

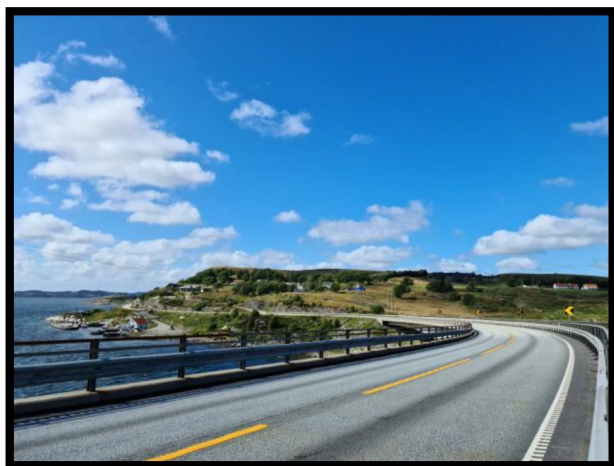
## SAMANDRAG

Denne planen skal bidra til at trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune blir ivaretatt på ein god måte i heile kommuneorganisasjonen og i alle aktivitetar. Det blir lagt føringar for kva tiltak som skal prioriterast og gjennomførast i planperioden.

Trafikksikkerhetstiltaka skal innarbeidast og prioriterast i budsjett og økonomiplan. Lat oss samarbeida om 0-visjonen: Ingen drepte eller hardt skadd i trafikken i kommunen!

# TRAFIKKSikkerHETSPLAN

Bokn kommune 2020-2024 , planforslag av 24.11.20. Vedtatt FS:24.11.20 og KS:15.12.20



<b>Forord</b> .....	2
<b>Samandrag</b> .....	3
<b>1. Innleiing</b> .....	5
1.1 Historikk.....	5
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune. Planprosess. ....	5
1.3 Samarbeidspartnarar .....	6
<b>2. Nasjonale og regionale føringar i trafikksikkerhetsarbeidet</b> .....	6
2.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering .....	6
2.2 Nasjonal transportplan .....	6
2.3 Barnas Transportplan .....	7
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021 .....	7
2.5 Regionalplan for folkehelse 2013 – 2017 .....	7
2.6 Handlingsplan for trafikksikkerheten i rogaland 2018 - 2023 .....	7
2.7 Trafikksikker Kommune .....	8
<b>3. Trafikkforholda i Bokn kommune</b> .....	9
3.1 Trafikale utfordringar i kommunen .....	9
3.2 Analyse av ulukkesstatistikken .....	10
<b>4. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune</b> .....	12
4.1 Visjon og Målsetting .....	12
4.2 Strategi.....	12
<b>5. Kommunale tiltak</b> .....	13
5.1 Risikoadferd i trafikken.....	13
5.2 Befolkningsgrupper (born, ungdom, eldre og funksjonshemma) .....	15
5.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy).....	16
5.4 Kjøretøyteknologi, .....	17
5.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor .....	17
5.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	18
<b>6. Økonomi</b> .....	22
<b>7. Evaluering, rullering</b> .....	22
<b>VEDLEGG</b> .....	23

Foto forside:

Øverst: Tom Inge Aksdal

Nede til venstre: Anita Syversen Are

Nede til høgre: Hans Faye

Kommunane har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeigar, har kommunen også eit spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale vegar. I henhold til folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.

Kommunane har ansvar og virkemiddel som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Dei er store arbeidsgivarar og kjøparar av transporttenester. I tillegg er kommunane eigarar av barnehagar og skular. Trafikksikkerhet handlar om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2020 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er eit satsingsområde for kommunen.

Utfordringa for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og at tiltaka blir gjennomført og ein har difor hatt fokus på å gjera planen så kortfatta og konkret som mogleg.

Det er mykje god helse å hente i eit godt trafikkikkerhetsarbeid. Tiltaka som har betydning for små og store er ofte tiltak vi ikkje reflekterer over at er der. I tillegg har holdningsskapande arbeid knytta til fartsgrenser og rus stor betydning for å forebygga ulykker. For kvar einaste som kan ferdast trygt uansett trafikkisituasjon, sparer ein både den einkilde og samfunnet for store lidinger og for store utgifter.

Godt trafikkikkerhetsarbeid gir kommunen eit godt omdømme, eit trygt lokalmiljø, mindre skader og fornøgde innbygarar. Det er difor all grunn til å ha trafikkikkerhetsarbeid høgt oppe på prioriteringslista.

Det er lagt ned mykje godt arbeid i tilrettelegging for nødvendige tiltak i Bokn kommune allerede. Men, med Statens Vegvesens 0- visjon som rettesnor må ein fortsatt ha høgt fokus på forbedring.

Tiltaket som vil få stor betydning for kommunen, og som vil krevja ein innsats av mange i perioden, er å bli godkjent som trafikkikker kommune. I tillegg er det eit mål å iverksette viktige, konkrete fysiske tiltak langs utsatte trasear av det kommunale vegnettet.

Overordna prioriterte tiltak i perioden vil vera:

1. Bokn kommune skal arbeide for å få godkjenning som trafikkikker kommune (Sjå vedlegg 1)
2. Trafikkikkerhetsplanen og rusmiddelpolitiske handlingsplan skal samordnast og «henge i hop»
3. Planlegging av framtidige trafikkikkerhetstiltak, både holdningsskapande og fysiske
4. Oppmoding til politi om hyppigare fartskontrollar på både kommunale og fylkekommunale vegar i kommunen

Dei prioriterte fysiske tiltaka i perioden vil på kort sikt vera:

1. (KV): Sikringstiltak Boknatunvegen mot ny parkeringsplass:
  - 100 meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - 100 meter kantstein langs nytt fortau
2. (KV) Sikringstiltak parsell Havnavegen:
  - 50-100 meter sikring mot skråning austover
3. (KV) Sikringstiltak redusert fart skuleveg Øyrenfeltet:
  - Fartsdempande tiltak
4. (KV) Sikringstiltak redusert fart i området kommunale tenestekontor (bibliotek, kommunehus, sjukeheim, legekantor osv):
  - Fartsdempande tiltak
  - Skilting

Det er og eit uttalt behov for å gå i dialog med Rogaland Fylkeskommune/Statens Vegvesen for samarbeid om fylgjande tiltak på lengre sikt:

- a) Krysningpunktet frå fortauet over Føresvikvegen ved Bokn Arena er «utydelig». Dei fleste tar nok snarvegen tvers over krysset noko som kan medføre trafikkfarlege situasjonar. Her bør det vurderast fysiske tiltak som ledar til kryssing der den er planlagd.
- b) Utbetring vegbelysning på fylkeskommunal veg
- c) Sikringstiltak framtidig skuleveg Kyrkjebyggd til Bokn Arena (FV)
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - X meter lyssetting/utbedring av eksisterande lys
- d) Sikringstiltak Grønnestadvegen til Føresvikvegen (FV)
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau (FV)

Kommunen ser behov for og nytten av aktiv samhandling med samarbeidspartnarar, som til dømes Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS og Statens vegvesen, og vil for 2021 lage eit årshjul for dialogmøter.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune er forankra hjå rådmannen. Trafikksikkerhetsplanen skal bidra til å synleggjera at alle sektorane i kommunen må ta sin naturlege del av ansvaret for det totale trafikksikkerhetsarbeidet. Den enkelte sektorleiar sørger for at eigne tiltak i planen blir gjennomført. På denne måten vil kommunen mellom anna kunne nå målet om å bli godkjent som trafikksikker kommune; eit tiltak som vil bidra til både holdningsskapande og fysiske tilnærmingar til det helsefremjande arbeidet som trafikksikring er.

