

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR SIRDAL KOMMUNE 2025-2029



Trafikksikkerhetsplanen for perioden 2025 - 2029 viderefører dagens trafikksikkerhetsarbeid, men med økt fokus på myke trafikanter og det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen består av en strategidel og en handlingsdel. Strategi delen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, gjennom å velge ut noen satsningsområder og ha klare mål for arbeidet. Planen gir en oversikt over trafikksikkerhetsforholdene i Sirdal kommune, og danner et best mulig grunnlag for prioritering av prosjekter for å få ned risikoene for trafikkulykker. Handlingsdelen er nærmere omtalt i del 2.

Innhold

Sammendrag.....	4
DEL 1 Mål og strategi	4
1.1 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I SIRDAL KOMMUNE	7
1.1.2 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	11
1.1.3 Analyse av ulykkene	11
1.2 ØKONOMI	11
1.3 EVALUERING, RULLERING	12
1.3.1 Søknad om midler	12
1.3.2 Tiltak / Årshjul	12
1.3.3 Utførte tiltak og endringer fra plan 2019 -2024.....	12
DEL 2 - Handlingsdel.....	13
2.2.1 Sirdal sør og vest for Tonstad.....	14
2.2.2 Tonstad sentrum - Omlid	15
2.2.3 Sirdal nord: Omlid - Ådneram.....	16
2.3.1 Sirdal sør og vest for Tonstad	17
2.3.2 Tonstad sentrum - Omlid	18
2.3.3. Sirdal nord: Omlid – Ådneram	19
2.4.5 Barn (0-14 år)	24
2.4.6 Ungdom og unge førere	25
2.4.7 Eldre trafikanter	25

2.4.8 Gående og syklende	25
2.4.9 Motorsyssel og moped	25
2.4.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker	25
2.4.11 Drift og vedlikehold	25
2.4.12 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet.....	26
2.4.13 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	26
2.4.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	26
2.4.15 Fysiske tiltak	26
2.4.16 Siktforhold, vegetasjon og ansvar	26
3_Nettsider / referanser	27

OVERORDNET MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

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

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester, i tillegg har kommunen ansvar for kommunale barnehager og skoler. Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplan for Sirdal kommune 2025–2029 er en revisjon av gjeldende trafikksikkerhetsplan som ble vedtatt i 2019.

Planen vil bli lagt til grunn for hele kommunens trafikksikkerhetsarbeid og prioritering av tiltak på kommunalt veinett, og er en forutsetning for tildeling av trafikksikkerhetsmidler fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak.

Trafikksikkerhetsplanen prioriterer helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

Sirdal kommunes trafikksikkerhetsarbeid bygger på regjeringens nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Visjonen følges opp og forsterkes i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 og Strategiplan for trafikksikkerhet for Agder 2018–2029.

DEL 1 Mål og strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 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:

Visjon:

(nullvisjonen)

Vi skal ikke ha ulykker med drepte eller hard skadde i vegtrafikken

Hovedmål:

Trygg skolevei for alle elever, ingen alvorlig skada eller drepte på veiene i Sirdal

Strategier

Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.

Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens områder.

Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid 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.

Øke antallet km med gang- og sykkelvei

Alle skoler godkjent som trafikksikre skoler.

Alle barnehager godkjent som trafikksikre barnehager.

Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.

Organisering

Ansvaret for koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet er lagt til kommunalområdet samfunn.

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

Planen har mange ulike tiltak og det er avgjørende for at planen skal være et verktøy for å nå målene at alle tar ansvar gjennom å gjøre seg kjent med planen, og sørger for at de tiltak i planen som omfatter dem blir gjennomført.

Tiltakene i trafikksikkerhetsplanen vil kun i hovedsak omfatte kommunale veier.

Veinett og ansvar

I Norge består veinettet av flere typer veier; riksveier, europaveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier. Ansvaret for forvaltningen av disse veiene deles mellom flere institusjoner.

Statens vegvesen Statens vegvesen har ansvaret for riks- og europaveier, fylkeskommunen har fylkesveier, mens kommunen har ansvaret for kommunale veier.

Samarbeidspartnere

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

Føringer

Det er mange som jobber med trafikksikkerhet på mange nivå både i offentlig og privat sektor. For å få best mulig resultat er det viktig at vi jobber sammen, og har noen felles føringer, visjoner og målsetninger.

