

# Trafikksikkerhetsplan 2026 - 2029

Vedtatt av kommunestyret i Birkenes kommune dd.mm.åååå





## Innhold

DEL 1 .....	4
1. Innledning.....	4
1.1. Historikk .....	4
2. Overordnede føringer for trafikksikkerhetsplanen.....	5
2.1. Nullvisjonen .....	5
2.2. FNs bærekraftsmål.....	6
2.3. Meld.St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 .....	7
2.3.1. Barnas transportplan.....	7
2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.....	8
2.5. Regional plan for mobilitet (2023-2033) .....	8
2.6. Folkehelse og trafikksikkerhet .....	8
3. Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhet i Birkenes kommune ....	9
DEL 2 .....	10
4. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen .....	10
4.1. Ulykkesituasjonen/- utviklingen i Birkenes kommune.....	10
4.2. Ulykkesdata på kommunenivå.....	10
4.2.1. Omfang og alvorlighet .....	10
4.2.2. Geografisk fordeling og vegtype .....	11
4.2.3. Fartsnivå og vegutforming .....	11
4.2.4. Ulykketyper .....	11
4.2.5. Tidspunkt, lys- og føreforhold .....	12
4.2.6. Trafikanter og grupper som er involvert .....	12
4.2.7. Samlet vurdering av ulykkesbildet .....	13
4.3. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen .....	13
4.3.1. Fysiske trafikksikkerhetsutfordringer .....	13
4.3.2. Adferdsmessige trafikksikkerhetsutfordringer .....	14
4.3.3. Samlet vurdering av kommunens trafikksikkerhetsutfordringer .....	14
DEL 3 .....	15
5. Mål og innsatsområder .....	15
5.1. Kommuneplanen .....	15
DEL 4 .....	16
6. Kommunale tiltak for å nå målene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029 .....	16



6.1.	Tiltak rettet mot risikoadferd i trafikken .....	16
6.1.1.	Fart .....	16
6.1.2.	Rus .....	16
6.1.3.	Bilbeltebruk.....	17
6.1.4.	Uoppmerksomhet .....	17
6.2.	Tiltak rettet mot befolkningsgrupper .....	18
6.2.1.	Barn .....	18
6.2.2.	Ungdom og unge førere .....	18
6.2.3.	Eldre trafikanter .....	18
6.3.	Tiltak rettet mot trafikantgrupper/kjøretøygrupper .....	19
6.3.1.	Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel) .....	19
6.3.2.	Motorsykel, moped og ATV/UTV .....	19
7.	Fysiske trafikksikkerhetstiltak i Birkenes kommune .....	20
7.1.	Strakstiltak og vedlikehold .....	20
7.2.	Økonomi .....	20
7.3.	Evaluering og rullering av planen .....	20

Ansvar for revisjon	Dato for revisjon	Kommentar
Oda Næs Skoglund	April 2026	



## DEL 1

### 1. Innledning

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 Nasjonal transportplan 2025-2036 og etappemålet for 2030, 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. Trafikksikkerhetsplanen skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og kommunens 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 aktiviteter innenfor 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 Birkenes kommune [årstall] vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av [dato].

#### 1.1. Historikk

Birkenes kommunestyre vedtok den første trafikksikkerhetsplanen 3. februar 2000 som den første kommunen i fylket. Denne planen er nr. 7 i rekken av trafikksikkerhetsplaner. Den forrige planen utløp i 2017. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

## 2. Overordnede føringer for trafikksikkerhetsplanen

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter lagt til grunn for Birkenes kommunes trafikksikkerhetsplan:

- Nullvisjonen
- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036
  - Pkt. 8.6 Barnas transportplan (Nasjonalt transportplan)
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan eller tilsvarende

### 2.1. Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år. Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i vegtrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

## ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



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 konkurransevne for næringslivet

## 2.2. FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Meld. St. 40 (2020–2021) «Mål med mening», som er Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030, viser blant annet til Nullvisjonen for trafikken.

De mest relevante punktene for kommunens trafiksikkerhetsarbeid 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 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:**  
Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]
- **Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:**  
Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre
- **Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:**  
Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner  
Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer
- **Mål 17 Samarbeid for å nå målene:**  
Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling





## **2.3. Meld.St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036**

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet.