## 1. INNLEIING

### 1.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. 4 i rekka av trafikksikkerhetsplanar for Bokn kommune. Planane har hatt som hovedfunksjon å vera eit styringsverktøy for eit målretta trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Dei største utfordringane har vore å sikre forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikkje-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av kommunen sine trafikksikkerhetsplanar har samordning med overordna planar, spesielt Rogaland fylke sin trafikksikkerhetsplan blitt vektlagt, for å sikra ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli vidareført og forsterka, då dei nasjonale føringane er blitt tydeligare og meir konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.



Foto: Hans Faye

### 1.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I BOKN KOMMUNE. PLANPROSESS.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune er forankra hjå rådmannen. Ansvar for å revidere trafikksikkerhetsplanen for perioden 2020 – 2024 er tillagt leiar kommunal planlegging, teknisk drift og vedlikehold. Mandatet for revideringa av trafikksikkerhetsplanen er nedfelt i planstrategi for Bokn kommune 2019-2023, KS- sak 004/20. Vedtaket (vedtatt planstrategi) er gjort med heimel i § 10-1 i plan- og bygningslova.

Ei arbeidsgruppe bestående av barnehagestyrar, representant frå skulen, vaktmestrer, konsulent, representant for innbyggjarane i kommunen samt leiar kommunal planlegging, teknisk drift og vedlikehold har stått for utarbeidinga av planen og for konkretiseringa av forslag til tiltak i perioden. Det er halde fleire møter i arbeidsgruppa og tiltak og innhold har blitt diskutert og vurdert. Oppstartsmøtet for planarbeidet var 10. januar 2020. Planen var lagt ut på høyring i perioden 15.oktober til 10.november 2020 samt vart send til høyring til aktuelle instansar og samarbeidspartnarar i same periode. Planen blei lagd fram for politisk behandling 24.november 2020 (FS) og 15.desember 2020 (KS).

Vedtaket som fylgjer:

**Forslag til revidert trafikksikkerhetsplan Bokn kommune for perioden 2020-2024 vedtas med fylgjande overordna prioriterte tiltak:**

1. Implementering av tiltak for godkjenning som trafikksikker kommune
2. Trafikksikkerhetsplanen og rusmiddelpolitisk handlingsplan skal samordnast og «henge i hop»
3. Planlegging framtidige trafikksikkerhetstiltak
4. Oppmoding til Politi om hyppigare fartskontrollar på både kommunale og fylkekommunale vegar i kommunen.

Det blir vedtatt at kroner 92.000,- blir sett av for å realisere prioriterte, fysiske tiltak i løpet av 2021. Det blir også vedtatt å søkja om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidlar for 2021 a kroner 138.000,- for å sikra fullfinansiering av dei fysiske tiltaka definerte i handlingsplanen til trafikksikkerhetsplan.

**Handlingsplan til trafikksikkerhetsplan skal reviderast årleg i samband med budsjettbehandling.**

Planen skal bidra til å synleggjera at alle sektorane i kommunen må ta sin naturlege del av ansvaret for det totale trafikksikkerhetsarbeidet. Den enkelte sektorleiar sørger for at eigne tiltak i planen blir gjennomført. På denne måten vil kommunen kunne nå målet om å bli godkjent som trafikksikker kommune.

I revideringa av planen er det avgjerande å lage koblinger til den nye Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt til Rogaland fylkes trafikksikkerhetsplan. Fleire av tiltaka i den lokale planen er ei vidareføring av nasjonale og fylkeskommunale forventningar til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

---

### 1.3 SAMARBEIDSPARTNARAR

For å få til eit godt trafikksikkerhetsarbeid er kommunen avhengig av å etablere dialog og samarbeid med andre. At den einskilde innbyggjar får moglegheit til å koma med gode innspel til behov for trafikksikkerhetstiltak er viktig. Like viktig er det å samarbeida med dei lokale frivillige organisasjonane, som til dømes Røde Kors, Speidaren og idrettslaget. Disse organisasjonane er storforbrukarar av dei kommunale og fylkeskommunale vegane som fins i kommunen og er difor viktige i kartlegginga av trafikkarfarlege trasear. Det er også heilt naturleg å samarbeida både med Rogaland Fylkeskommune som i stor grad eig vegnettet i kommunen, med Statens Vegvesen, med Politiet, med Trygg trafikk Rogaland og med SLT – koordinator.

---

## 2. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

---

### 2.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringa legg til grunn at Norge er verdensledande innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel eit betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovedmåla for transportpolitikken.

Mange av dei enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltaka er tatt i bruk. Med eit relativt lågt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde stadig meir krevande og avhengig av auka og felles innsats frå fleire offentlige aktørar. Hovedinnretninga på meldinga er difor å belyse tverrsektorielle utfordringar og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til betre overordna forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa mellom anna disse satsingsområda:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordna nivå
- Betre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrka tverretattlig samarbeid
- Meir effektiv formidling, enklere tilgang og betre utnyttelse av kunnskap frå ulykkesundersøkingar
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og auka utveksling av skade- og ulykkes data

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikantretta trafikksikkerhetsarbeidet skal vektleggast.

---

### 2.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

#### **Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029**

Nasjonale mål og hovedområde for innsats

Regjeringa vidarefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legg opp til eit nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Regjeringa vil i planperioden rette innsatsen mot fylgjande fem hovedområde:

- Sikre vegar
- Risikoadferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

## 2.3 BARNAS TRANSPORTPLAN

*Nasjonal transportplan 2018-2029 inneheld for fyrste gong eit eige kapittel om **Barnas transportplan**. Regjeringa vil:*

- *Legge til rette for at åtte av ti born og unge skal velge å gå eller sykla til skulen*
- *Styrke trafiksikkerheten for born og unge*
- *Legge vekt på born og unge sitt behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet*
- *At det skal leggjast vekt på hensynet til born og unge i lokal og regional planlegging*
- *Fylgje opp transportetatane og Avinor når det gjeld hensynet til born og unge i utviklinga av transportinfrastruktur*
- *Styrke kompetansen om trafiksikkerhet i barnehage og skule*

*I planen blir det presisert at born og unge er dagens og framtida sine trafikantar, og dette må det tas hensyn til og i overordna planar.*

## 2.4 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG 2018 – 2021

*Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021* er utarbeida av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommunar. I tillegg har ei rekke øvrige aktørar gjeve innspel til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunane sine planar for prioritering innafor trafiksikkerhetsarbeidet og dei sju storbykommunane sine trafiksikkerhetsplanar.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforent og bredt spekter av faglig forankra tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafiksikkerhetsaktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, noko som betyr ein reduksjon på om lag 60 prosent sammenlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

### FOLKEHELSE OG TRAFIKKSikkerheit

Trafikkulykker vert vurdert som eit betydelig folkehelseproblem trass ein markant reduksjon av antall alvorlige trafikkulykker sidan 1970. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulykker utgjør ein viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringa vil i tråd med *Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen* mestring og muligheter, forsterka det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggande arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet spesielt, i sitt folkehelsearbeid.

