil:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelme og reflekser.



6.9 Motorsykkkel og moped

Kommunen vil:

- Vurdere behov for mopedopplæring i skolen eller innføre Trafikk valgfag på ungdomstrinnet.
- Vurdere behov for egne løyper for skuter-kjøring og tilbud om opplæring

6.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen vil:

- melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

6.11 Drift og vedlikehold

Kommunen vil:

- beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

6.12 Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet

Kommunen vil:

- legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/leasing av nye kommunale kjøretøy.

6.13 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen vil:

- godkjennes som Trafiksikker kommune.
- anmode om interne rutiner for trafiksikkerhet.

6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen vil:

- i tillegg til oversikt over offentlig ulykkesstatistikk, belyse trafiksikkerhetssituasjonen med supplerende/andre opplysninger som f.eks. observert adferd og bruk av kjøretøy i kommunen.

6.15 Fysiske tiltak

Kommunen vil:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafiksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. Trafiksikkerhetsplanen
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafiksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).



7. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal medtas i arbeidet med budsjett og økonomiplan. Virksomhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

8. EVALUERING, RULLERING

Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

8.1 Søknad om midler

- Lokale trafikksikkerhetsmidler fra samferdselsdepartementet

8.2 Tiltak / Årshjul

- Aksjon ved skolestart og i vinter, rettet mot foreldre, elever og bilister
- Gå-bussen / Gå aksjon Beintøff
- Sykkelsjekk / sykkelparkering
- Spørreundersøkelse til foreldre /spør om konkrete tiltak
- Sjekk andelen som blir kjørt og utviklingen
- Refleksmarkering
- Trafikksikkerhet for ansatte

8.3 Utførte tiltak og endringer fra plan 2019 -2023

- ✓ Endret sortering med RØDE først, deretter GULE.
- ✓ Gatebelysning Oftedal
- ✓ Brua fra Tonstad sentrum, overganger
- ✓ Gang og sykkelvei Tonstad – Tjomlid
- ✓ Overgang ved brannstasjonen
- ✓ Tonstad – Rekevik gang- og sykkelvei til Tjomlid
- ✓ Gang og sykkelvei GP krysset til Tjørhomfjellet.
- Behovet for 3. tunnel Haugom endret til H
- Hauanveien endret til gul.
- Dorgefoss – rekkverk og sving ovenfor



9. HANDLINGSDEL

Tiltaksliste for Sirdal 2024 – 2029 Geografisk fordeling fra sør til nord

Handlingsdelen skal årlig rulleres i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser og planlegging. Flere av tiltakene ligger på fylkesvei og vil være avhengig av godkjenning fra fylkeskommunen.

9.1 Sirdal sør og vest for Tonstad

Kostnad		Prioritering gjort ut i fra grovvurdering av effekt, som gjelder antall berørte og risikoreduksjon			
Høy > 1000 000		Høy prioritet: snarlig 1-5 år			
Lav <100 000		Lav prioritering. Mindre behov for tiltak eller evt på lang sikt 10 år.			
	Utfordring:	Løsningsforslag	Kostnad	Vei	Prioritering
1	Haughom innkjøring til kapellet ligger i en sving og er veldig krapp. Her har det også vært møteulykker i forbindelse med innkjøring. Skade på betongkant.	Innkjøringen kan utvides noe. Det er viktig å holde nede gress • Se bilde 1	L	FV42- Pv1001 ; Tonstad dv 994	-Brukes i forbindelse med arr. i kapellet og ved stell av graver i sommerhalvåret
2	Fv42 langs Haughom-veien ligger på en fjellhille med høy fjellside på den ene siden og Sirdalsvatnet på den andre. Strekningen mellom Bjørkåstunnelen (Valevika) er svært rasutsatt.	Gåshellertunnelen må utbedres og en ny og lengre tunnel på Fv. 42 haughomsveien vil løse problemer med smal og rasfarlig strekning. Ny tunnel etter dagens krav	H	Fv.42	I forbindelse med behov for utbedring av Gåshellertunnel må en ny og lengre tunnel vurderes.
3	Haugom. FV45-Kv1042 Farlig utkjøring til hovedvei.	Veien bør gjøres mindre bratt og bør slås sammen med utkjøring naboeiendom med egen utkjøring. Tonstadveien 945	M	KV 1042 PV 1001 Gnr. 57 Bnr. 42	-Bør gjøres avtale med grunneier om bruk av del av eiendommen for å få felles utkjøring.