Trafikksikkerhetsplanen bygger på følgende planer:

- [Stortingsmelding 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organsiering](#) legger vekt på at arbeidet med å bedre trafikksikkerheten fortsatt må ha prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. Meldingen viser til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene allerede er tatt i bruk, og at det må samarbeides mer på tvers dersom ulykkestallene skal reduseres ytterligere.
- [Meld. St. 20 Nasjonal transportplan 2025-2036](#) sier noe om hvordan utviklingen av transportsystemet nasjonalt skal skje de neste tolv årene. Planen viderefører regjeringen nullvisjonen og legger opp til maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. "Det overordnede transportpolitiske målet i planen er "Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050".
- [Nasjonal tiltaksplan](#) Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 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.
- [Regional transportplan](#) 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 %

- FNs bærekraftsmål

1.1 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 %.

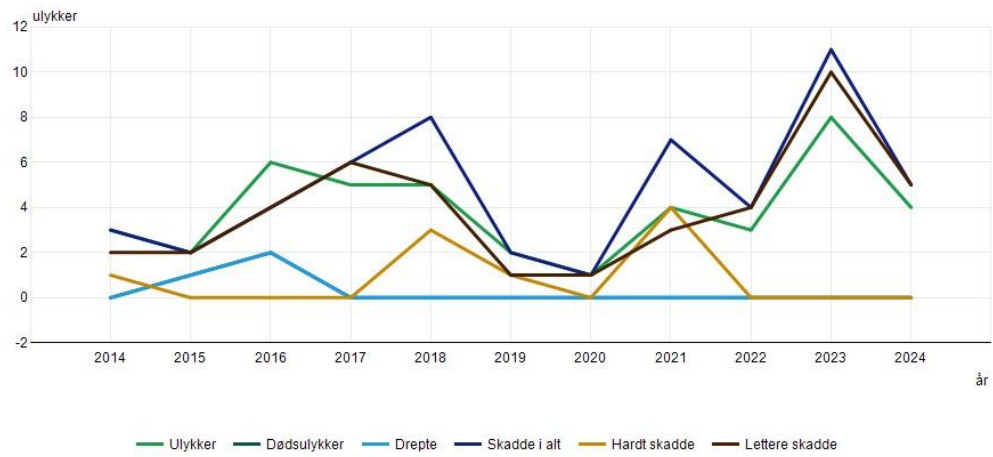
På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

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.