Regjeringen opprettholder derfor ambisjonen fra Nasjonal transportplan 2022–2033, men forsterker den gjennom tallfestede etappemål:

- Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende. Et stort antall aktører er involvert i arbeidet på tvers av sektorer, forvaltningsnivåer og mellom offentlig og privat virksomhet. I tillegg til transportsektoren kreves innsats fra justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. Det er summen av den samlede innsatsen til statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, interesseorganisasjoner og næringslivsaktører som skal bidra til at målene nås i samsvar med nullvisjonen.

Statens vegvesen har et særskilt ansvar som sektoransvarlig. Fylkeskommunene og Trygg Trafikk har ansvar for å initiere samordning og samarbeid, og sørge for at de ulike delene av samarbeidsmodellen fungerer.

### **2.3.1. 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.



## 2.4. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

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.

Planen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

Formålet med tiltaksplanen er å operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP. Planen viser et bredt spekter av omforente og faglig forankrede tiltak, som vil bidra til at vi når etappemålet i NTP. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene

## 2.5. Regional plan for mobilitet (2023-2033)

Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Kort sagt; klimautslippene skal ned og levekårene skal opp.

Klimagassutslippene skal reduseres med minst 45 % innen 2030. Transport står for den største andelen av utslippene på Agder, så det er her de største kuttene må tas. Samtidig er god mobilitet for alle sentralt for å bedre levekår, legge til rette for deltakelse i samfunnet og øke verdiskapingen.

Regional plan for mobilitet tar for seg regionens samlede ansvar og satsing innenfor mobilitet. Den skal være et nyttig verktøy for å se ulike mobilitetsløsninger og virkemidler i sammenheng, samt prioritere riktige løsninger innenfor begrensede midler. Planen vil også bli et styringsverktøy i fylkeskommunens oppfølging av temaet mobilitet i kommunene. Videre er det etterkant av fylkessammenslåingen behov for revisjon og opprydding i planer og strategier på området

## 2.6. Folkehelse og trafikksikkerhet

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt. Meld. St. 15 (2022–2023) Folkehelsemeldinga— Nasjonal strategi for utjamning av sosiale helseforskjellar omtaler blant annet det ulykkesforebyggende arbeidet generelt og trafikkulykkesforebygging spesielt. Her rettes det fokus på nullvisjonen og etappemålene for reduksjon i drepte og hardt skadde frem mot 2030.

Meldingen beskriver også tiltaket Trafikksikker kommune: “Skadeførebygging og trafikktryggleik utgjør derfor ein sentral del av ansvaret til kommunane. Trygg Trafikk har utvikla godkjenningsordningane Trafikksikker kommune og Trafikksikker fylkeskommune for å rettleie kommunane til systematisk og samordna trafikktryggleiksarbeid på tvers av relevante sektorar.”



### 3. Forankring, organisering og arbeid med kommunal trafikksikkerhet i Birkenes kommune

Kommunestyret i Birkenes vedtok gjennom kommunal planstrategi for 2020-2024 å revidere den gjeldende trafikksikkerhetsplanen. Begrensninger i kapasitet og tilgjengelige ressurser har ført til at planarbeidet har stått på vent, og har ikke vært mulig å påbegynne før våren 2026.

Planarbeidet er forankret med KLT (kommunedirektørens lederteam) som styringsgruppe, og fagrepresentanter fra plan, vei/drift, folkehelse, friluft og kultur som prosjektgruppe.

Planutkastet har vært til behandling i politiske utvalg, herunder Fellesråd for eldre og personer med funksjonsnedsettelse, Ungdomsrådet, Formannskapet og Kommunestyret, før høringsrunden.

#### **Hvordan jobber Birkenes med trafikksikkerhet?**

I Birkenes kommune er det etablert trafikksikkerhetsutvalg bestående av politiet og representanter fra administrasjonen. Trafikksikkerhetsutvalget sitt mandat er å vurdere og vedta tiltak. Tiltakene som behandles i utvalget er innspill fra innbyggere og andre i Birkenes som handler om blant annet skilting, fartsgrenser og vegvedlikehold.

Innspillene bearbejdes og vurderes først av administrasjonen, innenfor området vegmyndighet og vedlikehold, som systematiserer dette i en liste. Listen er en prioriteringsliste som omfatter fysiske tiltak på både kommunal, fylkes- og riksveg av ulikt omfang. Deretter behandles ulike forslag til tiltak fortløpende i trafikksikkerhetsutvalget. Tiltak som berører fylkeskommunal eller statlig vei videresendes til rette instanser.