Bilde 1 Haugom



Bilde 2 Haugomveien

9.2 Tonstad sentrum - Omlid

	Utfordring	Kommentar/ løsningsforslag	Kostnad	Veg	Prioritering
4	Sentrumsgata: for høg fart og mange dårlig merka fotgjengerfelt	Bør gjøres tydelig ved inngang både fra øst og vest med opphøyd gangfelt og bedre lys, samt 40 km/t. Opphøyd gangfelt med skilt Ønsker tall fra fartsmåling fra vegvesen	M	FV 42 Tonstadveien	Dette kan løse flere utfordringer i sentrum
5	Overgang Sirdalsheimen - Rolf Tonstad vei. Her er gang/sykkelvei på hver sin side av veien, men mangler trygg overgang	Opphevet fartsdump med bedre belysning.	L	FV 42- Overgang til Rolf Tonstad vei	
6	Kryss ved YX: dårlig sikt ved utkjøring fra boligfelt på motsatt side	Løser noe av problematikken ved å sette ned farten til 40 km/t, opphøyd gangfelt/fartsdump og god belysning. Fjerne stolpe som ikke er i bruk -vurdere skilting og fartsdumper i Bekkjedalen boligfelt	L	Fv42/ Pv1022	Pågående dialog Agder FK



7	Område mellom kulturhus/idrettshus/skolen og vgs. Her er det et høyrisikoområde med mange ulike brukergrupper uten klare skiller mellom forgjengere/bilister og syklist i høy fart -trafikk inn til kulturhuset	i første omgang oppmuntre til å bruke skolens sykkelparkering og drop-sone riktig, videre tydelig merking av kjøreretning/parkering og stengt innkjøring inn til kulturhus, stengsel eller sving på sykkelvei kan bremse fart på syklist, stenge av parkeringen som brukes som drop-sone og avmerke gangvei	M	Fv468/ Kv4001	Må settes inn strakstiltak Det er behov for tydelig merking Dette må også ses videre i forhold til evt hall
8	Treningsaktivitet ved videregående elever langs veien. Mulighet for varslingskilt/holdningskilt og synlige elever . godt vedlikeholdt vei gir mindre risiko	Ser på mulighet for å utarbeide et varslingskilt som lyser når trening pågår/ i likhet med lysende elgskilt. Kommunen/vgs må også være flinke til holdningsarbeid og kan dele ut proffe refleksvester til trening.	L	Fv468	Settes som tiltak i arbeid med trafiksikker kommune.
9	Tonstad – Rekevik - Seland Her er stor trafikk og utfordring med barn som krysser vei i forbindelse med skoleskyss og mange som bruker veien til trening/tur	Gang og sykkelvei er regulert inn og ferdig til Tjomlid, i neste omg. videre til Rekevik. Fra Rekevik til Seland er det mindre behov og store kostnader, så dette blir lavere prioritert Forlenge 60-sone fra Tjomlid til Rekevik.	H	Fv468	
10	Hauanveien, trangt og farlig ved gjennomkjøring	Denne veien vurderes stengt for gjennomkjøring, Evt. Nedklassifisering til privat vei.	L	Kv1007	Må vurderes i forhold til berørte parter