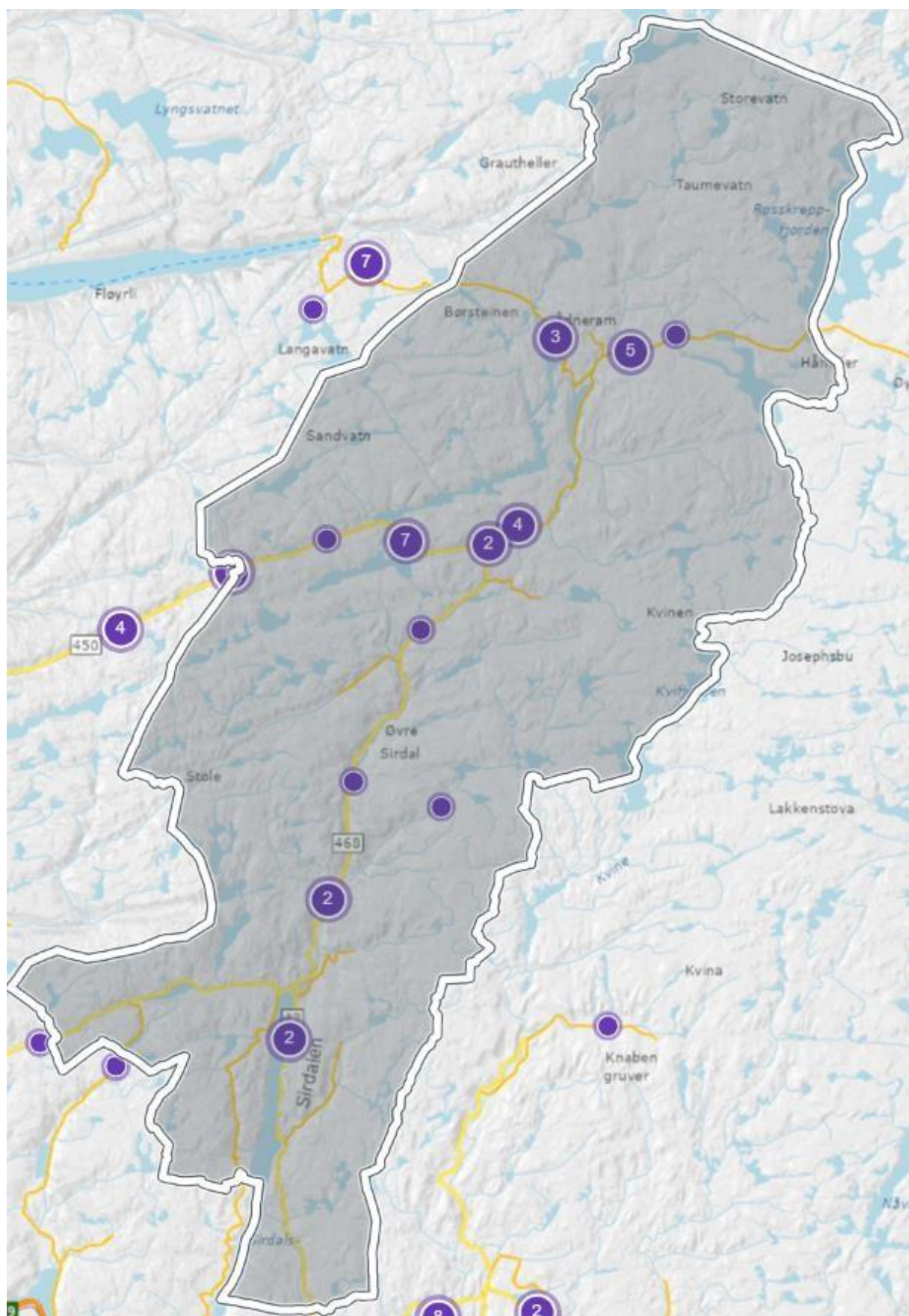
Tabellen under viser oversikt over registrerte trafikkulykker i Sirdal de ti siste årene. Vi har heldigvis få alvorlige ulykker.

År	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2024	0	0	5	5
2023	0	0	7	7
2022	0	0	2	2
2021	0	3	2	5
2020	0	0	2	2
2019	0	1	1	2
2018	0	2	3	5
2017	0	0	6	6
2016	2	0	3	5
2015	1	0	1	2
2014	0	1	2	3

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



Kilde: Statistisk sentralbyrå



1.1.2 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Sirdal kommune er en stor landkommune med 1554km² og et innbyggertall på omtrent 1900. Kommunesenter er Tonstad hvor Tonstad barnehage, Tonstad skole 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 2024 1 221 biler. I juli 2025 var gjennomsnittet på 2 107 biler per døgn. Årsdøgntrafikken ved Seland Fv468 var i 2024 på 731 (kilde: trafikkdata Statens vegvesen)

1.1.3 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.

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal medtas i arbeidet med budsjett og økonomiplan. Planen sier noe om den økonomiske bevilgningen for de neste 4 årene. For trafikksikkerhet er det i hovedsak gjennom bevilgninger til oppfølging av trafikksikkerhetsplanen, og gjennom drift og vedlikeholdsbudsjettet.

1.3 EVALUERING, RULLERING

Årlig rullering av planen og status for tiltakene i planen legges fram for hovedutvalgene oppvekst

og levekår, utvalg for teknikk, landbruk og miljø før kommunestyret.

Rullering og innspill til handlingsdel.

Det utarbeides årlig en sak for rullering av handlingsdelen i trafikksikkerhetsplanen. Saken skal legges frem for politisk behandling senest mai, slik at kommunen kan sende innspill til Agder Fylkeskommune senest 15. september hvert år via den nettbaserte innspillsmodulen.