Hensikten med å organisere arbeidet på denne måten er med hensyn til tilgjengelige ressurser i administrasjonen. Trafikksikkerhetsplanen skal være et dokument med mer generelle og organisatoriske tiltak som følger opp Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029. Prioriteringslisten over fysiske tiltak vil være et levende dokument. Prioriteringslisten er vedlagt.

Fysiske tiltak vurderes etter tilgjengelige midler i budsjett og systematiseres etter følgende kategorier:

*1 = prioriteres og følges opp*

*2 = viktig å følge opp*

*3 = følges opp hvis mulig*

*4 = prioriteres ikke*

Noen tiltak vil også være finansiert gjennom eksterne midler, eksempelvis Byvekstavtalen.



## DEL 2

### 4. Trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen

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 og jobbe helsefremmende.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene og for mange hardt skadde, er det en underrapportering i den offisielle statistikken som gjør at ikke alle ulykker fanges opp. Dette gjelder spesielt for enulykker med myke trafikanter og for ulykker med lettere skader.

#### 4.1. Ulykkessituasjonen/- utviklingen i Birkenes kommune

Ulykkesstatistikken for Birkenes viser at antallet personskadeulykker er relativt lavt, men at det likevel finnes tydelige mønstre. Ulykkene skjer i hovedsak på riks- og fylkesveger i 80-soner, ofte uten midtrekkverk, og domineres av utforkjøringer og møteulykker. Dette peker på en kombinasjon av fysiske utfordringer i vegnettet og atferdsrelaterte faktorer som fart og uoppmerksomhet.

Ulykkestallene i Birkenes er små, noe som gjør at statistikken gir retning, men ikke alltid sikre konklusjoner. Det er likevel tydelige mønstre som peker på fysiske forhold i vegnettet, trafikantatferd, og risikogrupper.

#### 4.2. Ulykkesdata på kommunenivå

For å si noen om situasjon og utvikling av ulykker i Birkenes er det tatt utgangspunkt i Statens vegvesen sin database (TRINE). Ettersom forrige trafikksikkerhetsplan var fra 2014-2017, og ikke er revidert siden, er det brukt data fra og med 2017 og frem til 2024 (nyeste tilgjengelige data).

##### 4.2.1. Omfang og alvorlighet

I perioden fra og med 2017 er det registrert 65 personskadeulykker i Birkenes kommune (datakilde: TRINE). Av de involverte er:

- 9 personer hardt skadd
- 56 personer lettere skadd

Det er ikke registrert dødsulykker i perioden.



#### 4.2.2. Geografisk fordeling og vegtype

Ulykkene i Birkenes kommune skjer i hovedsak på riks- og fylkesvegnettet, mens et fåtall er registrert på kommunal veg. Én ulykke er registrert på skogsbilveg i perioden.

Når det gjelder vegmiljø:

- Nesten alle ulykkene har skjedd på vanlige veger
- Kun én ulykke er registrert på gang- og sykkelveg (2020)

Den geografiske fordelingen viser at:

- 53 ulykker har skjedd utenfor tettsted
- 12 ulykker har skjedd i tettsted

Dette indikerer at ulykkesrisikoen i kommunen i stor grad er knyttet til veger utenfor bebygde områder.

#### 4.2.3. Fartsnivå og vegutforming

Et tydelig trekk i ulykkesbildet er sammenhengen mellom ulykker og høyere fartsgrenser:

- 80 km/t: 35 personskadeulykker
- 50 km/t: 9
- 60 km/t: 6
- 70 km/t: 2
- 40 km/t: 2

Videre har:

- 63 ulykker skjedd på strekninger uten fysisk midtdeler eller midtrekkverk
- 2 ulykker ukjent status

Dette understøtter at ulykker ofte skjer på veger med høy fart og begrenset fysisk sikring.

#### 4.2.4. Ulykkestyper

Den klart dominerende ulykkestypen i Birkenes kommune er utforkjøring, som utgjør over halvparten av personskadeulykkene.

Fordelt på ulykkestyper:

- Utforkjøring: 37
- Ulykker i motsatt kjøreretning: 18
- Andre ulykker: 4
- Kryssende kjøreretning: 3
- Samme kjøreretning: 2
- Fotgjenger/akende: 1



Dette peker mot behov for tiltak knyttet til fartsnivå, vegstandard og kjøreforhold, særlig utenfor tettsted.