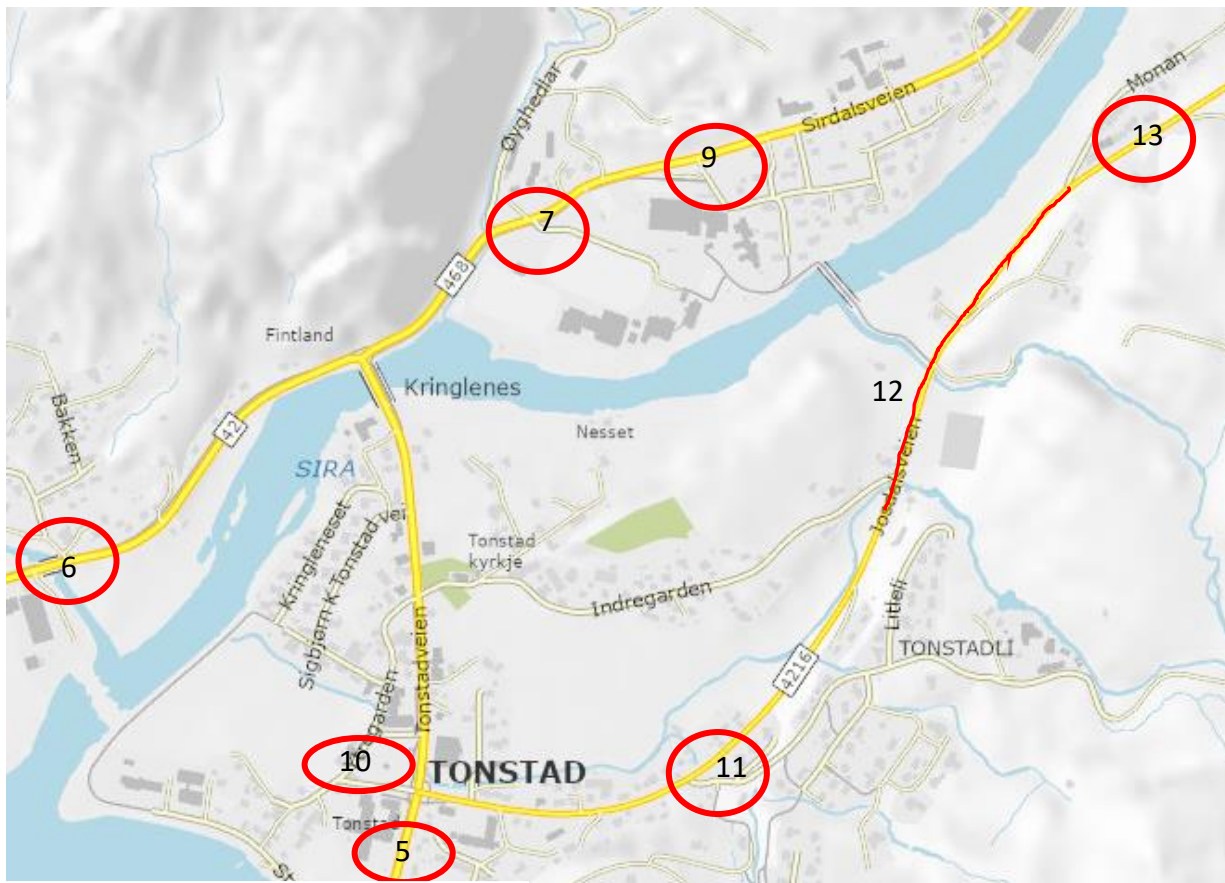


11	Overgang kryss FV4216 / Tonstadli, få bilister stopper he	Bedre belysning og fartsdumper	L	Fv 4216	
12	Josdalsveien FV4216 - Monan Kryssning av vei til Indregarden, sykkelsti til skolen og boliger Monan	Utvide nedsatt fartsgrense forbi bolighus Fartsgrense 50 km/t og fartsdumper, bedre belysning	L	Fv 4216	Ved å utvide nedsatt fartsgrense-sonen vil mye løses. Gangfelt fra Indregardsveien
13	Josdal, mange biler og lastebiler som kjører for fort og barn må krysse veien for å komme til lekeområde	Fartsdumper Gangfelt fra Øvre Josdalsvei til parken Varselskilt med barn leker	L	FV 4216 KV1056	
14	Hompland: Farlig sving, biler holder for høy fart	Fartsdumper Utvide farlig sving nord for Hompland	M	Fv468	
15	Hompland Bolighus nord for Hompland:	• Utvide 60 sone • Fartsdumper	L	Fv468	