## 2.5 REGIONALPLAN FOR FOLKEHELSE 2013 – 2017

Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017, som fortsatt er gjeldande, seier at fylkeskommunen skal vera pådriver for å utvikla trygge og helsefremjande lokalsamfunn. Eit eksempel på tiltak er at fleire kommunar skal oppnå status som Trafiksikker kommune (Sjå vedlegg 1). Målet er å forankra trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen for å få eit bredt og helhetlig arbeid med trafiksikkerhet.

## 2.6 HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSikkerheten I ROGALAND 2018 - 2023

Intensjonen med handlingsplanen for trafiksikkerheten i Rogaland er at trafiksikkerhetsarbeidet som blir utført i fylket, skal vera med på å bidra til å nå dei nasjonale måla. Handlingsplanen handlar fyrst og fremst om ikkje-fysiske tiltak.



## 2.7 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Ei viktig oppgave i denne samanheng er å påvirke og stimulere kommunane til å arbeide målretta og heilhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunen sitt ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt eit ansvar bl.a. som vegeigar, som eigar av skule og barnehagar, stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

For å ivareta denne helhetstenkninga er det utarbeida kriterier og sjekklister som skal være eit verktøy for å kvalitetssikra kommunen sitt trafikksikkerhetsarbeid. Bogn kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteria og gjennom ein fylkeskommunal godkjenningsordning bli godkjent som «Trafikksikker kommune» innen utgongen av oktober 2021.

Vedlegg 1 gir ein grundigare innføring i Trafikksikker kommune-konseptet. Ordninga er initiert og forvalta av Trygg trafikk.



Foto: Anne Elisabet Askeland

### 3. TRAFIKKFORHOLDA I BOKN KOMMUNE

Kommunale vegar er ofte skulevegar og vegar til fritidsaktivitetar, til besøk hjå vener og familie. Kommunen sitt ansvar for trafikksikkerheten er difor i stor grad knytta til utforminga av eit trygt lokalmiljø, til vern om mjuke trafikantar, fotgjengarar og syklistar, slik at innbyggjarane kan bevege seg trygt i nabolaga sine.

I tillegg til kommunen sin rolle som vegeigar og vegholder er trafikksikkerhet også knytta til ansvaret kommunen har som skule – og barnehage-eigar, som transportør og transportkjøpar og som arbeidsgjevar. I motsetning til fylket sitt ansvar på området fins det ingen heimel innen vegtrafikklova som regulerer kommunen sitt ansvar her. Kommunen sitt ansvar blir hovudsakelig heimla via:

- Plan og bygningslova
- Forskrift for miljøretta helsevern
- Opplæringslova
- Skule sin opplæringsplan
- Lov om kommunale helse og omsorgstenester
- Folkehelseslova

Ut frå kommunen sitt delegasjonsreglement er Forvaltningsstyret vegstyresmakt for kommunale vegar i høve til veglova.

Per 2. kvartal i 2020 hadde Bokn kommune 853 innbyggjarar, fordelt på eit landareal på 47,17 km<sup>2</sup> (SSB).

Omtrent 67 % av innbyggjarane bur i spredtbygde strøk (SSB, 2020). Kollektivtilbudet i kommunen er begrensa.

Skuleskyssen står for ein stor del av dette tilbudet. Andelen elevar frå 1.- 10.klasse som får tilbud om skuleskyss er på heile 31,6 %. Ei bedring av kollektivtilbudet i kommunen har vore eit tema i alle år; også i denne perioden har dette viktige området prioritet.

Om lag 70-80 % av dei 95 skuleborna går eller sykklar til skulen per september 2020. Dette tallet viser at vi ikkje er langt frå å nå målet i Barnas Transportplan om at 8 av 10 elevar skal velge å gå eller sykle til skulen. Det høyrer likevel med til historia at tallet på gåande og syklende born auka som ei følge av restriksjonar knytta til det å benytte seg av skulebussen då koronapandemien slo inn våren 2020. Skulen vil arbeide for at den gode trenden med mange gåande og syklende born til skulen held stand framover.

Det har blitt gjennomført Barnetråkk – registrering ein gong i kommunen. Det er nødvendig å gjennomføre ei ny registrering for å oppdatere kunnskapen om kor born og ungdom ferdast. Bokn kommune blei tildelt midlar til dette viktige arbeidet i 2020. Registreringa vil finne stad 1. kvartal 2021. Resultata av registreringa vil gje kunnskap slik at ein vil kunne tilrettelegge enno betre for nødvendige trafikksikkerhetstiltak der dei påviselig trengs.

0,45 km<sup>2</sup> av arealet i kommunen er dekkja av veg. Til sammenlikning er talet 3,83 km<sup>2</sup> for nabokommunen Tysvær (SSB, 2020). Prosentvis betyr dette at begge kommunane må forholde seg til like stor andel veg/landareal totalt (ca. 0,9 %).

Kommunen oppdaterer jamnlig veglistene, dette på forespørsel frå Rogaland Fylkeskommune. I samarbeid sikrer ein at ein til ei kvar tid arbeider for at vegnettet held den standard som trengs også for dei svært tunge og lange vogntoga. Som eit resultat av ei driftig næring finn stadig tyngre kjøretøy vegen til kommunen vår og vegstandarden må difor stå i samsvar med dette.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Bokn kommune er fyrst og fremst knytta til arealplanlegging. Gjennom kommunen sin arealdel med tilhøyrande kommunedelplanar og relevante temaplanar, er det avklart kor det blir tillatt å føre opp ny bebyggelse. Det er sett krav til utforming av avkjørslar samt gjort avklaringar av andre forhold knytt til trafikksikkerhet som fokusområde.

---

#### 3.1 TRAFIKALE UTFORDRINGAR I KOMMUNEN

##### **Klipp skulevegen trygg!**

Det siste året, 2020, har kommunen fått fleire tilbakemeldingar på behov for auka vedlikehold og behov for hyppigare kantslått på dei fylkeskommunale vegane i kommunen enn tidlegare år. Dette skaper frustrasjon og farlige trafikksituasjonar. Kommunen sjølv erkjenner at også kommunen burde brukt meir ressurser på å halda vegetasjonen langs kommunal veg i hevd. Utan godt vedlikehold skaper vegetasjonen dårlige siktforhold og farlige trafikksituasjonar. Oftast er det hekker, busker og vegetasjon som hindrar oversikt. Men handlingsrommet til kommunen er begrensa når trafikkfarlig vegetasjon i vegkryss og ved utkjørslar veks på privat eiendom. Det er grunneigar som er ansvarlig for at vegetasjonen på eigen eiendom ikkje skaper utfordringar. Kommunen har ansvar for å sjå til at grunneigarane faktisk

held vegetasjonen på eit tilfredstillande nivå (jf. naboloven), og så låg at det er fri sikt ved utkjørsler og kryss (jf. veglova).

