



# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025



Sola  
kommune

# Innhold

|                                                                           |           |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Innledning .....</b>                                                   | <b>3</b>  |
| Formål .....                                                              | 3         |
| Forankring .....                                                          | 3         |
| Samarbeid .....                                                           | 3         |
| <b>Nasjonale og regionale føringer .....</b>                              | <b>4</b>  |
| <b>Trafikkulykker i Sola kommune.....</b>                                 | <b>6</b>  |
| Hovedveinettet .....                                                      | 7         |
| Ulykkesstatistikk .....                                                   | 7         |
| <b>Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Sola kommune .....</b> | <b>10</b> |
| Mål.....                                                                  | 11        |
| Strategi .....                                                            | 11        |
| <b>Handlingsplan, del 1 – holdningsskapende tiltak .....</b>              | <b>12</b> |
| Risikoatferd .....                                                        | 13        |
| Befolkningsgrupper .....                                                  | 14        |
| Trafikantgruppe .....                                                     | 15        |
| Øvrige forhold .....                                                      | 16        |
| <b>Handlingsplan, del 2 – fysiske tiltak.....</b>                         | <b>17</b> |
| Organisering av Det fysiske trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.....     | 18        |
| Mindre, fysiske trafikksikkerhetstiltak i kommunen.....                   | 18        |
| Større fysiske trafikksikkerhetstiltak i Sola kommune .....               | 20        |
| <b>Oppfølging, økonomi og rullering.....</b>                              | <b>21</b> |

# Innledning

## FORMÅL

Vi reviderer trafikksikkerhetsplanen for å:

1. gi en oversikt over arbeidet med trafikksikkerhet
2. gi en oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen
3. presentere tiltak som kan bedre trafikksikkerheten

Denne planen erstatter trafikksikkerhetsplanen for Sola kommune 2011-2020.

De aller fleste av oss er trafikanter på daglig basis – enten som bilister, syklist, fotgjenger, passasjerer eller annet. Trafikksikkerhet er noe som angår oss alle. Med et systematisk og kontinuerlig arbeid de siste ti-årene har antall hardt skadde og drepte i trafikken blitt betydelig redusert.

Trafikksikkerhetsarbeidet henger tett sammen med arbeid for bedre folkehelse og god stedsutvikling. Utbedring av gang- og sykkelveinettet, fortau og snarveier legger til rette for større grad av fysisk aktivitet i befolkningen. Tilgjengelige og trygge samfunn reduserer risikoen for ulykker.

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser og påfører samfunnet store kostnader. Ulykkeskostnadene er beregnet til ca. 25 milliarder kroner i året nasjonalt (Carson et. Al. 2020). Store deler av kostnadene må dekkes av helse- og omsorgstjenestene i kommunene.

Nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken er utgangspunktet for vårt arbeid med trafikksikkerhet, og vi har et mål om å redusere antallet trafikkulykker og alvorlighetsgrad for alle trafikanter i kommunen. Myke trafikanter, spesielt barn- og unge, er en prioritert trafikantgruppe.

## FORANKRING

Trafikksikkerhetsarbeidet i Sola kommune er forankret hos kommunedirektøren. Ansvar for å utarbeide trafikksikkerhetsplan for perioden 2022-2025 er tillagt kommunalrådet samfunnsutvikling ved planseksjonen.

Kommunestyret vedtok 4.februar 2021 at kommunen skulle arbeide med en ny trafikksikkerhetsplan for å oppnå godkjenningsordningen *trafikksikker kommune*.

Trafikksikkerhetsplanen omfatter hele kommunen, og det er avgjørende at hver enkelt sektorleder tar ansvar for å gjennomføre egne tiltak i planen. De sektorvise tiltakene er tiltak som ligger til grunn i godkjenningsordningen *trafikksikker kommune*. I tillegg følger fysiske tiltak som i større grad er tillagt kommunalrådet samfunnsutvikling og øvrige veimyndigheter ut over kommunen (Sør-Vest politi, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune).

Mange av tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. De er med på å sikre en rød tråd i trafikksikkerhetsarbeidet, fra nasjonalt til regionalt og videre til kommunalt nivå.

Til grunn for arbeidet ligger blant annet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021 (det arbeides med en ny utgave for 2022-2025), og Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2018-2023. Planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, byvekstavtalen og bymiljøpakken er eksempler på dokumenter som også er forankret i kommuneplanen.

## SAMARBEID

Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er flersektorielt. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, herunder fysiske trafikksikkerhetstiltak. Etter folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen eier og drifter dessuten barnehager, skoler og helsetjenester, der trafikksikkerhet skal ivaretas. I tillegg er den en stor arbeidsgiver og kjøper av varer og tjenester.

Trafikksikkerhetsplanen er også av betydning for eksterne parter og da spesielt forvaltningsorganene: Statens vegvesen som har ansvaret for riksvei 509 og Rogaland fylkeskommune som har ansvar for fylkesveiene. Statens vegvesen er også skiltmyndighet for de fleste trafikkregulerende skiltene i kommunen, mens både Rogaland fylkeskommune og Statsforvalteren har en veiledende funksjon i tillegg til innsigelsesrett. Politiet har både veiledning og håndheving av fysiske og ikke fysiske tiltak. Andre samarbeidspartnere er Trygg trafikk, Syklistenes Landsforening Nord-Jæren, Rogaland Brann- og redning, med flere. Det er også samarbeid på tvers av kommunegrensene.

# **Nasjonale, regionale og kommunale føringer**

# Nasjonale føringer

---

## **STORTINGSMELDING 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING**

[Stortingsmelding 40](#) (2015-2015) legger vekt på at trafikksikkerhetsarbeidet skal ha høy 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.

## **STORTINGSMELDING 20 (2020-2021) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033**

[Nasjonal transportplan 2022-2033](#) (stortingsmelding 20, 2020-2021) viderefører nullvisjonen, og etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken i 2030. Regjeringen har fem overordnede mål for planperioden (der verdens bærekraftsmål har gitt retning):

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Nasjonal transportplan 2022-2033 inneholder et eget kapittel om barnas transportplan. Regjeringen vil:

- 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 millioner kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 [Nasjonal tiltaksplan \(pdf\)](#) følger opp målene i Nasjonal transportplan 2018-2021, og legger opp til maksimalt 41 hardt skadde eller drepte trafikanter i Rogaland i 2030. Det utarbeides per tidspunkt en ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei som skal gjelde for perioden 2022-2025. Den erstatter gjeldende tiltaksplan, og følger opp målene gitt i Nasjonal transportplan 2022-2033. Vi antar at flere av de nye tiltakene blir videreført.