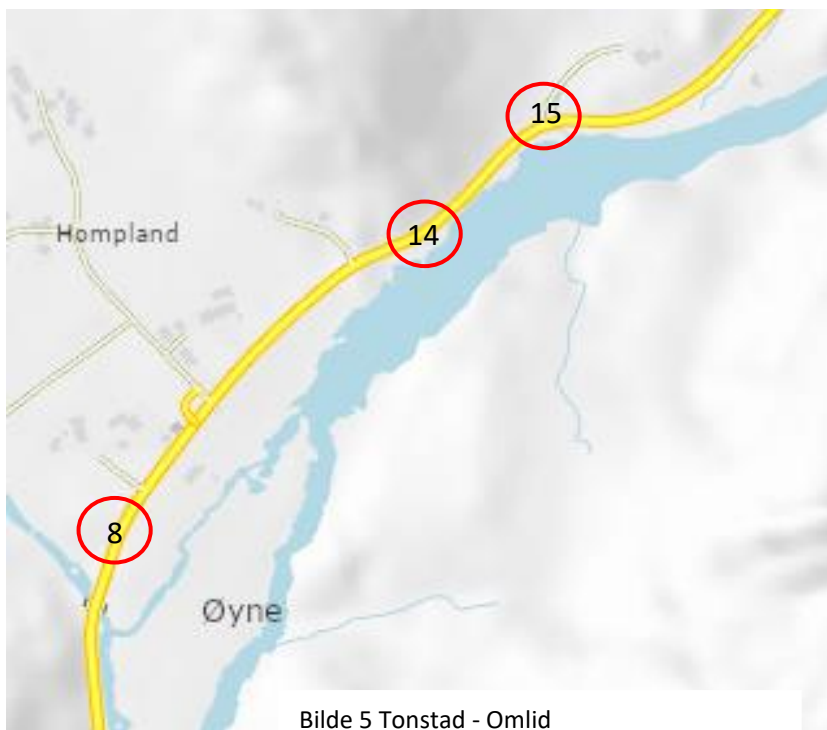


Bilde 3 Tonstad pkt 5





Bilde 4 Tonstad sentrum



Bilde 5 Tonstad - Omlid



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

9.3 Sirdal nord: Omlid - Ådneram

16	Dorgefoss - Handeland	• Rekkverk bro • Sikring i skarp sving ovenfor broen	L	Fv468	Dialog Agder FK
17	Tjørhom. Slette forbi grendehus og innkjøring til boligfelt, Svært høy fart, mye trafikk og gående langs veien	• 50 sone på Tjørhom og utvide fartsone til etter grendehus. • 30-sone i byggefelt - Vurdere fartsdump	L	Fv468	
18	Tjørhom Vei fra helsehus/kryss til innkjøring til barnehage Dyp grøft på ene siden oppleves som skummel	• Sette opp gjerde mot grøft/avtale med grunneier om vedlikehold • Gang og sykkelvei	L H	Fv975	
19	Tjørhom: Gammel vei inn til boliger Her går barnehagen på tur og barn ferdes på ettermiddagen	• Nedsatt fart 30km/t • Skilt med barn leker	L	Kv1086	
20	Tjørhom sentrum- krysset, farlig og dårlig sikt om vinteren med store snømasser	• Gi beskjed til brøytemannskap om finne evt. annen lagringsplass for snø • Fartsdumper	L	Fv4220	
21	Sinnes skule • Elever fra bussen som kommer fra nord, må gå ut i veien • Akebakke er på andre siden av veien • Nytt bolighus på andre siden av veien	• Bedre skilting av barn som leker • Busstopp på motsatt side, med trygg opphevet overgang som også kan brukes til ake-område og til bolighus. • Fartsdumper	M	Rv975	Dialog Agder FK -sjekke fartsmålinger her



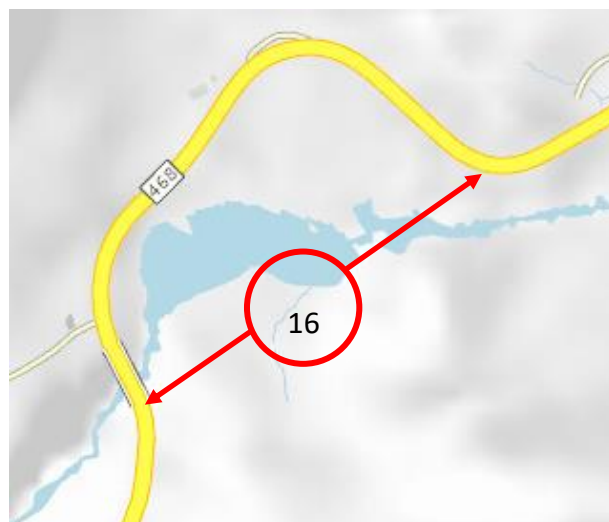
22	Fidjeland. Stor trafikk, høy fart, bolighus og barn på begge sider av veien	- Nedsatt hastighet til 50, bedre belysning, busskur, avtale med buss-sjåfør for trygg av og påstigning - fartsdump	L	Rv975	
23	Tjørhom – Nesset - Solheim Stor trafikk, særlig i helger og ferier, mange fotgjengere, det mangler veiskulder og er høy asfaltkant	- Sjekke mulighet for å fylle ut veiskulder - Breiere vei inn til Nesset - Legges inn som rekkefølgekrav ved nye hytteutbygginger 40 sone	M/H	Kv1101	Få fast-boende, men stort antall hytter, også mye anleggstrafikk i forbindelse med hyttebygging
24	Omlid-butikken: Stor fart, farlig med inn- og utkjøring til butikk i tillegg til gående	Utvide 60-sone et stykke før butikken sydfra.	L	Fv468	
25	Tjørhom-Gp Mye trafikk, skummel ferdsel langs veien, mange syklist/gående/av og pålessing til hytter	- Gang og sykkelvei - Nedsatt fartsgrense - Mulighet for utvidet veiskulder på begge sider med fotgjengerområde	H	Fv468	
26	GP-krysset Kaotisk i perioder med mye trafikk, særlig i vintersesong, skummelt å krysse veien ved parkering	- Under utarbeiding - Mulighet for bedre merking og fotgjengerfelt	H	Fv468/ Fv45/ Fv975	-tydelig oppmerking, busskur/skilting
27	Sinnes Fjellstue / Panorama / vei opp Soleidalen. Her er det trangt / uoversiktlig og mange ulike brukergrupper i samme område	- Rekkefølgekrav - Lage gangvei til Fjellstua - Bedre merking av parkering - Fjerne parkering i forkant av gamle fjellstua for plass til gangvei	H	Pv1150	-tydelig avmerking for ulike brukergrupper