#### 4.2.5. Tidspunkt, lys- og føreforhold

Flest personskadeulykker skjer:

- I dagslys (45 ulykker)
- Deretter i mørke med vegbelysning (12)
- Mørke uten vegbelysning (7)

Når det gjelder føreforhold:

- Tørr, bar veg: 42
- Våt, bar veg: 14
- Snø-/isbelagt veg: 5
- Delvis snø-/isbelagt veg: 2
- Annet/ukjent: 2

Sesongmessig skjer flest ulykker i august og september. Det er noe flere ulykker på yrkesdøgn enn på helgedøgn.

Tidsmessig skjer flest ulykker på:

- Formiddag (09.00–14.59)

Færrest ulykker er registrert i morgenrushtiden (07.00–08.59).

#### 4.2.6. Trafikanter og grupper som er involvert

Når det gjelder kjønn:

- 39 menn
- 26 kvinner

Blant aldersgrupper er det særlig følgende aldersgrupper som er overrepresentert i ulykkesstatistikken:

- 25–34 år
- 45–54 år
- 55–64 år

De vanligste trafikanttypene involvert i personskadeulykker er:

- Førere av personbil
- MC-førere og -passasjerer
- Passasjerer i personbil

I tillegg er det registrert ulykker med moped, varebil, buss og traktor. Kun én fotgjenger er registrert i perioden.



#### 4.2.7. Samlet vurdering av ulykkesbildet

Ulykkesbildet i Birkenes kommune kjennetegnes av:

- Ulykker på høyhastighetsveger
- Utforkjøringer utenfor tettsted
- Begrenset fysisk sikring av veg
- Flest ulykker i gode lys- og føreforhold
- Overrepresentasjon av menn og voksne bil- og MC-førere

### 4.3. Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Ulykkesstatistikken for Birkenes kommune viser at trafikksikkerhetsutfordringene i hovedsak er knyttet til ulykker på høyhastighetsveger utenfor tettsted, og særlig til utforkjøringsulykker. Selv om antallet personskadeulykker i kommunen er relativt begrenset, er alvorlighetsgraden i flere av ulykkene høy, med en betydelig andel hardt skadde.

Ulykkesbildet tilsier at det er behov for målrettede tiltak både når det gjelder fysiske forhold ved vegnettet og trafikantenes adferd.

#### 4.3.1. Fysiske trafikksikkerhetsutfordringer

Et dominerende trekk er at majoriteten av personskadeulykkene skjer:

- på riks- og fylkesveg
- i 80 km/t-soner
- uten fysisk midtdeler eller midtrekkverk
- utenfor tettsted

Dette gjør at konsekvensene av ulykker ofte blir alvorlige. Utforkjøringsulykker utgjør en stor andel av ulykkene, noe som kan indikere utfordringer knyttet til:

- veggeometri
- siktforhold
- sidehinder
- grøfter
- mangelfull sikring mot utforkjøring

Videre skjer svært få ulykker på gang- og sykkelveg, og kun én fotgjenger er registrert skadd i perioden. Samtidig betyr dette ikke nødvendigvis at forholdene for myke trafikanter er optimale, men kan også indikere lav eksponering eller underrapportering av lettere skader. Det er derfor viktig å vurdere trafikksikkerhet for gående og syklende også basert på opplevd trygghet og bruk, ikke bare ulykkesstatistikk.

Manglende fysisk separasjon mellom kjøreretninger og mellom motorisert trafikk og myke trafikanter fremstår som en sentral utfordring der trafikkmengder og fartsnivå er høye.



### 4.3.2. Adferdsmessige trafikksikkerhetsutfordringer

Ulykkesstatistikken viser at flest ulykker skjer:

- i dagslys
- på tørr, bar veg
- utenfor rushtid

Dette tyder på at ulykker i stor grad ikke skyldes krevende føreforhold, men heller menneskelige faktorer, som:

- fart tilpasset veg- og trafikkforhold
- uoppmerksomhet
- feilvurderinger

Menn er overrepresentert i ulykkesstatistikken, og aldersgruppene 25–34 år, 45–54 år og 55–64 år peker seg særlig ut. Dette samsvarer med et ulykkesbilde der voksne førere av personbil og MC dominerer. Motorsykkelykker utgjør en betydelig andel sett i forhold til trafikkmengden, og representerer en viktig trafikksikkerhetsutfordring i kommunen.

At mange ulykker skjer på formiddag og ettermiddag, utenom de mest trafikkerte periodene, kan indikere redusert oppmerksomhet, rutinepregede kjøremønstre eller høyere fart på veger med lav trafikk.