Å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevjande. Kommunen er difor heilt avhengig av innbyggjarane sin innsats for å sikre at kommunale vegar har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdast der.

Ein viktig forutsetning for trygg ferdsel i trafikken er at trafikantane har fri sikt og blir sett. Spesielt vår og sommer, når vegetasjonen veks raskt og borna ferdast til og frå skulen, er høg og brei vegetasjon ein utfordring for trafikksikkerheten.

Den reduserer sikten til trafikantane, gøymer trafikkskilt, hindrar fri ferdsel på fortau og presser mjuke trafikantar ut i vegbana.

### **Risikoadferd i trafikken**

«[Fart er den viktigste grunnen til ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken](#)»

*Politiet*

Trafikantar som handlar uaktsomt eller bryt trafikkreglane er ein stor utfordring for trafikksikkerheten. Dette set både dei sjølve og andre i fare. Faktorar som for høg fart, ruspåvirkning og feil eller manglande bruk av bilbelte er faktorar som går igjen i dødsulykkene. Statens vegvesen sine analyser av dødsulukker i perioden 2005-2016 viser at:

- For høg fart har vore ein sannsynlig medverkande faktor i 42 prosent av dødsulykkene
- Rus har vore ein sannsynlig medverkande faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene
- 40 prosent av dei drepte i bil brukte ikkje bilbelte, eller var feil sikra

Hvis alle følgde fartsgrensa, kjørte utan ruspåverknad og brukte bilbelte i trafikken, kunne ifylgje Transportøkonomisk institutt, antalet drepne i trafikken vore redusert med 47 prosent. Å redusere risikoadferda blant trafikantar vil difor vere ein viktig del av politiet sitt trafikksikkerhetsarbeid. Ei av kommunen sine viktige roller er å sjå til at ansatte opptre med minst mogleg risiko i trafikken.

### **Hjartesone**

I samband med bygging av ny skule på Bokn er det av betydning å tilrettelegge for reduksjon av trafikk nær skulen. [Hjartesone](#), eit konsept i regi av Trygg Trafikk, handlar om nettopp det. Ved å redusere trafikk rundt skulen vil ein effektivt forebygge farlege trafikksituasjonar. Hjartesone – konseptet går ut på at det blir etablert plassar utanfor hjartesonene, der borna blir sette av og henta (droppsoner). Borna må dermed gå litt meir for å komma seg til og frå skulen. Dette er positivt for folkehelsa og trafikksikkerheten. Det er av største betydning å få foresatte med på ordninga; utan dei fungerer ikkje dette.

Vellykka hjartesoner avhenger av at foresatte er positive til å ikkje køyre borna heilt til skulen og at skulen og foreldregrupper legg ned betydelig innsats i kampanjen lokalt.

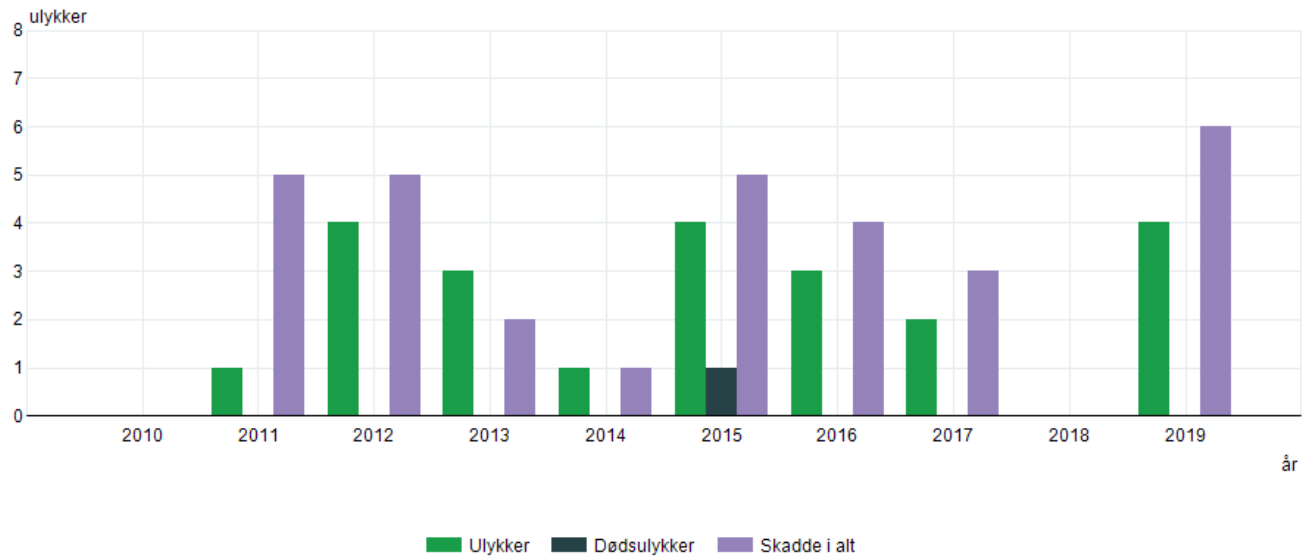
---

## 3.2 ANALYSE AV ULUKKESSTATISTIKKEN

All den tid Europaveg 39 går gjennom kommunen vil ulykkesstatistikken for ein liten kommune som Bokn framstå som realtivt alvorleg sett opp imot innbyggjartalet i kommunen. Dødsulykkene har utan unntak funne stad i relasjon til trafikkfarlige situasjonar langs E 39. Talet på drepte og hardt skadde er sjølvstøtt for høgt med tanke på 0-visionen, men det har likevel funne stad kun ei dødsulykke langs vegnettet i kommunen dei siste 10 åra. Trafikken over boknaøyene aukar for kvart år og med etableringa av Rogfast vil auken bli betydelig. I 2019 såg vi ein auke i skadde i alt, dette til sammenlikning med året før kor det ikkje fann stad alvorlige ulykker i det heile.