28	Sinnes - Kvæven Skummel vei med mye trafikk og brøytekanter om vinteren / hytter langs veien	- Gang og sykkelvei, regulert inn men avhengig av økonomisk støtte og rekkefølgekrav - Gang & sykkelsti om sommeren v golfbanen	H	Rv975	
29	Kvæven – Fidjeland – Ådneram Dårlig løsning med bro Vanskelig å sykle	Utbedre turvei og bro i samarbeid med Sirdalsløyper og grunneier, slik at man får en fin sommer og vinter vei	M	Turvei/ Sykkelvei Skiløype	-Fra Degodden hyttefelt til Degveien på Kvæven
30	Ådneram Økt trafikk i forbindelse med hytteutbygging, i helger og ferier er det stor trafikk både av biler og fotgjengere.	- Ekstra gangbro/skibro - Gangvei/tursti mellom Ådneram og Suleskard - Redusert fart til kryss Lyseveien - Kombinert sykkel og skiløype Fidjeland . Ådneram	M	Fv4222	-kan også legges som rekkefølgekrav

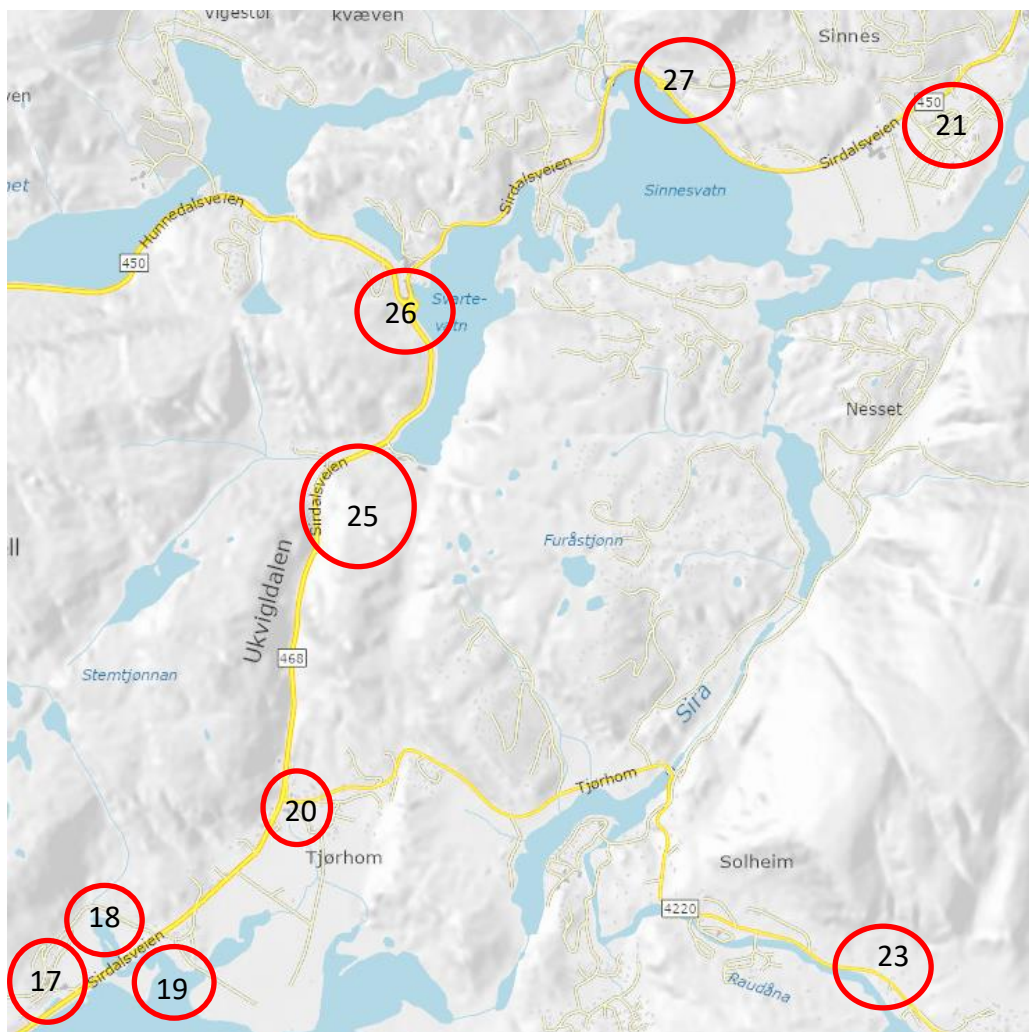


Bilde 6 Omlid

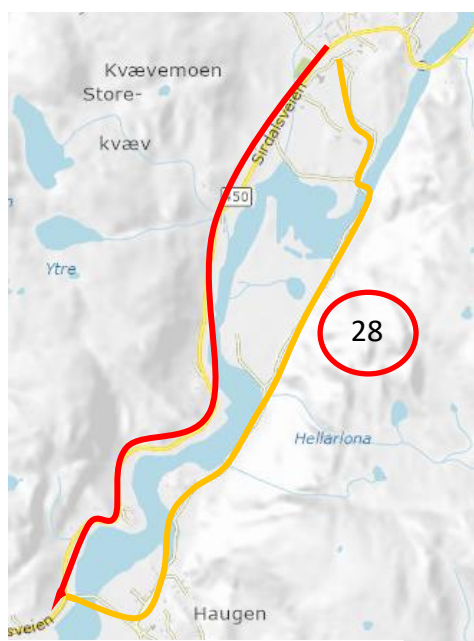


Bilde 7 Dorgefoss





Bilde 8 Tjørhom - Sinnes



Bilde 9 Haugen - Kvæven



Bilde 10 Kvæven - Fidjeland



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande



Bilde 11 Fiddjeland - Ådneram



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

Generelle tiltak

34	Fokus på sikring av barn i bil.	- Helsestasjon og barnehagene har ansvar for klare retningslinjer og opplæring - Legg inn fast informasjonsmøte gjerne med nullvisjonen	L		-legge inn i forbindelse med klassifisering som trafikksikker kommune