## **FOLKEHELSEMELDINGEN (MELD ST. 19, 2018-2019)**

[Folkehelsemeldingen](#) (stortingsmelding 19, 2018–2019) sier at trafikkulykker er et betydelig folkehelseproblem. Det er et mål at 80 prosent av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Dette målet kan folkehelsearbeidet bidra til å oppnå. Folkehelsearbeidet skal også bidra til at folk har tilgang til trygg transport.

## Regionale føringer

### HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET FOR ROGALAND 2018-2023

Intensjonen med [handlingsplanen for trafikk sikkerhet i Rogaland \(pdf\)](#) (2018-2023) er at trafikk sikkerhetsarbeidet som utføres i fylket skal bidra til å nå de nasjonale målene. Handlingsplanen handler først og fremst om ikke-fysiske tiltak.

### REGIONALPLAN FOR FOLKEHELSE I ROGALAND (2013-2017)

[Regionalplan for folkehelse i Rogaland \(pdf\)](#) (2013-2017), som fortsatt gjelder, sier at fylkeskommunen skal være pådriver for å utvikle trygge og helsefremmende lokalsamfunn. Et eksempel på tiltak er godkjenningsordningen [Trafikksikker kommune](#) (en ordning i regi av Trygg trafikk). Målet med ordningen er å sikre et bredt forankret trafikk sikkerhetsarbeid i kommunen. Kommunestyret i Sola kommune vedtok 4.februar 2021 at kommunen skal jobbe for å oppfylle status som trafikk sikker kommune.

## Kommunale føringer

### KOMMUNEPLAN FOR SOLA 2019-2033,

I kommuneplanens samfunnsdel står det at kommunen skal jobbe etter:

*...samskapning, folkehelse, bærekraftig samfunnsutvikling, solid økonomi og innovasjon.*

I kommuneplanens arealdel fremgår følgende arealstrategi: «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv areal- og ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling.

Planlegging skal bidra til å utvikle bærekraftige og kompakte tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. I *klimaforliket* er målet at veksten i persontransporten i storbyområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Kommunen skal bygge ned minst mulig LNF-områder og arealøkonomisere på eksisterende frigitte områder slik at LNF-områdene blir minst mulig berørt.»

Arealstrategien gjenspeiler hvordan arbeidet med trafikk sikkerhet henger sammen med et vidt sett av arealbruksfaktorer som sammen skal sikre gode levevilkår og verdier på tvers av kommunen.

# **Trafikkulykker i Sola kommune**



## Hovedveinettet

Hovedveinettet i Sola kommune består av Rv. 509, Fv. 510, og FV.4526 (Forusbeen). Ut over dette finnes fylkesveier, kommunale og private veier av ulik dimensjonering og trafikkmengde. De siste ti årene har det skjedd store endringer i veinettet. De største er byggingen av Solasplitten, toplanskryss i Sømmevågen og Bussveien på Tananger-halvøya. Det totale trafikkbildet har også endret seg som følge av en befolkningsøkning på ca. 4600 innbyggere siden 2011. Veinettet påvirkes samtidig av endringer i regionen for øvrig, både når det gjelder næring, bolig- og arbeidsmarked.

Gitt trafikktallene i forrige trafiksikkerhetsplan ser trafikken ut til å ha holdt seg relativt stabil siden 2011. Unntaket er for Fv. 510 Nesbuvegen, der trafikken har minket en god del siden 2011 som følge av byggingen av Rv. 509 Solasplitten. Fravær av bomstasjoner i Sola, med unntak av Flyplassområdet og Tananger, samt mulighet til å unngå Forusringen ved å kjøre via Sola, har ført til noe trafikkvekst på vegnettet i Sola.

## Ulykkesstatistikk

Statens vegvesen har levert statistikk over personskadeulykker i trafikken i Sola kommune for perioden 2010-2020. Trafikkulykkene i datasettet er delt inn etter alvorlighetsgrad av personskade:

- Drepte regnes som alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken
- Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén
- Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging

På bakgrunn av ulykkesstatistikken presentert under kan hovedmålet fra forrige planperiode (2011-2020) sies å være nådd: «*redusere antall trafikkulykker og redusere alvorlighetsgrad for alle trafikanter i kommunen*». Målet er likevel naturlig å videreføre for neste planperiode (2022-2025).

---

### FEILKILDER

Det finnes et relativt høyt antall personskader som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke rapporteres til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere (som ofte skyldes glatt føre) regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor heller ikke i statistikken (Kilde: Transportøkonomisk institutt, TØI). Det finnes per i dag ikke ett sentralt register over helse- og politirapporterte ulykker. Det jobbes med utredningsprosjekter nasjonalt (TØI, Trygg trafikk) for å belyse denne problemstillingen ytterligere. En del av ulykkene er forøvrig registrert mangelfullt slik at ikke all informasjon om ulykken går frem i datasettet.

---

### ANTALL ULYKKER

I perioden 2010-2020 er det registrert 188 personskadeulykker på veinettet i Sola kommune. I disse ulykkene er det registrert 241 personskader, hvorav 24 personer er registrert som hardt skadde og fire er drept, se figur 1. Innenfor perioden 2010-2020 er det en svakt nedadgående trend.