Figur 1: Trafikkulykker, Bokn (Kjelde: SSB)

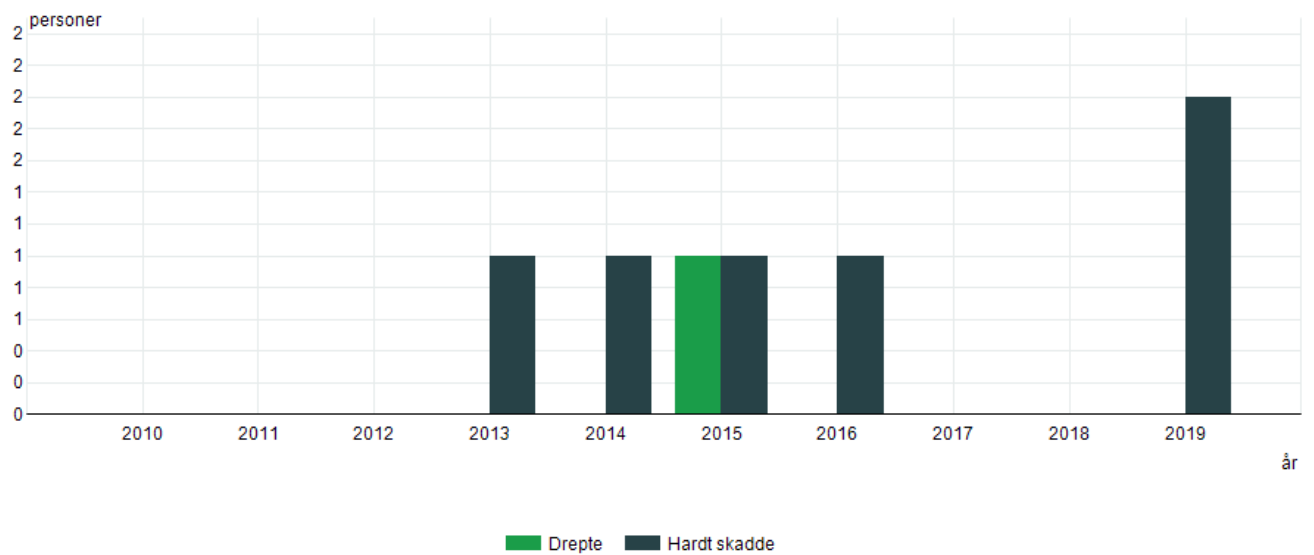
12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter statistikkvariabel og år. Bokn.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 2: Personer drept eller hardt skadd i vegulykker, Bokn (Kjelde: SSB)

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



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Fartskontroller har forebyggende effekt og det er svært gledelig at både politi og utrykningspoliti prioriterer dette belastede vegnettet med svært jamne mellomrom.

### 4.1 VISJON OG MÅLSETTING

#### Visjon

Bokn kommune sin visjon for trafikksikkerhetsarbeidet er samanfallande med Statens vegvesen sin 0- visjon med mål om at *ingen* skal tape liv eller få varige mén som følge av skader i vegtrafikken.

#### Målsetting

- Bokn kommune skal vera ein aktiv deltaker i arbeidet med å redusere risikoen for at det skjer ulykker langs vegane i kommunen.
- Kommunen skal leggja til rette for at innbyggjarane skal vere aktive. Ved å utforme eit trygt lokalmiljø, med vern for mjuke trafikantar, fotgjengarar og syklistar, vil det bidra til å auke fysisk aktivitet og trivsel blant innbyggjarane.
- Bokn kommune skal ha trafikkopplæring og haldningsskapande arbeid integrert i både barnehage og skule, men og elles i organisasjonen. Auka merksemd kring temaet trafikksikkerhet er i seg sjølv eit viktig forebyggande tiltak i arbeidet.
- I perioden 2020 – 2024 skal det maksimalt være 0 drepte og skadde i trafikken i Bokn kommune.

### 4.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det sett opp ei rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse måla må det iverksettast tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld fyrst og fremst på fylgjande område:

- Auka andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelm
- Redusere andelen bilistar som overskrider fartsgrensene og som køyrer i ruspåverka tilstand
- Arbeide målretta for at fleire går og sykklar til skulen
- Bokn skule er godkjent som trafikksikker skule
- Bokn barnehage er godkjent som trafikksikker barnehage
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune
- Auke antallet km med gang og sykkelveg



Foto: Hans Faye

Overordna prioriterte tiltak i perioden vil vera:

- 1 Implementering av tiltak for godkjenning som trafikksikker kommune
- 2 Trafikksikkerhetsplanen og rusmiddelpolitisk handlingsplan skal samordnast og «hengja i hop»
- 3 Planlegging framtidige trafikksikkerhetstiltak
- 4 Oppmoding til politi om hyppigare fartskontrollar på både kommunale og fylkekommunale vegar i kommunen

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det sett mål for tilstandsutvikling innafor område der tilstandsendingar er av vesentlig betydning for utviklinga i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmåla er sett innafor 13 ulike innsatsområde. I dette kapitlet gjengir vi dei nasjonale tilstandsmåla og dei innsatsområda kommunane finn det mest relevant å arbeide med (11 av 13) . Under kvart av områda har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå dei nasjonale måla.

### 5.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

#### 5.1.1 FART

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøya som overheld fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkferdselen som blir utført under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkferdselen som blir utført under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensa	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgjevar skal påvirke sine ansatte i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken
- Kommunen skal ha utarbeida retningslinjer for tenestereiser og forankra denne i alle sektorar
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tenester, stiller krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker adferd (transporttenester og vei og vedlikeholdstenester). Disse skal innarbeidast i anbudsdokumenta

#### 5.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkferdselen som blir utført under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkferdselen som blir utført under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeida aktivt for å forhindre at ansatte er påverka av legale eller illegale rusmidler i tenesten
- Ved kjøp eller leasing av nye bilar skal alkoholås innarbeidast som ein del av anbudsgrunnlaget

### 5.1.3 BILBELTEBRUK

#### Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil <i>(kapittel 4.4)</i>	Andel førarar og forsetepassasjerar som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % <i>(2017)</i>	98 % <i>(2022)</i>
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikra bakovervendt i bil	63 % <i>(2017)</i>	75 % <i>(2022)</i>
	Andel førarar av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % <i>(2017)</i>	95 % <i>(2022)</i>

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge bussar med 3-punktsbelte ved leige av bussar til transport i regi av kommunen
- Kommunen har, i retningslinjene for tenestereiser, ei forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i teneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonen si verksemd skal ha auka fokus på temaet born i bil og då spesielt at borna skal sitte sikra bakovervendt i bil til dei er 4 år
- Kommunen, gjennom den kommunale barnehagen, gjennomfører tiltak for å auka fokus på sikring av born i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

## 5.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BORN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMA)

### 5.2.1 BORN

Nasjonale mål

Born (0-14 år) (kapittel 5.2)	Antall drepte born (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
----------------------------------	---	-------------	---------------------------------

### Kommunale tiltak

- Barnehage og skule skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafiksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak i trafiksikker barnehage og skule)
- Kommunen skal gjennomføre ei vurdering av særlig farlig skuleveg
- Kommunen skal arbeide for trafiksikre soner rundt skulen (Hjartesone)
- Kommunen skal begrense tilgangen til å køyre inn på skuleområdet og i tilknytning til skulen
- Kommunen skal legge til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen
- Den kommunale barnehagen skal vera godkjent som Trafiksikker barnehage
- Skulen skal vera godkjent som Trafiksikker skule
- Skulen skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreningar til at alle born til og frå fritidsaktivitetar blir sikra best mogleg (i bil) og at voksne som transportørar køyrer med lågast mogleg risiko
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehage og skule har tilstrekkeleg kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreningar til å innarbeide retningslinjer for transport innafor si verksemd

### 5.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere (kapittel 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
---	---	--	---------------------

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal stimulere lag og foreningar til å innarbeide retningslinjer for transport innafor si verksemd



## 5.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>A</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % <sup>A</sup>

<sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegr og gangfelt (og forlengelse av gongfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeninga til å integrere tema trafiksikkerhet i si verksemd