35	Rusfri trafikk, alkohol er fortsatt det vanligste rusmidlet man finner i trafikken.	- Fokus og klare retningslinjer for all kjøring i kommunal regi - Alkolås i nye kjøretøy kan være et alternativ	L		
36	Generelt for høy fart i kommunen	Flere kontroller	L		-spilles inn til politiet
37	Dårlig sikt/vegetasjon som hindrer sikt og begrenser veibredde	- Årlig kampanje - Rydding og kontroll av kommunale og private veier - Legges inn i reguleringsplaner	L		
38	Mobilbruk i trafikkbilde, den nye store synderen i trafikkbilde-særlig med tanke på unge trafikanter	Helsestasjon/skole/politi-kampanjer og informasjon til unge og foreldre	L		
39	Ved stor utbygging vil det medføre økt belastning på veinettet. Dette må tas høyde for i reguleringsplaner	Rekkefølgekrav i forhold til belastning på veinettet.	L		
40	Gjennomføring og kontroll av generelle trafikksikkerhetstiltak	Politirådet har en årlig gjennomgang av trafikksikkerhetsarbeidet/planen	L		
41	Mindre fysiske tiltak Sinnes- gangsti på brua ved Ålsheia Haugen og Kvæven Tjørhom barnehage - uteområde Lunde, Lunde skule Skeie Mydland	- Fysisk skille mellom veibane og gangvei - Bedre skilting om turvei - Bedre brøyting av uteområder - Bedre belysning - Fjerne stolper som står nærme veien - Skiring mot flombekker	L		