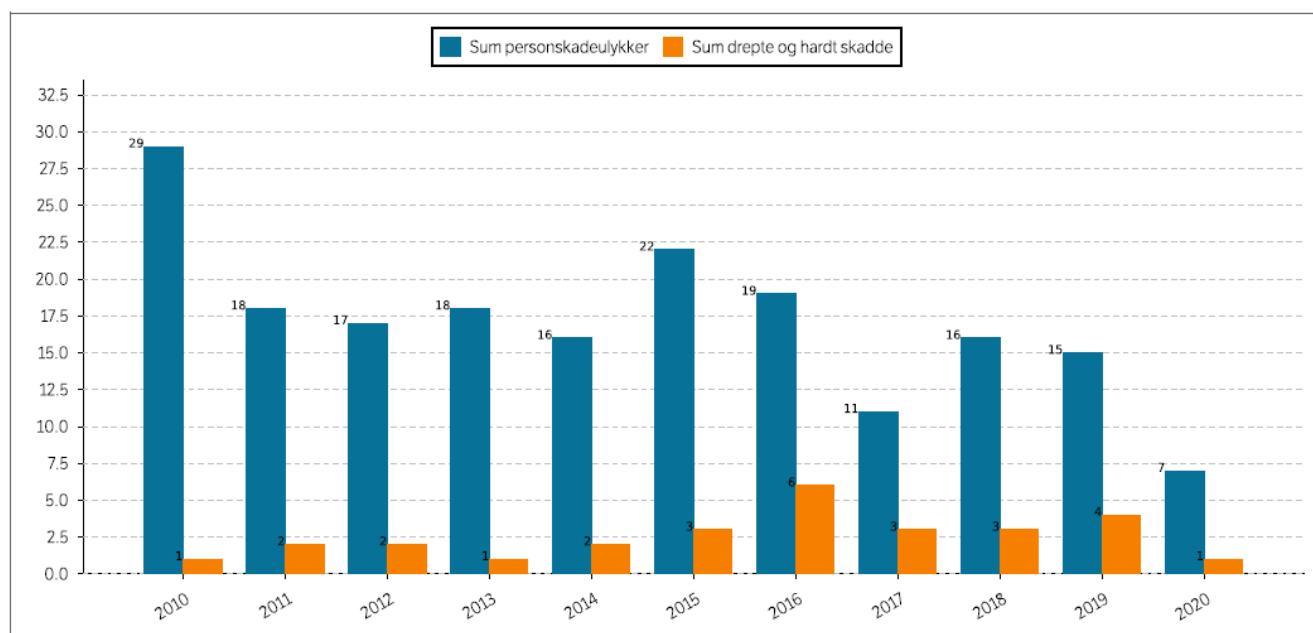
Sammenliknet med forrige tiårsperiode er nedgangen i registrerte personskader betydelig, fra 387 (2001-2009) til 241 (2010-2020). Dette tilsvarer en nedgang i antall personskader på hele 38 prosent.

---

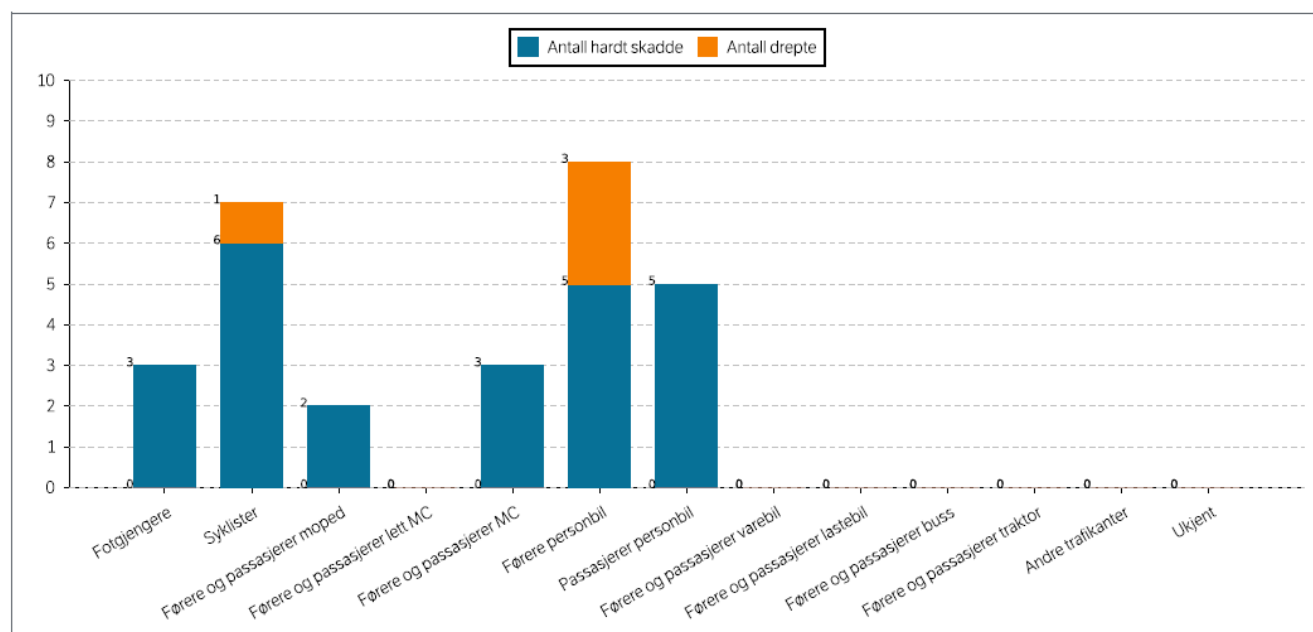
### TRAFIKKANTTYPE

Hvilken type trafikanter som er involvert i ulykkene kan si noe om hvilken type tiltak man bør sette inn. For perioden 2010-2020 er største andelen av de drepte eller hardt skadde enten fører av personbil (8 stk.), syklist (7 stk.) eller passasjer i personbil (5 stk.), se figur 2. Denne fordelingen gjenspeiler også fordelingen av ulykkestyper i det totale datasettet, der lettere skadde inngår.





Figur 1: Årlig antall registrerte trafikkuulykker med personskade i Sola kommune i perioden 2010-2020.



Figur 2: Antall trafikkuulykker etter trafikanttype (registrert i Sola kommune for perioden 2010-2020).