1.3.1 Søknad om midler

- Lokale trafikksikkerhetsmidler fra samferdselsdepartementet

1.3.2 Tiltak / Årshjul

- Aksjon ved skolestart og i vinter, rettet mot foreldre, elever og bilister
- Hekk og vegetasjon i kryss og sykkelstier mot skolestart
- Beintøft: Gå til skolen aksjon
- Sykkelsjekk / sykkelparkering
- Spørreundersøkelse til foreldre /spør om konkrete tiltak
- Sjekk andelen som blir kjørt og utviklingen
- Refleksmarkering
- Trafikksikkerhet for ansatte

1.3.3 Utførte tiltak og endringer fra plan 2019 -2024

- Endret sortering med RØDE først, deretter GULE.
- Gatebelysning Oftedal
- Haugum – kryss innkjøring kapellet
- Brua fra Tonstad sentrum, overganger
- Gang og sykkelvei Tonstad – Tjomlid
- Overgang ved brannstasjonen
- Sikring i skarp sving ovenfor Dorgefoss
- Gang og sykkelvei GP krysset til Tjørhomfjellet.
- Behovet for 3. tunnel Haugom endret til H
- Hauanveien endret til gul.

DEL 2 - Handlingsdel

Tiltaksliste for Sirdal 2025 – 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.

2.1 Holdningsskapende tiltak

Hjertesoner	Samarbeidsprosjekt med skoler for å bedre trafikksikkerheten til skolebarn, både fysiske og holdningsskapende tiltak.
Kommunale retningslinjer for ferdsel i trafikken	Det er laget retningslinjer for hvordan ansatte i Sirdal kommune skal oppføre seg i trafikken i forbindelse med jobb. Det vil bli lagt vekt på å kommunisere disse ut til ansatte i løpet av planperioden.
Barnetråkk	Lar elever registrere og kartfeste hvordan de ferdes og bruker sitt nærmiljø.
Trafikksikker kommune	Skoler, barnehager og helsestasjoner har dokumentert og utarbeidet rutiner for hvordan de gjennomfører opplæring knyttet til trafikksikkerhet.

2.2 Fysiske tiltak kommunale veier

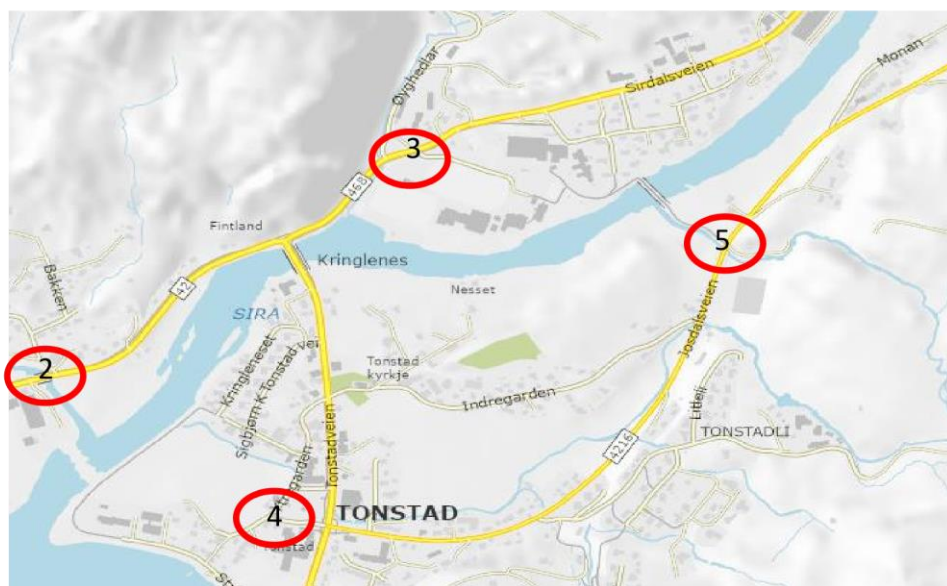
2.2.1 Sirdal sør og vest for Tonstad

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 ev. på lang sikt 10 år.				
	Utfordring:	Løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
1	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	FV 45	KV 1042 PV 1001 Gnr. 57 Bnr. 42	Avtale med grunneier om bruk av del av eiendommen for å få felles utkjøring.