10. Nettsider / referanser

- Nasjonal transportplan: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>
- Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033 https://agderfk.no/f/p1/i0e29c37c-0f89-4507-835f-5c13d79eb522/1_regional-plan-for-mobilitet-for-agder-2023-2033_endelig-utgave.pdf
- *Stortingsmelding 40 Trafikksikkerhetsarbeidet, samordning og organisering:*
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/sec1>
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>
- Resultatkonferanse om trafikksikkerhet 2021, nullvisjon og barnas transportplan
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutviklingen-2021.pdf>
- <https://miljoagentene.no/nyheter/beintoff-film-article4268-6.html>
- https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder_mal_trykklar.pdf

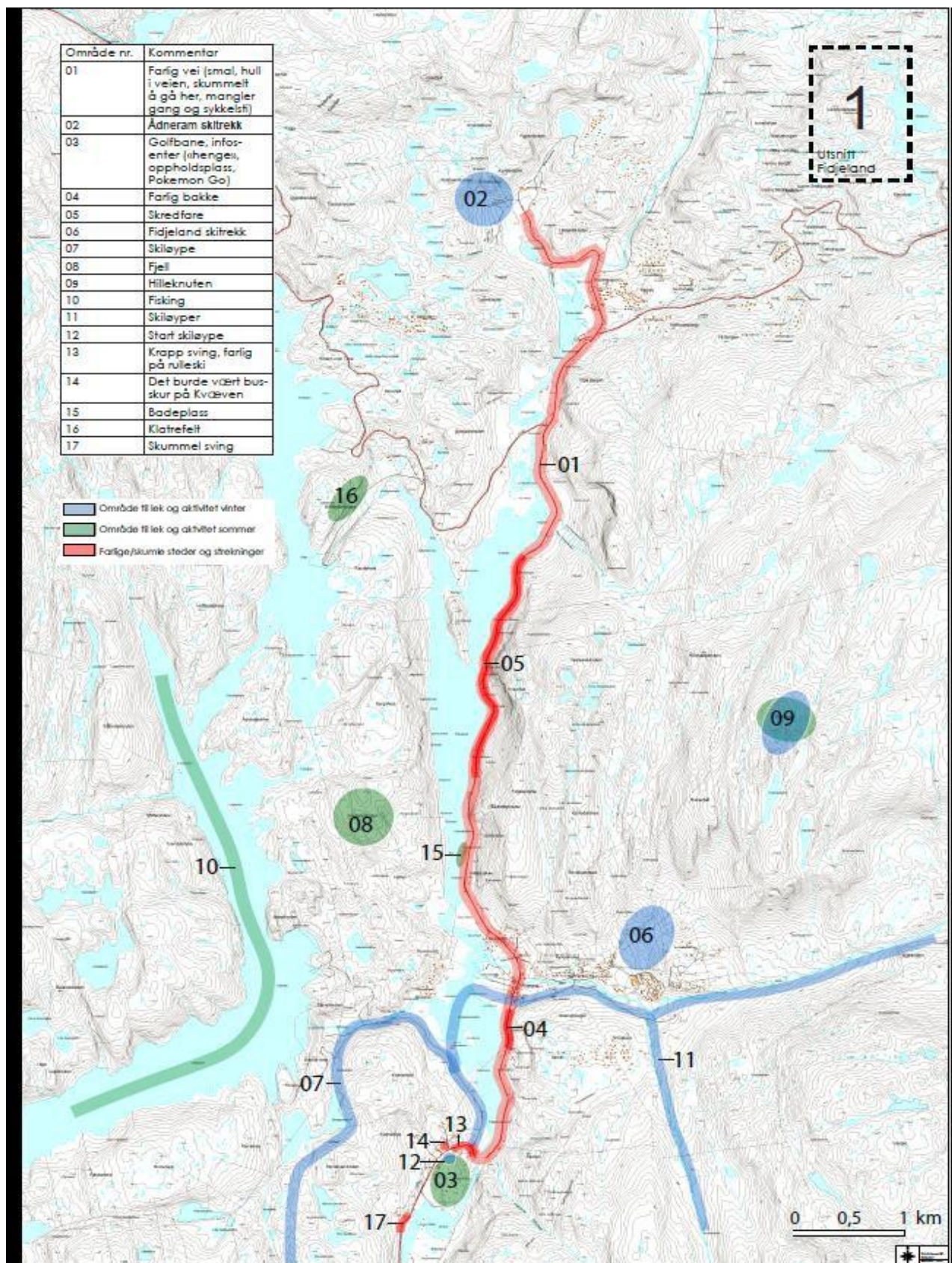
10.1 Vedlegg

Vedlegg 1: Oversiktskart over barnetråkkregistrering

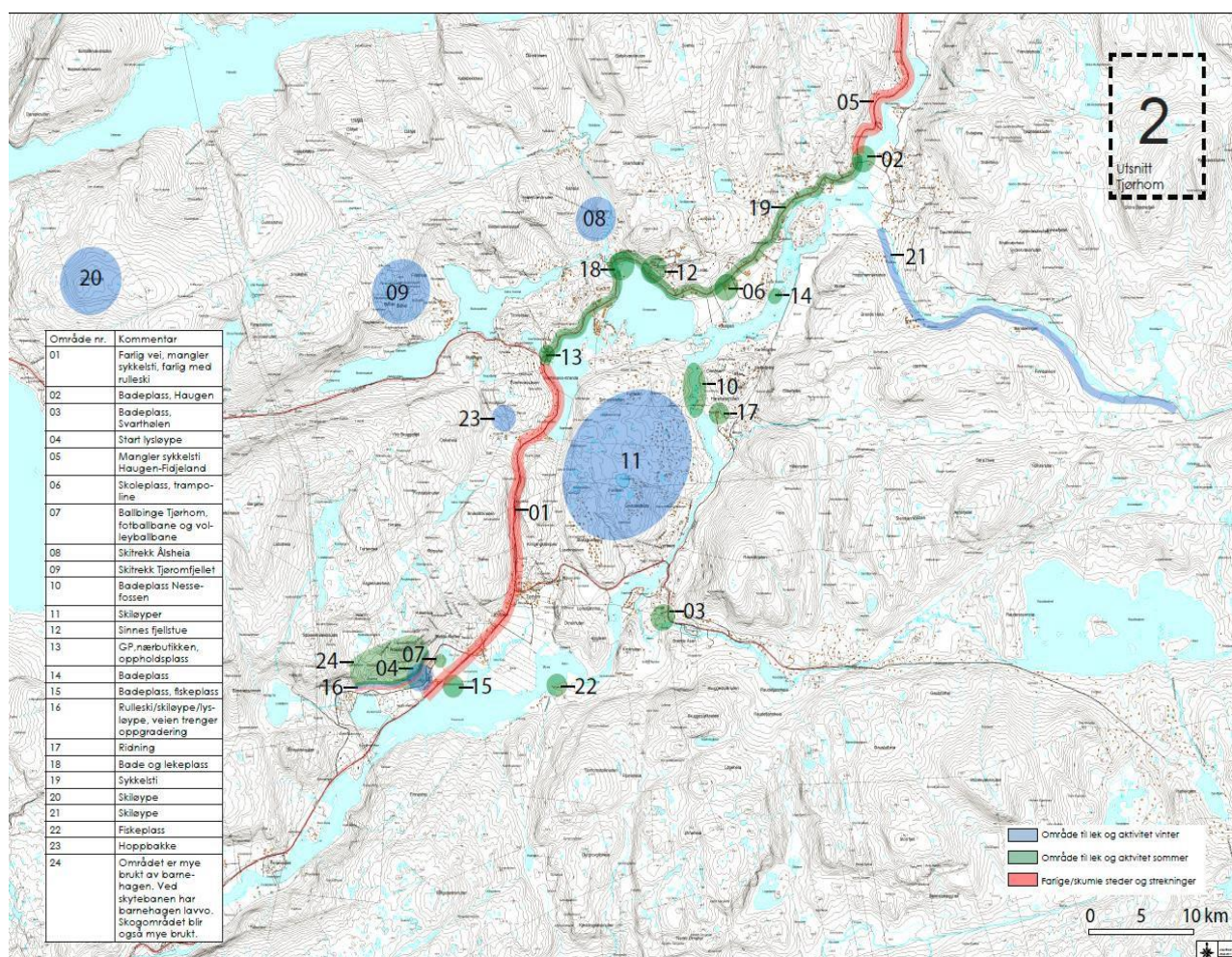
Vedlegg 2: Trafikksikker kommune- link:https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder_mal_trykklar.pdf



10.1.1 Barnetråkk registrering i Sirdal fra 2016



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande



Sirdal kommune
Kraftfull, nær og nyskapande