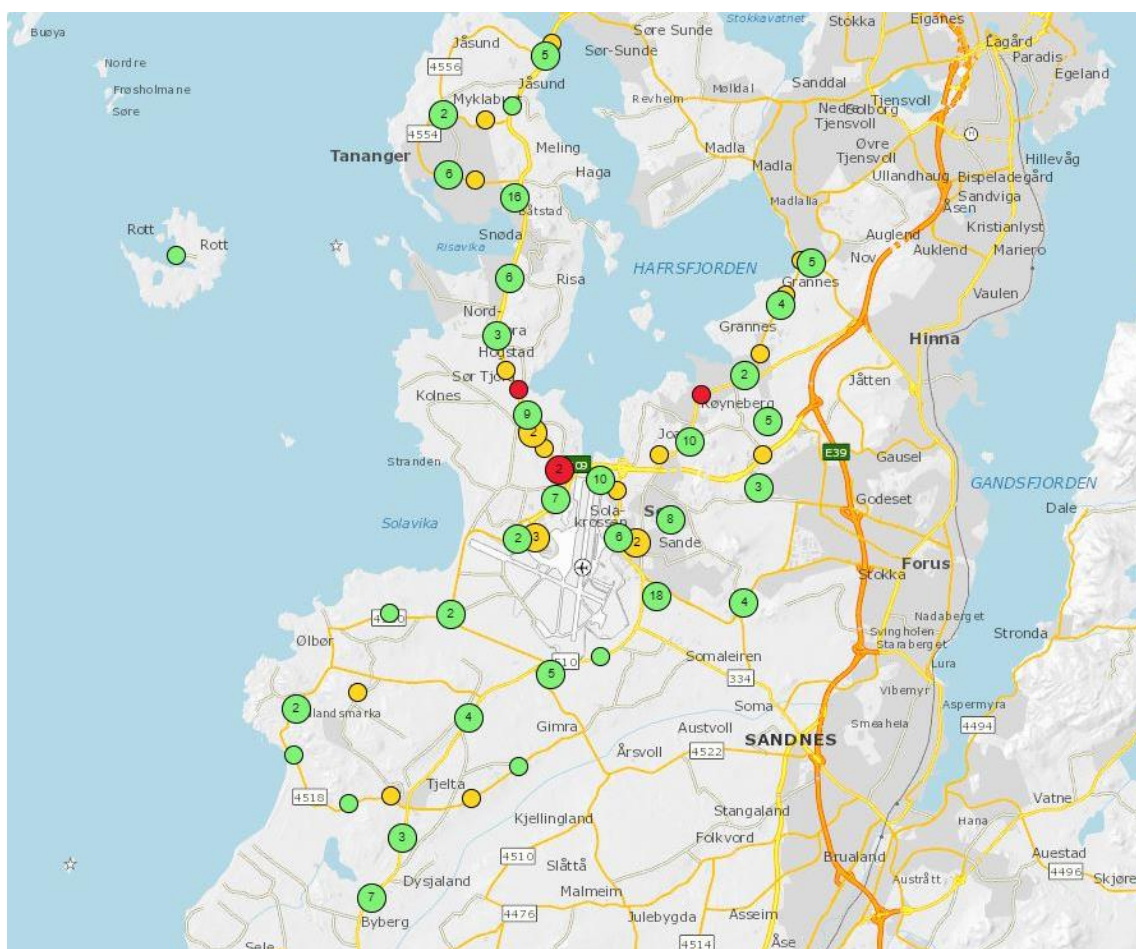
## VEITYPE/ULYKKESSTED

De fleste trafikulykkene i Sola kommune med registrert veikategori skjer på det overordnede veinettet (riks- og fylkesvei). Dette tilsier at det er på de overordnede veiene at flest tiltak bør gjøres. Dette er en videreføring av forholdene fra tidligere tiårsperioder. Kun 39 personskader, hvorav 4 hardt skadde er registrert på kommunal vei, se tabell 1. Det er ellers verdt å merke seg at en nokså stor andel personskader er registrert med ukjent veikategori (43). Det skyldes sannsynligvis mangelfull registrering i norsk veidatabase.

I perioden 2010-2020 er det ikke registrert noen *ulykkespunkter* eller *ulykkesstrekninger* i kommunen. Ulykkespunkter er *punkter* der det innenfor 100 meter har skjedd 4 eller flere ulykker innenfor en 5-års periode. En *ulykkesstrekning* er der det innenfor 1 km, har skjedd 10 eller flere ulykker i løpet av en 5-års periode. At det ikke er registrert verken ulykkespunkter eller -strekninger, er en forbedring fra forrige tiårsperiode (2001-2009) da det var registrert i alt *fem ulykkespunkter*. Det har i perioden frem til 2020 blitt gjort utbedringer ved alle disse punktene, i form av nye veinett eller mindre utbedringer.

Tabell 1:

| Vegkategori    | Sum personskader | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|----------------|------------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| E Europaveg    | 0                | 0             | 0                   | 0                     |
| R Riksveg      | 45               | 1             | 3                   | 41                    |
| F Fylkesveg    | 96               | 1             | 8                   | 87                    |
| K Kommunal veg | 39               | 0             | 4                   | 35                    |
| P Privat veg   | 10               | 0             | 2                   | 8                     |
| S Skogsbilveg  | 8                | 0             | 0                   | 8                     |
| Ukjent         | 43               | 2             | 7                   | 34                    |



Figur 3: Antall ulykker i Sola i perioden 2010-2020, grønn=lettere skadde, gult=hardt skadde, rødt=drepte.