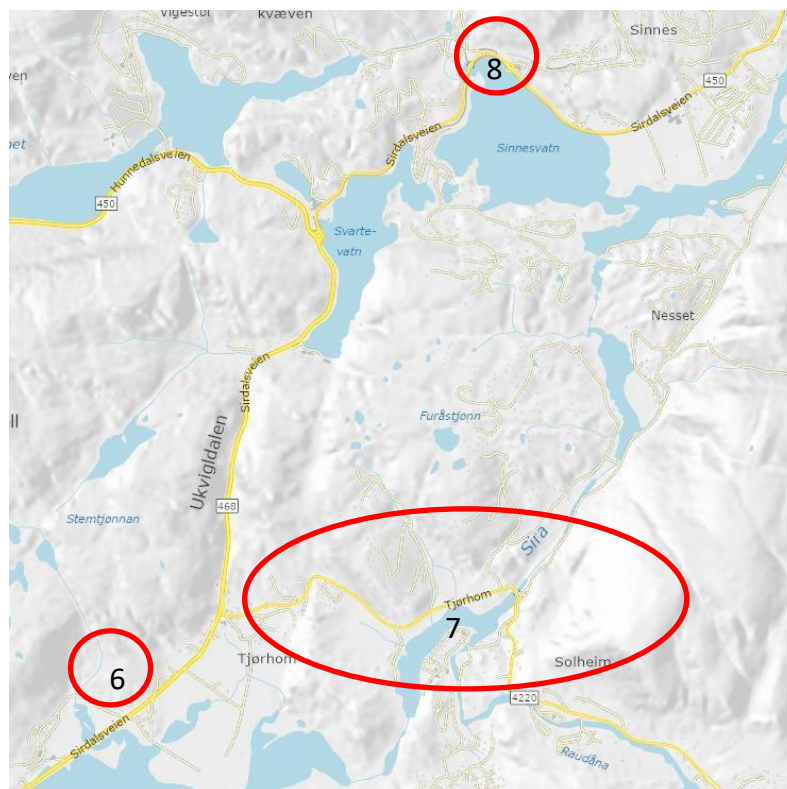
2.2.2 Tonstad sentrum - Omlid

	Utfordring	Kommentar/ løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
2	Kryss ved YX: dårlig sikt ved utkjøring fra boligfelt på motsatt side	Kan løses ved å sette ned farten til 40 km/t, opphøyd gangfelt og god belysning. Vurdere skilting og fartsdumper i Bekkjedalen boligfelt	L	Fv42	Pv1022	Pågående dialog Agder FK Utføres ifbm ny bro til YX
3	Område mellom kulturhus/idrettshus/skolen og vgs. Her er det mange ulike brukergrupper uten klare skiller mellom fotgjengere/bilister og syklist i høy fart. -trafikk inn til kulturhuse	Bruke skolens sykkelparkering og drop-sone riktig, videre tydelig merking av kjøreretning/parkering og avmerke gangvei	M	Fv468	Kv4001	Nylagt overgang og sperrer fra Øyghedler siden
4	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
5	Josdal, mange biler og lastebiler som kjører for fort og barn må krysse veien for å komme til lekeområde	Gangfelt fra Øvre Josdalsvei til parken Varselskilt med barn leker	L	FV 4216	KV1056	



2.2.3 Sirdal nord: Omlid - Ådneram

	Utfordring	Kommentar/ løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
6	Tjørhom: Gammel vei inn til boliger Her går barnehagen på tur og barn ferdes på ettermiddagen	- Nedsatt fart 30 km/t - Skilt med barn leker - Fartsdump	L		Kv1086	
7	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	FV 4220	Kv1101	Få fast-boende, men stort antall hytter, også mye anleggstrafikk i forbindelse med hyttebygging
8	Sinnes Fjellstue / Panorama / vei opp Soleidalen. Trangt og uoversiktlig	Rekkefølgekrav - Gangvei til Fjellstua - Bedre merking av parkering - Fjerne parkering foran gamle fjellstua, gangvei - Skilt overgang ved rundkjøring	H		Pv1150	Bedre merking for kjørende og gående Skilt gangfelt rundkjøring



2.3 Fysiske tiltak fylkes veier

2.3.1 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 ev. på lang sikt 10 år.				
	Utfordring:	Løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
1	Fv42 langs Haughomveien - fjellhulle med høy fjellside på den ene siden og Sirdalsvatnet på den andre.	Gåshellertunnelen må utbedres og en ny og lengre tunnel på Fv. 42	H	FV.42		Arbeidet er startet sommer 2025