### 4.3.3. Samlet vurdering av kommunens trafikksikkerhetsutfordringer

Basert på ulykkesutviklingen og tilgjengelig kunnskap vurderes følgende som kommunens viktigste trafikksikkerhetsutfordringer:

- Redusere antall og alvorlighet av utforkjøringsulykker på høyhastighetsveger
- Øke trafikksikkerheten på riks- og fylkesvegnettet, gjennom samarbeid med overordnet vegmyndighet
- Forebygge ulykker knyttet til fart, uoppmerksomhet og feilvurderinger
- Bedre trafikksikkerheten for MC-førere
- Sikre at trafikksikkerhet for myke trafikanter, barn og eldre ivaretas også der ulykkesstatistikken er begrenset
- Videreutvikle drift, vedlikehold og trafikksikkerhetsfokus i hverdagsforvaltningen av vegnettet

Disse utfordringene danner grunnlaget for prioritering av innsatsområder og tiltak i trafikksikkerhetsplanens handlingsdel.



## DEL 3

### 5. Mål og innsatsområder

Birkenes kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål:

**å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.**

I tillegg skal trafikksikkerhetsplanen bidra til å oppnå målene som er satt i kommuneplanens arealdel, samfunnsdel og i tilhørende arealstrategi.

#### 5.1. Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel sier at utviklingen av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i kommunen skal støtte opp under trygg ferdsel, effektiv transport og bærekraftig arealbruk, samtidig som kommunen legger til rette for videre vekst og utbygging. En helhetlig og planbasert tilnærming er avgjørende for god ressursutnyttelse og gjennomføring.

Kommunen har som mål å:

- bidra til utbedring og økt trafikksikkerhet på viktige overordnede veger, særlig Rv41, i samarbeid med andre kommuner og Statens vegvesen, blant annet gjennom forbedret standard og tydeligere midtoppmerking
- sikre tilstrekkelig og hensiktsmessig parkering i sentrum og sentrumsnære områder, i tråd med parkeringsnormen og i samspill med sentrumsutvikling, samtidig som det legges til rette for lading av el-kjøretøy
- styrke brukervennlighet og tilgjengelighet i kollektivtilbudet der det er et faktisk reisepotensial, blant annet gjennom gode bussholdeplasser og videreutvikling av «park-and-ride»-løsninger
- redusere bilavhengigheten der dette er mulig, samtidig som det tas hensyn til kommunens spredte bosettingsmønster
- sikre at nye boligområder kobles til gang- og sykkelveinettet, for å fremme trafikksikkerhet, aktive transportformer og bedre folkehelse
- videreutvikle og komplettere gang- og sykkelinfrastrukturen, både langs overordnede veger og i sentrumsområder, med særlig vekt på trygge krysningspunkter og sammenheng i nettet

Samlet sett skal samferdselsløsningene i kommunen bidra til:

- økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper
- bedre framkommelighet og tilgjengelighet
- mer miljøvennlige og helsefremmende transportvalg
- en areal- og transportutvikling som er langsiktig, helhetlig og forutsigbar



## DEL 4

### 6. Kommunale tiltak for å nå målene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2026-2029

I den [Nasjonale tiltaksplanen \(2026-2029\)](#) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. I dette kapitlet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

#### 6.1. Tiltak rettet mot risikoadferd i trafikken

##### 6.1.1. Fart

**Nasjonalt mål:**

**Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.**

#### Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og veg- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdocumentene.

##### 6.1.2. Rus

**Nasjonalt mål:**

**Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet. Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.**

**Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.**

#### Kommunale tiltak for å nå målet:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Fastlegen(e) er en viktig aktør i holdningsskapende arbeid mot kjøring i ruspåvirket tilstand ovenfor kommunens innbyggere.



### 6.1.3. Bilbeltebruk

**Nasjonalt mål:**

**Innen 2030 skal:**

- 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.
- 95,0 prosent av alle førere av tunge godsbiler bruke bilbelte.
- 80 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.
- 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

**Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Kommunen har en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil, tunge kjøretøy og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ta opp temaet barn i bil, og da spesielt at barna bør sitte bakovervendt i bil til de er 3 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje)

### 6.1.4. Uoppmerksomhet

**Nasjonalt mål:**

**Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.**

**Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Forankre tiltak mot uoppmerksom kjøring i kommunens HMS-system.
- Gjennomføre risikovurderinger knyttet til kjøring i arbeidstiden i ulike tjenesteområder.



## 6.2. Tiltak rettet mot befolkningsgrupper

### 6.2.1. Barn

#### **Nasjonalt mål:**

I planperioden 2026-2029 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.