---

## 5.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

### 5.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>A</sup> 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

### Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagen og skulen skal årlig fokusere på betydninga av at syklistar og fotgjenngarar bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)

## 5.4 KJØRETØYTEKNOLOGI,

Nasjonale tilstandsmål:

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

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

### Kommunale tiltak:

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

## 5.5 SYSTEMATISK TRAFIKKSikkerhetsarbeid I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 <sup>E</sup> per 1/1-2018	125 per 1/1-2022
---	--	---------------------------------	---------------------

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune

## HANDLINGSPPLAN

### Kommunale tiltak:

Overordna prioriterte tiltak i perioden vil vera:

- 1 Implementering av tiltak for godkjenning som trafikkisikker kommune
- 2 Trafikkisikkerhetsplanen og rusmiddelpolitisk handlingsplan skal samordnast og «henge i hop»
- 3 Planlegging framtidige trafikkisikkerhetstiltak
- 4 Oppmoding til politi om hyppigare fartskontrollar på både kommunale og fylkekommunale vegar i kommunen

#### FINANSIERING:

Gjennomføringa av dei ovannemnde tiltaka skal finansierast innanfor eksisterande økonomiske rammer.

#### ANSVARLEG:

Leiar kommunal planlegging, teknisk drift og vedlikehald har koordineringsansvaret og skal sikra at kommunalsjefar ivaretar sine oppgåver knytt til trafikkisikkerhetsarbeidet i kommunen.

Dei prioriterte fysiske tiltaka i perioden vil på kort sikt vera:

5. (KV): Sikringstiltak Boknatunvegen mot ny parkeringsplass:
  - 100 meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - 100 meter kantstein langs nytt fortau (75.000,-)
6. (KV) Sikringstiltak parsell Havnavegen:
  - 50-100 meter sikring mot skråning austover (80.000,-)
7. (KV) Sikringstiltak redusert fart skuleveg Øyrenfeltet:
  - Fartsdempande tiltak (45. 000,-)
8. (KV) Sikringstiltak redusert fart i området kommunale tenestekontor (bibliotek, kommunehus, sjukeheim, legekantor osv):
  - Fartsdempande tiltak
  - Skilting (30.000,-)

(92.000,- BK, 138 000,- RogFK)

Det vil bli søkt om trafikkisikkerhetsmidlar for gjennomføring av disse tiltaka. Eit kriterie for å kunne søkje TS- midlar er framlegg av politisk vedtak om øyremerka midlar tilsvarande 40 % av dei totale kostnadane.

#### FINANSIERING:

Det vil bli søkt om trafikkisikkerhetsmidlar for gjennomføring av disse tiltaka. Eit kriterie for å kunne søkje TS- midlar er framlegg av politisk vedtak om øyremerka midlar tilsvarande 40 % av dei totale kostnadane.

#### ANSVARLEG:

Teknisk v/ Leiar kommunal planlegging, teknisk drift og vedlikehald

Det er og eit uttalt behov for å gå i dialog med Rogaland Fylkeskommune/Statens Vegvesen for samarbeid om fylgjande tiltak på lengre sikt:

- a) Krysningpunktet frå fortauet over Føresvikvegen ved Bokn Arena er «utydelig». Dei fleste tar nok snarvegen tvers over krysset noko som kan medføre trafikkfarlege situasjonar. Her bør det vurderast fysiske tiltak som ledar til kryssing der den er planlagd.
- b) Utbetring vegbelysning på fylkeskommunal veg
- c) Sikringstiltak framtidig skuleveg Kyrkjebygd til Bokn Arena (FV)
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - X meter lyssetting/utbedring av eksisterande lys
- d) Sikringstiltak Grønnestadvegen til Føresvikvegen (FV)
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau
  - X meter tilrettelegging for og asfaltering av fortau (FV)

Søknad om trafiksikkerhetsmidler vert send på bakgrunn av:

Godkjente reguleringsplaner

Grunnerverv

Faglig beskrivelse av tiltaket

Dokumentasjon (politisk vedtak) om at eigenandel på 40 %/tiltak vil bli sett av i kommunen sitt budsjett

Kommunen ser behov for og nytten av aktiv samhandling med samarbeidspartnarar, som til dømes Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS og Statens vegvesen, og vil for 2021 lage eit årshjul for dialogmøter.

## Tabell 1: Handlingsplan oppsummert

Målsetting	Tiltak	Finansiering	Ansvar	Frist
Bokn kommune skal vera ein aktiv deltaker i arbeidet med å redusere risikoen for at det skjer ulykker langs vegane i kommunen	Trafikksikkerhetsplanen og rusmiddelpolitisk handlingsplan skal samordnast og «henge i hop»	Tiltaket skal finansierast innaføre eksisterande økonomiske rammer	Leiar plan/teknisk og kommunalsjef helse/omsorg	2.kvartal 2021
	Planlegging framtidige trafikksikkerhetstiltak (herunder initiering av nødvendig reguleringsplanarbeid)	Tiltaket (planlegginga) skal finansierast innaføre eksisterande økonomiske rammer	Leiar plan/teknisk Kommunalsjef oppvekst/kultur Kommunalsjef helse/omsorg Andre samarbeidspartnarar	3.kvartal 2021 (klargjering for ny søknad om nye TS-midlar 2022)
	Oppmoding til politi om hyppigare fartskontrollar på både kommunale og fylkekommunale vegar i kommunen		Leiar plan/teknisk	Des.2020
	Kommunen ser behov for og nytten av aktiv samhandling med samarbeidspartnarar, som til dømes Haugaland Interkommunale Miljøverk IKS og Statens vegvesen, og vil for 2021 lage eit årshjul for dialogmøter.	Tiltaket skal finansierast innaføre eksisterande økonomiske rammer	Leiar plan/teknisk	Des.2020/1.kvartal 2021
Bokn kommune skal ha trafikkopplæring og haldningsskapande arbeid integrert i både barnehage og skule, men og elles i organisasjonen	Implementering av tiltak for godkjenning som trafikksikker kommune.  Deltiltaka er lista opp under.	Tiltaket skal finansierast innaføre eksisterande økonomiske rammer	Rådmann	3. kvartal 2021
	Dokumentasjon frå rådmannen på at alle kriterier til ordninga er oppfylte		Rådmann	3.kvartal 2021
	Trafikksikkerhetsplan revidert og vedtatt		Leiar plan/teknisk	Des. 2020
	Retningslinjer for dei tilsette sin ferdsel i trafikken (i teneste)		Leiar plan/teknisk	1.kvartal 2021
	Rutinar for kjøp av transporttenester		Kommunalsjef administrasjon	1.kvartal 2021
	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå barnehagen		Kommunalsjef oppvekst/kultur	3.kvartal 2021
	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå skulen		Kommunalsjef oppvekst/kultur	3.kvartal 2021
	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå plan og teknisk		Leiar plan/teknisk	3.kvartal 2021
	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå kulturavdelinga		Kommunalsjef oppvekst/kultur	3.kvartal 2021