2.3.2 Tonstad sentrum - Omlid

	Utfordring	Kommentar/ løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
2	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.	M	FV 42		Dette kan løse flere utfordringer i sentrum
3	Overgang Sirdalsheimen Her er gang/sykkelvei på hver sin side av veien, men mangler trygg overgang	Opphevet fartsdump med bedre belysning.	L	FV 42		
4	Kryss ved YX: dårlig sikt ved utkjøring fra boligfelt på motsatt side	Kan løses ved å sette ned farten til 40 km/t, opphøyd gangfelt og god belysning Vurdere skilting og fartsdumper i Bekkjedalen boligfelt	L	Fv42	Pv1022	Pågående dialog Agder FK Utføres ifbm ny bro til YX
5	Tjomlid – Rekevik – Seland Her er stor trafikk og mange som bruker veien til trening/tur	Gang og sykkelvei er ferdig til Tjomlid, i neste omg. videre til Rekevik og Seland Forlenge 60-sone fra Tjomlid til Rekevik	H/L	Fv468		
6	Område mellom kulturhus/idrettshus/s kolen og vgs. Her er det mange ulike brukergrupper uten klare skiller mellom fotgjengere/bilister og syklister i høy fart. trafikk inn til kulturhuset	Bruke skolens sykkelparkering og drop-sone riktig, videre tydelig merking av kjøreretning /parkering og avmerke gangvei	L	Fv468	Kv4001	Nylagt overgang og sperrer fra Øyghedler siden

7	Treningsaktivitet ved videregående elever langs veien. Godt vedlikeholdt vei gir mindre risiko	Mulighet for å utarbeide et varslingskilt når trening pågår Kommunen/vgs må også være flinke til holdningsarbeid, benytt refleksvester til trening	L H	Fv468		Kan settes som tiltak i arbeid med trafikksikker kommune.
8	Overgang kryss FV4216 / Tonstadli, få bilister stopper he	Bedre belysning	L	Fv 4216		
9	Josdalsveien FV4216 - Monan Kryssning av vei til Indregarden, sykkelsti til skolen og boliger Monan	Utvide nedsatt fartsgrense forbi bolighus Fartsgrense 50 km/t og bedre belysning	L L	Fv 4216		Ved å utvide nedsatt fartsgrense- sonen vil mye løses. Gangfelt fra Indregardsveien
10	Josdal, mange biler og lastebiler som kjører for fort og barn må krysse veien for å komme til lekeområde	Gangfelt fra Øvre Josdalsvei til parken Varselskilt med barn leker	L M	FV 4216	KV1056	
11	Hompland Farlig sving, biler holder for høy fart:	Utvide farlig sving nord for Hompland Utvide 60 sone	L	Fv468		

2.3.3. Sirdal nord: Omlid – Ådneram

	Utfordring	Kommentar/ løsningsforslag	Kostnad	Fylkesvei	Kommunal vei	Prioritering
12	Dorgefoss - Handeland	• Rekkverk bro	L	Fv468		Dialog Agder FK
13	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.	L	Fv468		

14	Tjørhom Vei fra helsehus/kryss til innkjøring til barnehage. Dyp grøft på ene siden oppleves som skummel	Sette opp gjerde mot grøft. Ev avtale med grunneier om vedlikehold	L	Fv468		
15	Tjørhom sentrum- krysset, farlig og dårlig sikt om vinteren med store snømasser	Gi beskjed til brøytemannskap om å finne bedre lagringsplass for snø Fartsdumper	L	Fv4220		
16	Tjørhom-GP Mye trafikk, skummel ferdsel langs veien, mange syklister/gående/av og pålessing til hytter	• Gang og sykkelvei • Nedsatt fartsgrense • Mulighet for utvidet veiskulder på begge sider med fotgjengerområde	H	Fv468		
17	Sinnes skule • Elever fra bussen som kommer fra nord, må gå ut i veien	Bedre skilting av barn som leker – skole Busstopp på motsatt side, med trygg opphevet overgang som også kan brukes til ferdsel til akeområde og til bolighus.	M	Fv450		Dialog Agder FK Fartsdumper er på plass
18	Fidjeland. Stor trafikk, høy fart, bolighus og barn på begge sider av veien Stor trafikk, særlig i helger og ferier, mange fotgjengere, det mangler veiskulder og er høy asfaltkant	Nedsatt hastighet til 50, bedre belysning, bussskur, avtale med busssjåfør for trygg av og påstigning	L	Fv450		
19	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		