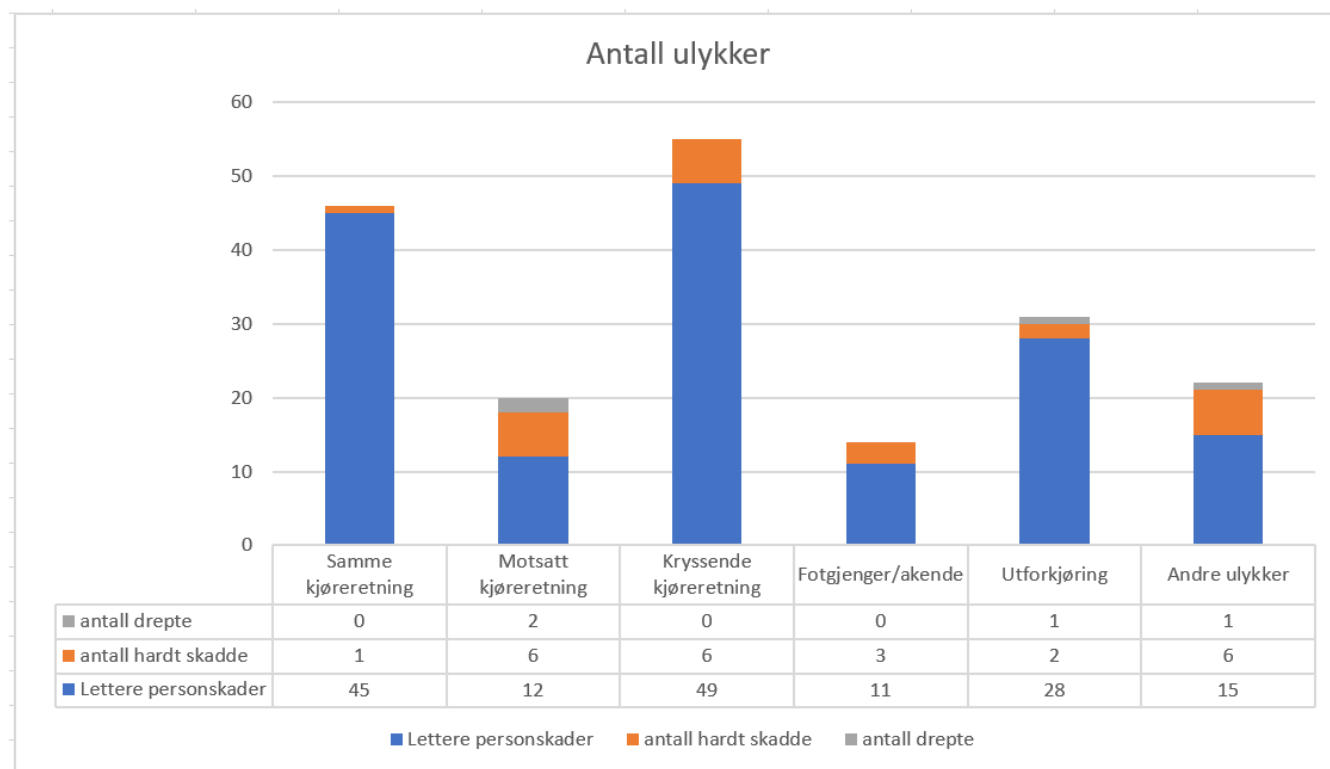
## ULYKKESTYPE

Dominerende typer ulykker kan si noe generelt om hvilken type fysiske tiltak det kan være behov for.

For perioden 2010-2020 er dominerende ulykkestype *kryssende kjøreretning* (totalt 55 ulykker), etterfulgt av *samme kjøreretning* (totalt

46 ulykker), og *utforkjøring* (totalt 31 ulykker), se figur 3. (Også dette er en videreføring fra forholdene i perioden 2000-2010, se [Trafikksikkerhetsplan for Sola kommune 2011-2020](#)).

Denne fordelingen er sterkt knyttet til ulykker med *lettere personskade*. Ser man på type ulykker med drepte eller hardt skadde er fordelingen mellom typer ulykker jevnere.



Figur 4: Antall trafikkuulykker etter ulykkestype (registrert i Sola kommune for perioden 2010-2020).

## FRA ULYKKER TIL TILTAK

Typer ulykker som er registrert de siste ti årene kan være med å peke på hvilken type tiltak det er behov for generelt.

*Utbedring av kryss (kryssende kjøreretning) og kapasitetsøkning (samme kjøreretning)* ser ut til å være blant de viktigste tiltakene basert på antallet ulykker med alvorlighetsgraden *lettere skadde*.

*Holdningsskapende tiltak* kan tenkes å være blant de viktigste tiltakene for de mer alvorlige ulykkene

(*motsatt kjøreretning*), men her kan man også med fordel gå inn i hver enkelt ulykke for å undersøke mulige *fysiske utbedringstiltak* på ulykkesstedet.

Som nevnt har ikke Sola kommune registrerte ulykkespunkter eller ulykkesstrekninger, som det ville vært naturlig å prioritere for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

I stedet vil funnene fra ulykkesstatistikken kunne fungere som kvalitativ informasjon sammen med annen informasjon, eksempelvis fra barnetrakk, henvendelser fra innbyggere, eller liknende.

# **Mål og strategi for arbeidet med trafiksikkerhet i Sola kommune**

# Mål

## KOMMUNENS MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHET

Sola kommune viderefører nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

I perioden 2022-2025 har vi som *mål* å:

1. redusere antall trafikkulykker for hvert år
2. redusere alvorlighetsgrad for alle trafikanter i kommunen.

## FLERE GÅENDE OG SYKLENDE

Sola kommune har gjennom byvekstavtalen for Nord-Jæren forpliktet seg til nullvekstmålet. I dette ligger det at veksten i persontransport i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette betyr at persontransporten med bil ikke skal øke, samtidig som andelen som går eller sykler vil vokse. Myke trafikanter, som gående og syklende, er en sårbar gruppe i trafikken. Med flere som sykler og går vil det derfor være ekstra viktig å sørge for trafikksikkerheten til fotgjengere og syklister i tiden fremover.

# Strategi

## KOMMUNENS SATSNINGSOMRÅDER

Kommunen vil arbeide med fem satsningsområder for å bedre trafikksikkerheten:

1. Utbedre trafikkfarlige strekninger og punkter.
2. Sikre høy standard på drift og vedlikehold.
3. Jobbe for å bli godkjent som trafikksikker kommune.
4. Fremme gode holdninger og god atferd i trafikken.
5. Vurdere fartsgrenser og forkjørsvai på veinettet.



---

## 1. UTBEDRE FARLIGE STREKNINGER OG PUNKTER

Den første hovedstrategien vil være å utbedre farlige strekninger og punkter langs veiene. Det bør spesielt settes inn tiltak på strekninger og punkter som kommunen m.fl.\* vurderer har høyere ulykkesrisiko enn andre steder og med det forebygge ulykker. Til grunn for disse vurderingene ligger ulykkesstatistikken, stedlige forhold, veinormer, eksterne innspill etc. Alle veimyndigheter har her et ansvar for å følge opp med tiltak.

---

## 2. HØY STANDARD PÅ DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Sola kommune vil fortsette satsingen på godt vedlikehold og rask utbedring av veinettet for gange, sykkel og kjøretøy. For alle trafikanter er god sikt viktig for sikkerheten. Hekker klippes etter krav i veinorm/håndbøker. Her har både kommune, Statens vegvesen, fylkeskommunen og private grunneiere et felles ansvar for å følge opp trafikkforhold, enten det er med forslag til tiltak til gjeldende veimyndighet eller tiltak på egen eiendom.