	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå kommunelegen		Kommunalsjef helse/omsorg	3.kvartal 2021
	Dokumentasjon på oppfylte kriterier frå helsestasjonen		Kommunalsjef helse//omsorg	3.kvartal 2021
Kommunen skal leggja til rette for at innbyggjarane skal vere aktive. Ved å utforme eit trygt lokalmiljø, med vern for mjuke trafikantar, fotgjengarar og syklistar, vil det bidra til å auke fysisk aktivitet og trivsel blant innbyggjarane	Sikringstiltak Boknatunvegen mot ny parkeringsplass	75.000,- (jfr.budsjettvedtak)  40 % kommunal eigenandel 60 % TS-midlar	Leiar plan/teknisk	2021
	Sikringstiltak parsell Havnavegen	80.000,- (jfr. budsjettvedtak)  40 % kommunal eigenandel 60 % TS- midlar		2021
	Sikringstiltak redusert fart skuleveg Øyrenfeltet	45. 000,- (jfr. budsjettvedtak)  40 %kommunal eigenandel 60 % TS-midlar		2021
	Sikringstiltak redusert fart i området kommunale tenestekontor (bibliotek, kommunehus, sjukeheim, legekontor osv):	30.000,- (jfr. budsjettvedtak)  40 % kommunal eigenandel 60 % TS-midlar		2021
	Krysningspunktet frå fortauet over Føresvikvegen ved Bokn Arena er «utydelig». Dei fleste tar nok snarvegen tvers over krysset noko som kan medføre trafikkfarlege situasjonar. Her bør det vurderast fysiske tiltak som leidar til kryssing der den er planlagd.	Tiltaket må utredast, samarbeid Bokn kommune og Rogaland Fylkeskommune må vedtas.	For Bokn kommune: Rådmann og leiar plan/teknisk	3.kvartal 2021
	Utbetring vegbelysning på fylkeskommunal veg	Tiltaket må utredast, samarbeid Bokn kommune og Rogaland Fylkeskommune må vedtas.	For Bokn kommune: Rådmann og leiar plan/teknisk	3.kvartal 2021
	Sikringstiltak framtidig skuleveg Kyrkjebyggd til Bokn Arena	Tiltaket må utredast, samarbeid Bokn kommune og Rogaland Fylkeskommune må vedtas.	For Bokn kommune: Rådmann og leiar plan/teknisk	3.kvartal 2021
	Sikringstiltak Grønnestadvegen til Føresvikvegen	Tiltaket må utredast, samarbeid Bokn kommune og Rogaland Fylkeskommune må vedtas.	For Bokn kommune: Rådmann og leiar plan/teknisk	3.kvartal 2021

## 6. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen . Samtidig skal tiltak som går over fleire år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriterast i budsjettet kvart år frå 2021 til og med 2024.

Kommunalsjefane har ansvaret for å innarbeida utgiftene innafør eige budsjettområde.

## 7. EVALUERING, RULLERING

Kommunalsjefane rapporterer årlig på tiltak innafør eige ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legg fram ein samla rapport til rådmannen.

Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret.

Trafikksikkerhetsplanen skal reviderast årlig i budsjettsamanheng og skal fungere som eit verktøy i tilrettelegginga for reell iverksetting av tiltak. Frå 2021 vil det bli eit krav at kommunen er godkjent som trafikksikker kommune for å kunne søkje om Trafikksikkerhetsmidler hjå Rogaland Fylkeskommune.

**Vedlegg 1:** Veileder Trafikksikker kommune:

[https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Rettleiar-mal\\_nynorsk\\_trykklar.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Rettleiar-mal_nynorsk_trykklar.pdf)

**Vedlegg 2:** Skisser som viser nokra av behova for tiltak





RETTLEIAR FOR EIN

# TRAFIKKSIKKER KOMMUNE





KOMMUNE S. 4



BARNEHAGE S. 6



SKULE S. 9

## INNHALD

- 3 > Trafikksikker kommune  
– systematisk arbeid for eit tryggare lokalmiljø
- 5 > Kriterium for kommunen
- 6 > Kriterium for barnehagane
- 9 > Kriterium for skulene
- 10 > Kriterium for teknisk avdeling
- 10 > Kriterium for planavdelinga
- 11 > Kriterium for kulturavdelinga
- 11 > Kriterium for kommunelegen
- 11 > Kriterium for helsestasjonane
- 12 > Frå avtale til godkjenning – forslag til prosess
- 13 > Godkjenning av Trafikksikker kommune
- 14 > Utdrag frå aktuelle Lover og forskrifter



*Folk bur og ferdast i kommunane; der skjer òg trafikkulykkene. Trafikksikker kommune skal bevisstgjere og begeistre, men først og fremst bidra til å førebyggje ulykker og redde liv.*

*Mangeårig ordførar i Nord-Fron kommune, tidlegare leiar av KS og fylkespolitikar i Oppland, Gunnar Tore Stenseng.*

# TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

– systematisk arbeid for eit tryggare lokalmiljø

**Godt trafikktryggleiksarbeid bidreg til å gi kommunen godt omdømme, færre skadar og nøgde innbyggjarar.**

Då Stortinget behandla NTP 2014–2023, blei det vedteke eit etappemål om å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 500 innan 2024. Arbeidet inngår i regjeringa sitt vedtak om at trafikktryggleiksarbeidet skal baserast på ein visjon om at ein ikkje skal ha ulykker med drepne og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

Trafikktryggleiksarbeidet er avhengig av ein brei og samla innsats der fleire sektorar er involverte for å førebyggje og redusere trafikkulykker (jf. st.meld. 16, 2008–2009). Samferdselsdepartementet har peikt på ansvaret til kommunane for å arbeide for trafikktryggleik, som blir rekna som avgjerande for at ein skal nå nasjonale mål om reduksjon i talet på drepne og hardt skadde.

Kommunen er ein viktig aktør i trafikktryggleiksarbeidet. Som vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgivar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helsa og trivselen til innbyggjarane har kommunen eit stort ansvar for å førebyggje ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å drive med systematisk ulykkesførebyggjande arbeid i alle sektorar.

For å lykkast må alle dei kommunale etatane involverast i arbeidet og den enkelte etatsleiaren ta sitt delansvar. Arbeidet må forankrast i den politiske og administrative leinga.

Trygg Trafikk har utarbeidd kriterium for ein trafikk sikker kommune. I løpet av perioden 2014–2017 vil dei fleste fylkeskommunane leggje konseptet Trafikk sikker kommune til grunn når dei stimulerer kommunane til å arbeide systematisk med trafikktryggleik.

**Trafikk sikker kommune byggjer på ei godkjenningssordning. At ein blir godkjend, betyr ikkje at det ikkje lenger vil skje trafikkulykker, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik.**

På nettsida [www.traffiksikkerkommune.no](http://www.traffiksikkerkommune.no) finn du meir informasjon om kriteria, fleire gode døme og dei ulike lovene og forskriftene som omhandlar kommunen sitt ansvar for trafikktryggleik.





“

*Denne brosjyren er eit  
nyttig og oversiktleg  
hjelpemiddel i det  
kommunale arbeidet  
med trafikktryggleik.*

*Rådmann Rolf Kåre Jensen,  
Bodø kommune*



## KRITERIUM FOR KOMMUNEN



- ✓ Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- ✓ Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikktryggleik.
- ✓ Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet sitt. Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- ✓ Trafikktryggleik er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskadar) i kommunen.
- ✓ Trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet til kommunen.
- ✓ Kommunen har ein trafikktryggleiksplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.