20	Tjørhom – Nettet - Solheim	- Sjekke mulighet for å fylle ut veiskulder - Breiere vei inn til Nettet - Legges inn som rekkefølgekrav 40 sone	M/H	FV 4220	Kv1101	Få fast-boende, men stort antall hytter, også mye anleggstrafikk i forbindelse med hyttebygging
21	GP-krysset Kaotisk i perioder med mye trafikk, særlig i vintersesong, skummelt å krysse veien ved parkering	Redusert hastighet fra FV 450 før kryss Tjørhomfjellet ned mot rundkjøring. Mulighet for bedre merking og fotgjengerfelt	H	Fv468 / Fv450		Gangvei til Tjørhomfjellet er på plass -Bedre oppmerking, busskur/skilting
22	Sinnes – Kvæven Utrygg vei med mye trafikk og brøytekanter om vinteren, samt hytter langs veien	Gang og sykkelvei, regulert inn men avhengig av økonomisk støtte og rekkefølgekrav Gang & sykkelsti om sommeren v golfbanen	H	Fv450		
23	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	M	Fv4222		-kan også legges som rekkefølgekrav
24	Kryss Lyseveien	Redusert fart fra kryss Lyseveien til Ådneram	L	Fv450 / Fv4224		

2.4 Oppfølging av nasjonale planer

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 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 trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). • 0,4 prosent av trafikkarbeidet 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 kjørt 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 sykklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). • 53 prosent av fotgjengerne bruke reflekse 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

2.4.1 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.

2.4.2 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 vil alkoholås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.

2.4.3 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.
- I kommunale barnehager gjennomføre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil.

2.4.4 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 ikke skal brukes mobiltelefon under kjøring. Om dette er nødvendig skal det brukes godkjent fastmontert utstyr.

2.4.5 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, med sikker gang- og sykkelsti på alle strekninger.
- Oppfylle forpliktelsene som inngår i trafiksikker kommune for kommunale skoler og barnehager – dette inngår i årsplaner.
- 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.

2.4.6 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 trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- Ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet på ungdomstrinnet.

2.4.7 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 trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- Legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

2.4.8 Gående og syklende

Kommunen vil:

- Årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser.
-

2.4.9 Motorsykkel 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

2.4.10 Møteulykker og utforkjøringsulykker

Kommunen vil:

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

2.4.11 Drift og vedlikehold

Kommunen vil:

- Beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus for alle oppgavene innen drift og vedlikehold.

2.4.12 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

Kommunen vil:

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

2.4.13 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen vil:

- Godkjennes som trafikksikker kommune.
- Anmode om interne rutiner for trafikksikkerhet.

2.4.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen vil:

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

2.4.15 Fysiske tiltak

Kommunen vil:

- Gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. trafikksikkerhetsplanen
- Kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- Ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikre soner rundt skolene (f.eks. Hjertesoner).

2.4.16 Siktforhold, vegetasjon og ansvar

Fri sikt i veikryss, utkjørsler og langs gang- og sykkelveier er en grunnleggende forutsetning for trafikksikkerhet. Hekk, busker og annen vegetasjon som hindrer oversikt, skjuler trafikkskilt eller presser myke trafikanter ut i veibanen, utgjør en betydelig risiko.

Sirdal kommune har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale veier, inkludert sikring av god sikt. Kommunens handlingsrom er imidlertid begrenset når vegetasjon som skaper trafikkfare står på privat grunn.

Grunneier har ansvar for at vegetasjon på egen eiendom ikke skaper trafikkfarlige situasjoner, jf. naboloven § 2 (plikt til å unngå skade og ulempe) og veglova § 31 (krav om fri sikt ved kryss og utkjørsler). Kommunen har hjemmel til å pålegge grunneier å fjerne eller beskjære vegetasjon som hindrer fri sikt.

Oppfølging av vegetasjon er arbeidskrevende, og kommunen er avhengig av innbyggernes innsats. Kommunen skal informere om regelverket og gjennomføre tilsyn, samt gi pålegg der det er nødvendig for å sikre trafikksikkerhet.

Tiltak som krever inngrep på privat grunn skal forankres i kommunens trafikksikkerhetsplan og følge lovverket. Dersom grunneier ikke etterkommer pålegg, kan kommunen utføre nødvendige tiltak og kreve kostnadene dekket, jf. veglova.

3 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/nasjonaltiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>
- Resultatkonferanse om trafikksikkerhet 2021, nullvisjon og barnas transportplan
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutvikling-2021.pdf>
- <https://miljoagentene.no/nyheter/beintoff-film-article4268-6.html>
- https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder_mal_trykkklar.pdf