---

## 3. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

For å bli godkjent som *trafikksikker kommune*, må visse kriterier være oppfylt innenfor de ulike sektorene i kommunen: <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/> Blant annet skal skolene ha integrert trafikkopplæring i tråd med kunnskapsløftets kompetansemål. Skolene skal også fortsette sitt arbeid med å få flere barn til å gå til skolen gjennom motiverende kampanjer. Barnehagene skal ha opplæring i trafikkreglene for fotgjengere og bruk av sansene i trafikken. Også innen kultur, helsetjenesten, ledelsen osv. stilles det krav til hva som må være oppfylt for å oppnå status som en *trafikksikker kommune*.

---

## 4. FREMME GODE HOLDNINGER OG ATFERD I TRAFIKKEN

Kommunen skal arbeide kontinuerlig for å fremme gode holdninger og trygg atferd i trafikken, i samarbeid med politiet, parkeringsselskap og andre instanser. Forebygging starter i barnehage og skole, se punktet over. Ute i trafikken er politiets innsats viktig, spesielt for å unngå at sjåfører er påvirket av rus, bryter fartsgrenser og kjører uten korrekt bruk av sikkerhetsutstyr. Dette er den enkelte sitt ansvar, men politiet påser at trafikkreglene følges. Parkeringsselskap vil kunne håndheve trafikkreglene som går på parkeringsforhold.

---

## 5. VURDERE FARTSGRENSER OG FORKJØRSVEI PÅ VEINETTET

Kommunen vil fortsette arbeidet med å vurdere fartsgrenser på det kommunale veinettet, ut fra veiens dimensjon og funksjon. Administrasjonen utarbeider forslag til fartsgrenser, ut fra Statens vegvesen sine til en hver tid gjeldende fartsgrensekriterier. Forslag om fartsgrenser høres av politiet, via trafikk sikkerhetsgruppen. Endelig fastsettelse av fartsgrensene vedtas av politikerne i Sola kommune (utvalg for plan og miljø).

En annen viktig oppgave er å vurdere om flere av de overordnede kommunale veiene bør bli forkjørsvai. Omgjøring av veier til forkjørsvai er tidkrevende arbeid, og administrasjonen er derfor avhengig av å utføre arbeidet over tid. De mest overordnede veiene prioriteres først. Forkjørsvaier og fartsgrenser vil sammen skape et tydeligere hierarki i veinettet. Dette vil gi en større forutsigbarhet og trafikk sikkerhet for trafikantene som ferdes på de kommunale veiene.

# **Handlingsplan del 1 – holdningsskapende tiltak**



Denne delen av handlingsplanen tar for seg holdningsskapende tiltak. I kapittelet gjengis 10 av 13 tilstandsmål i den Nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei (2018-2021).

Innsatsområdene er delt inn etter kategoriene *risikoatferd*, *befolkningsgrupper* og *trafikantergrupper*. Innsatsområdene deles igjen inn i tilstandsmål med tilhørende kommunale tiltak.

## Risikoatferd

Alle dødsulykker i landet blir vurdert av Ulykkesanalysegruppene (UAG) til Statens Vegvesen. Resultatene viser at dersom alle fulgte fartsgrensen, kjørte uten ruspåvirkning og brukte nødvendig sikkerhetsutstyr (hovedsakelig bilbelte, sikring av barn og sykkelhjelm) kunne antallet drepte i trafikken vært sterkt redusert.

### NASJONALE MÅL

| Tilstandsmål                                       | Målordikator                                                                                 | Måltall              |                 |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------|
| Fart<br>(kapittelet 4.2)                           | Andel av kjøretøy som overholder fartsgrensene                                               | 59,9 %<br>(2017)     | 70 %<br>(2022)  |
| Rus<br>(kapittelet 4.3)                            | Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille           | 0,2 %<br>(2016/2017) | 0,1 %<br>(2026) |
|                                                    | Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen | 0,6 %<br>(2016/2017) | 0,4 %<br>(2026) |
| Bilbelte/sikring av barn i bil<br>(kapittelet 4.4) | Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy                      | 97,2 %<br>(2017)     | 98 %<br>(2022)  |
|                                                    | Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil                               | 63 %<br>(2017)       | 75 %<br>(2022)  |
|                                                    | Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte                                           | 84,3 %<br>(2017)     | 95 %<br>(2022)  |

### KOMMUNALE TILTAK

#### Fart

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester, vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk og tilgjengelig fra årsskiftet 2018/2019)

#### Rus

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

#### Bilbelte og sikring av barn i bil

- 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 styrke informasjonen 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 sette søkelys på sikring av barn i bil.

# Befolkningsgrupper

Det legges særlig til rette for tre befolkningskategorier: barn og unge (0-14 år), ungdom og unge førere, og eldre trafikanter og/eller trafikanter med funksjonsnedsettelse. Dette er befolkningsgrupper der det er folk som av ulike grunner kan trenge tilrettelegging i trafikken. De kan mangle kunnskap, erfaring eller evne til å forutse fare, eller de kan ha nedsatt reaksjonsevne, funksjonsevne eller annet.

## NASJONALE MÅL

| Tilstands mål                                                               | Måлиндikator                                                                                            | Måltall     |                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------------------|
| Barn (0-14 år)<br>(kapittel 5.2)                                            | Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.                                                               | 4<br>(2017) | 0<br>(minst ett år i 2018-2021) |
| Ungdom og unge førere<br>(kapittel 5.3)                                     | Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km           |             | - 30 % <sup>A</sup>             |
| Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse<br>(kapittel 5.4) | Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km                |             | - 30 % <sup>A</sup>             |
|                                                                             | Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå km |             | - 30 % <sup>A</sup>             |

## KOMMUNALE TILTAK

### Barn

- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på å oppfylle kriteriene for [trafikksikker barnehage og skole](#).
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene ([hertesone](#)).
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder.
- Kommunen (skolene) skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal påvirke private skoler til å få godkjenning som Trafikksikker skole.
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.

### Ungdom og unge førere

- Kommunen skal jobbe for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Kommunen skal jobbe for å tilby trafikal grunnkurs som en del av valgfag trafikk.

### Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

- Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenliknet med perioden 2016-2020.
- Kommunen skal (så langt det lar seg gjøre) utforme veier og gangfelt med universell utforming for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.