#### **Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg.
- Kommunen skal gjennomføre barnetråkkregistreringer der det vurderes hensiktsmessig.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak i trafiksikker barnehage og skole).
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.

### 6.2.2. Ungdom og unge førere

#### **Nasjonalt mål:**

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 18 og 19 år blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

#### **Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Kommunen skal i planperioden for trafiksikkerhetsplanen diskutere hva som er gode og forebyggende tiltak rettet mot denne aldersgruppen.

### 6.2.3. Eldre trafikanter

#### **Nasjonalt mål:**

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at

- Bilførere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
- Fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd per gåkm være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.

#### **Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming/tilrettelegging ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal ivareta Leve hele livet-reformen og aldersvennlig samfunn i all planlegging.



- Kommunen skal sikre at eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse hensyntas i all planlegging, herunder trafiksikkerhet og tilgjengelighet

### 6.3. Tiltak rettet mot trafikantgrupper/kjøretøygrupper

#### 6.3.1. Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

##### Nasjonalt mål:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at:

- Fotgjengere blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per gåkm).
- Syklister blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024 (per sykkelkm).

Innen 2030 skal:

- 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørket.
- 75 prosent av syklister bruke sykkelhjelme.

##### **Kommunale tiltak for å nå målet:**

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

#### 6.3.2. Motorsykkel, moped og ATV/UTV

##### Nasjonalt mål:

I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024 (per personkm).

##### **Kommunale tiltak for å nå målet:**

- Kommunen skal som hovedregel tilby trafikk som valgfag på ungdomstrinnet, inkludert trafikalt grunnkurs.
- Kommunen skal følge opp vegnettet og fjerne/reducere skader på asfalten og fjerne grus på vegen.



## 7. Fysiske trafikksikkerhetstiltak i Birkenes kommune

Listen over fysiske trafikksikkerhetstiltak i Birkenes ligger som vedlegg til denne planen. Tiltakene har prioritert rekkefølge og omfatter tiltak på kommunal, fylkeskommunal- og riksveg.

Fysiske tiltak vurderes gjennom trafikksikkerhetsutvalget. Større og kostnadskrevenne prosjekter krever behandling gjennom budsjett- og økonomiplan.

### 7.1. Strakstiltak og vedlikehold

Birkenes kommune driver kontinuerlig vedlikehold av kommunalt vegnett, og har dialog med Agder fylkeskommune om fylkesvegnettet.

Innbyggerne har mulighet til å rapportere feil og mangler på vegnettet via [drift@birkenes.kommune.no](mailto:drift@birkenes.kommune.no) eller [utfylling av skjema](#). For eksempel feil på gatelys, skilting og hull i vegen. Dette er en god løsning for at kommunen kontinuerlig kan motta meldinger fra publikum angående vegnettet. Dersom det er feil på vegnettet som haster kan veitrafikksentralen nås på telefonnummer 175.

Det finnes også en [side om trafikksikkerhet](#) på kommunens hjemmeside for kontaktinformasjon og oppdateringer om trafikksikkerhetsarbeid.

### 7.2. Økonomi

For å kunne realisere trafikksikkerhetstiltakene i planen er den finansielle delen helt sentral.

Mange av de prioriterte tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er tiltak på fylkesveg- eller riksvegnettet. Dette gjelder større tiltak som medfører at Birkenes kommune er avhengig av at Agder fylkeskommune og Statens vegvesen også er villig til å prioritere tiltakene i sine handlingsplaner/investeringsplaner.

- Trafikksikkerhetstiltak skal innarbeides i økonomiplanen når prosjektene er av en slik størrelse at det medfører behov for låneopptak eller ikke kan finansieres gjennom for eksempel byvekstmidler.
- Fysiske tiltak som er kostnadskrevenne for kommunen skal politisk behandles før de eventuelt gjennomføres dersom de ikke er innarbeidet i budsjettet og økonomiplanen.
- Enhetsleder har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

### 7.3. Evaluering og rullering av planen

Planperioden for trafikksikkerhetsplanen er satt til fire år. Ved ny kommunal planstrategi i 2028 skal kommunen vurdere om det skal utarbeides en ny plan. Eventuelt kan planen for 2026-2029 fornyes og oppdateres på en enklere måte, og vare i fire nye år.

Dette er viktig for å sikre at planen blir fulgt og brukt aktivt i kommunens forvaltning. Hovedansvaret for oppfølgingen ligger til kommunalsjefområde Samfunn og er delegert til enhetsleder.