# Trafikantgruppe

Ulike utfordringer er knyttet til de ulike trafikantgruppene. Gående og syklende løftes fram her.

## NASJONALE MÅL

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

## KOMMUNALE TILTAK

### Gående og syklende

- Veimyndighetene skal fortsette arbeidet med å bygge ut og utbedre gang- og sykkelveinettet.
- I arbeidsvarslingsplaner skal det fokuseres på gode løsninger for gående og syklende.
- Kommunen (helsestasjonen, barnehagene og skolene) skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks og lys).
- Kommunen (barnehager og skoler, voksenopplæringen) skal bidra til økt sykkelopplæring.

## Øvrige forhold

### NASJONALE TILSTANDSMÅL

| Tilstandsmål                                          | Måлиндikator                                                                                                                                        | Måltall                          |                                                |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------|
| Kjøretøy-<br>teknologi<br>(kapittel 8.3)              | Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>automatisk nødbrems</i> (AEB)                                                             | 14,4 %<br><sup>D</sup><br>(2017) | 25 %<br>(2022)                                 |
|                                                       | Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har <i>feltskiftevarsler</i>                                                                     | 39,2 %<br><sup>D</sup><br>(2017) | 52 %<br>(2022)                                 |
|                                                       | Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklistere (fotgjenger-AEB) | 14,4 %<br><sup>D</sup><br>(2017) | 25 %<br>(2022)                                 |
| Systematisk trafiksikkerhetsarbeid<br>(kapittel 9.2)  | Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>                                                                                    | 62 <sup>E</sup><br>per 1/1-2018  | 125<br>per 1/1-2022                            |
| Møteulykker og utforkjøringsulykker<br>(kapittel 7.2) | Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger                                            | 49,3 %<br>pr 1/1-2018            | 54,1 %<br>pr 1/1-2022                          |
|                                                       | Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått.                                                                          |                                  | 1500 km<br>(utbedres i 2018-2023) <sup>C</sup> |

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

### KOMMUNALE TILTAK

#### Kjøretøyteknologi

- Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp/leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler i kjøretøyene.

#### Systematisk trafiksikkerhetsarbeid

- Kommunen skal jobbe systematisk med trafiksikkerhet innenfor alle relevante sektorer.
- Kommunen skal jobbe for å bli godkjent som [Trafikksikker kommune](#).
- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken. Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste).
- Trafiksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester, vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafiksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk og tilgjengelig fra årsskiftet 2018/2019)

#### Møteulykker og utforkjøringsulykker

- De kommunale fysiske tiltakene er presentert i handlingsplan del 2-fysiske tiltak.

## **Handlingsplan del 2 – Fysiske tiltak**

Denne delen av handlingsplanen lister fysiske trafiksikkerhetstiltak som planlegges utført innenfor planperioden. I avsnittene under følger en beskrivelse av kommunens løpende trafiksikkerhetsarbeid og generelle trafiksikkerhetstiltak, før det listes konkrete, større tiltak som planlegges utført i perioden.

## **Organisering av det fysiske trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen**

Reguleringsplaner og tilhørende tekniske planer fastsetter hvordan veinettet skal bygges. Det er viktig å sikre god trafiksikkerhet allerede på plannivå. Dette sikres best ved at både utbygger, saksbehandler og høringsinstanser søker å finne best mulige løsninger for trafiksikkerhet i planen.

Innkommne henvendelser, gravemeldinger og skiltplaner behandles fortløpende. Mindre feil og mangler på veinettet kan meldes gjennom kommunens varslingsystem «Meld feil». Forslag til nye tiltak kan sendes inn ved et eget trafiksikkerhetsskjema på kommunens hjemmeside.

Avgjørelser tas i samarbeid mellom plan, forvaltning og drift internt, og i samarbeid med Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet og nabokommuner. Saker som krever høringer behandles i Sola kommune sin trafiksikkerhetsgruppe. Gruppen består av representanter fra kommunen (planseksjonen og kommunalteknisk avdeling), politiet, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Politikerne i Sola kommune behandler og vedtar fartsgrensesaker og konfliktfylte saker.

# Løpende trafiksikkerhetsarbeid i kommunen

## UTBEDRING/BYGGING

Noen ganger er det aktuelt å utbedre veinettet for å øke trafiksikkerheten. Dette kan eksempelvis være å etablere fortau i en boliggate eller å forlenge fortau som «hvileareal».

Utbedring av veikryss kan gjøres i de tilfellene der krysset ansees for å være eksempelvis utflytende (ikke en tydelig avgrenset veibane) eller der det er underdimensjonert for den trafikken det er ment å ta unna, eks. ved behov for venstresvingefelt eller rundkjøring. Endringer kan vanligvis gjøres innenfor regulert veiareal uten å omregulere.

Dersom andre reguleringsformål berøres eller mange private eiendommer inngår i utbedringer, vil det kunne være behov for (eller mer effektivt med) enten endring av gjeldende reguleringsplan eller gjennom ny reguleringsplan. Det er viktig at trafiksikkerheten ivaretas også ved midlertidige løsninger og utbygginger. Her har kommunen et ansvar både som utbygger og som saksbehandler for gravemeldinger og trafiksaker.

## FARTSGRENSE

Fartsgrensene i Sola kommune fastsettes ved politisk behandling på bakgrunn av fremlagt sak fra administrasjonen. Politiet er høringspart i fartsgrensesaker og deres uttale legges ved saken. Statens vegvesen sine [fartsgrensekriterier](#) og lokale forhold ligger som hovedregel til grunn for vurderingen.

## FARTSHUMPER

Veimyndigheten følger retningslinjene i [håndbok V128 fartsdempende tiltak](#) der blant annet avstandsmål, og eventuelt måling av fartsnivå, legger føringer for behovet for tiltak. Som hovedregel vil det være behov for fartsdempende tiltak dersom flere enn 15% av kjøretøyene (ved måling) overskrider fastsatt fartsgrense med mer enn 5 km/t. Fartsdempende tiltak legges etter standarder.

## KLIPPING AV HEKK

Hekker og vegetasjon kan gi dårlig sikt som skaper trafikkfarlige situasjoner. Kommunen eier, drifter og vedlikeholder de kommunale veiene og har ansvar for å sikre fri sikt ved avkjørsler og kryss som grenser til kommunal vei. Å følge opp og vedlikeholde vegetasjon er tidkrevende. Kommunen er derfor helt avhengig av innbyggernes innsats tilknyttet egen tomt for å opprettholde god frisikt.

Alle grunneiere er selv ansvarlig for at vegetasjonen som vokser på egen eiendom ikke skaper trafikkfarlige situasjoner. Reglene for trafiksikker vegetasjon er tilgjengelig på [www.sola.kommune.no/uteomrader/klipping-av-hekker-og-busker/](http://www.sola.kommune.no/uteomrader/klipping-av-hekker-og-busker/). Stavanger kommune har utviklet den interaktive løsningen «[Hekkulator](#)» som kan brukes til å forstå reglene for siktlinjer på egen tomt ut mot kommunal vei/gang- og sykkelvei.

## GANGFELT/KRYSSING

Gangfelt etableres i første rekke som et tiltak for å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og ikke som et trafiksikkerhetstiltak. Sola kommune mottar hvert år mange søknader om etablering av gangfelt. I den faglige vurderingen ved etablering av gangfelt benyttes gangfeltekriteriene i [Statens vegvesens håndbok V127](#). Antall kjøretøy og antall kryssinger på det aktuelle stedet er avgjørende for behovet om å etablere gangfeltet.

## INTENSIVBELYSNING

Intensivbelysning er en type belysning som endrer kontrasten ved å lyse direkte på fotgjengerne, slik at de blir mer synlige når de krysser veien. Intensivbelysning bidrar til at det blir tryggere å krysse gangfelt. Nye føringer for intensivbelysning (fra Lyse Lux) tilsier at omkringliggende område av et gangfelt også må belyses bedre.

Det er viktig for trafiksikkerheten at øvrig gatelysanlegg driftes og vedlikeholdes med nye lysmaster der det anses å være behov for dette. Utskifting av utrangert belysning med LED-lys i vanlig gatebelysning, kan både øke trafiksikkerheten, gi redusert energiforbruk og i noen tilfeller erstatte intensivbelysning.



---

## FORKJØRSREGULERING

Flere overordnede kommunale veier kan med fordel forkjørsreguleres for å gi en inndeling av veinettet som i større grad samsvarer med trafikkmengden på de ulike veiene. En mer forståelig inndeling gir mindre kilde til misforståelse hos trafikantene og dermed sikrere forhold. Veiene Sandesletta, Kjelsberg Ring, Åsenvegen og Risabergvegen er aktuelle for forkjørsregulering. Dette er noe kommunen ønsker å jobbe med i tiden fremover.

---

## HJERTESONER

[Hjertesone](#), et konsept i regi av Trygg Trafikk, handler om å redusere trafikken rundt skolene og på denne måten forebygge farlige trafikksituasjoner. Det etableres/stedfestes droppsoner utenfor hjertesone, der barna blir sluppet av og hentet. Barna må dermed gå litt lengre for å komme seg til og fra skolen. Disse sonene defineres i et samarbeid mellom skole og veimyndighet, der skolen har en sentral rolle. Sonene skiltes med egne skilt.

Vellykkede hjertesoner avhenger av at foresatte er positive til å ikke kjøre barna helt til skolen, og at skolen og foreldregrupper legger ned en betydelig innsats i å få en velfungerende hjertesone, der rettledning er vesentlig.

---

## VEDLIKEHOLD

Et godt vedlikeholdt/driftest veinett er svært viktig for trafiksikkerheten, enten det gjelder brøyting/strøing/feiling, klipping av hekk, bytting av ødelagte/slitte skilter, eller oppfrisking av oppmerking. Vedlikehold av asfaltdekker, grusdekker, kantstein, sideanlegg, sluker, sandfang, grøfter, stikkrenner og bekkeinntak mm. vil også virke inn på trafiksikkerheten. Det er nyttig med årlige oppslag om brøyting og hekk-klipping for å få innbyggerne til å bidra. Dette er noe kommunen vil fortsette med



# Større fysiske trafikksikkerhetstiltak i Sola kommune

Tiltakene under er en kombinasjon av fysiske trafikksikkerhetstiltak som gjenstår fra tidligere trafikksikkerhetsplan for Sola kommune (2011-2020), og tiltak som er spilt inn til Bymiljøpakken.

| Prioritet (Forslag) | Ansvar | Veinavn                                                  | Tiltak               |
|---------------------|--------|----------------------------------------------------------|----------------------|
| 1                   | RFK    | Nesbuvegen (Røyneberg)                                   | Kulvert/-bru         |
| 1                   | Sola   | Nesbuvegen X Åsnutvegen                                  | Kulverter            |
| 1                   | Sola   | Påskhusvegen (X Nesbuvegen)                              | Fortau               |
| 2                   | Sola   | Skadbergbakken                                           | Fortau               |
| 2                   | Sola   | Sandesletta                                              | Miljøgate            |
| 2                   | RFK    | Ølbergvegen-Ølberg havneveg-Vigdelsvegen (Ølberg-Vigdel) | Gang- og sykkelveg   |
| 3                   | Sola   | Sandesletta                                              | Intensivbelysning    |
| 3                   | Sola   | Myklabergvegen                                           | Intensivbelysning    |
| 3                   | RFK    | Tananger Ring                                            | Miljøgate            |
| 3                   | SSV    | Tanangervegen                                            | Sykkelvei med fortau |
| 4                   | Sola   | Ljosheimvegen                                            | Adkomstvei           |

Denne listen revideres fortløpende ettersom tiltak utføres, utgår eller hvis nye tiltak kommer til.

# **Oppfølging av handlingsplan**

# Oppfølging, økonomi og rapportering

---

## HANDLINGS- OG ØKONOMIPLANEN

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i handlings- og økonomiplanen til Sola kommune. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

---

## REVIDERING

Denne trafikksikkerhetsplanen med tilhørende handlingsplan skal revideres (oppdateres) hvert fjerde år, ved utgangen av gjeldende planperiode for trafikksikkerhetsplanen. Ved behov kan den revideres oftere.

---

## RAPPORTERING

Enhetslederne rapporterer på tiltak innenfor eget ansvarsområde til ledergruppa og kommunedirektøren. Dette arbeidet kan med fordel samkjøres med rapporteringen til godkjenningsordningen Trafikksikker kommune.



**Sola  
kommune**