**Ein kommune som ønskjer å bli godkjend, må ha oppfylt alle kriteria. I tillegg må følgjande kunne leggjast fram skriftleg:**

- Dokumentasjon frå rådmannen på at alle kriteria er oppfylte
- Trafikktryggleiksplanen til kommunen
- Retningslinjer for dei tilsette sin ferdsel i trafikken (i teneste)
- Rutinar for kjøp av transporttenester
- Dokumentasjon frå barnehagane (sjå krav til dokumentasjon under barnehage, side 6)
- Dokumentasjon frå skulane (sjå krav til dokumentasjon under skule, side 9)
- Dokumentasjon frå teknisk avdeling (sjå krav til dokumentasjon i eige kapittel, side 10)
- Dokumentasjon frå planavdelinga (sjå krav til dokumentasjon i eige kapittel, side 10)
- Dokumentasjon frå kulturavdelinga (sjå krav til dokumentasjon i eige kapittel, side 11)
- Dokumentasjon frå kommunelegen (sjå krav til dokumentasjon i eige kapittel, side 11)
- Dokumentasjon frå helsestasjonane (sjå krav til dokumentasjon i eige kapittel, side 11)

All dokumentasjon (samla) må vere send elektronisk til distriktsleiaren til Trygg Trafikk minst tre veker før det avtalte godkjenningsmøtet (sjå rutinar for godkjenning, side 13).



## KRITERIUM FOR BARNEHAGENE



### Trafikktryggleik i barnehagen

- ✓ Trafikkopplæringa til barnehagen blir integrert som ein del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og blir nedfelt i årsplanen til barnehagen.
- ✓ Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjar om belte og trafiksikker åtfærd når han kjøper transporttenester.
- ✓ Dei tilsette i barnehagen kjenner rutinane for handtering av uventa faresituasjonar og hendingar på turar.
- ✓ Barnehagen har utarbeidd rutinar for å vareta tryggleiken på turar til fots og med bil eller kollektivtransport.

### Trafikkopplæringa i barnehagen

- ✓ Barna lærer trafikkreglane for fotgjengarar.
- ✓ Barna lærer å bruke sansane sine i trafikken.
- ✓ Barna lærer å bruke bilbelte, sykkelhjelm og refleks.

### Samarbeid mellom barnehage og heim

- ✓ Barnehagen har rutinar for å vareta tryggleiken til barna ved parkeringsplassen og porten til barnehagen. Desse rutinane blir gjennomgått årleg med foreldre og tilsette.
- ✓ Barnehagen oppfordrar foreldra til å sikre barna på veg til og frå barnehagen.
- ✓ Trafikktryggleik og trafikkopplæring er årlege tema på foreldremøte.

### For å bli godkjend må barnehagen leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:

- Skriftleg stadfesting frå styraren på at alle kriteria er oppfylte
- Årsplan der trafikk er integrert
- Rutinar for turar til fots og med bil eller kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er eit tema på foreldremøte

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til oppvekstsjefen/barnehagesjefen i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.



“  
Kriteria for Trafikksikker barnehage har vore nyttige for oss når vi har skulla kontrollere kvaliteten på trafikktryggleiksarbeidet vårt.  
Anne Gundersen, styrar i Furunabben barnehage, Våler kommune (den første trafikksikre barnehagen i landet)



“

Anerkjenninga vi fekk ved å bli godkjend som Trafikksikker skule, har vore med på å gjere skuleleiinga bevisst på kor viktig det er å ha eit samordna trafikktryggleiksarbeid.

Rektor Astrid Aase Hodneland,  
Sunde skule, Stavanger  
kommune første trafikksikre  
skulen i landet)





## KRITERIUM FOR SKULE



### Trafikktryggleik i skulen generelt

- ✓ Skulen gir, i samarbeid med FAU, tilrådingar til føresette om sykling til skulen.
- ✓ Skulen har utarbeidd rutinar for å vareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i regi av skulen.
- ✓ Skulen har gode rutinar for å sikre at dei tilsette følgjer planane.

### Trafikkopplæringa i skulen

- ✓ Skulen har integrert trafikkopplæring i den lokale læreplanen/årsplanen i tråd med kompetansemåla i Kunnskapsløftet.

### Samarbeid mellom skule og heim

- ✓ Skulen sin læreplan for trafikk er årleg tema på foreldremøte.
- ✓ Foreldra blir involverte i trafikktryggleiksarbeidet til skulen, til dømes gjennom foreldrearbeidsutvalet (FAU).

### For å bli godkjend må skulen leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:

- Skriftleg stadfesting frå rektor på at alle kriteria er oppfylte
- Årsplan der trafikk er integrert
- Rutinar for turar til fots og med sykkel, bil og kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er eit tema på foreldremøte

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til oppvekstsjefen i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## KRITERIUM FOR **TEKNISK AVDELING**

- ✓ Kommunen har utarbeidd prioriteringsliste for fysiske trafikktryggleikstiltak på kommunal veg.
- ✓ Kommunen har utarbeidd prioriteringsliste for trafikktryggleikstiltak på fylkes- og riksveg.
- ✓ Kommunen har rutinar for å søkje fylkeskommunale midlar til fysiske trafikktryggleikstiltak.
- ✓ Kommunen har rutinar for å rydde snø og vegetasjon på skuleveggar.
- ✓ Kommunen har rutinar for å kvalitetssikre trafikktryggleiken i samband med anleggsverksemd i kommunen.
- ✓ Kommunen har utarbeidd rutinar for å handtere innspel på trafikktryggleikstiltak frå andre etatar, organisasjonar og publikum.

### **For å bli godkjend må teknisk avdeling leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:**

- Skriftleg stadfesting frå einingsleiaren på at alle kriteria er oppfylte
- Skriftlege rutinar for korleis trafikktryggleiken blir vareteken i samband med kommunal drift av og vedlikehald på vegnettet

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til sektorleiaren i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## KRITERIUM FOR **PLANAVDELINGA**

- ✓ Trafikktryggleik skal vurderast og vektleggjast for alle nye byggeområde ved utarbeiding av kommuneplanens arealdel.
- ✓ Trafikktryggleik skal vurderast og vektleggjast når reguleringsplanar blir behandla.

### **For å bli godkjend må planavdelinga leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:**

- Skriftlege rutinar for korleis trafikktryggleiken blir vareteken i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplanar

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til sektorleiaren i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## KRITERIUM FOR KULTURAVDELINGA

- ✓ Kommunen stimulerer frivillige lag og foreningar til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innanfor eiga verksemd.

### **For å bli godkjend må kulturavdelinga leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:**

- Skriftleg oversikt over korleis kommunen skal påverke lag og foreningar til å integrere trafikktryggleik i verksemda

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til sektorleiaren i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## KRITERIUM FOR KOMMUNELEGEN

- ✓ Kommunelegen er kjend med trafikktryggleiksarbeidet til kommunen.
- ✓ Kommunelegen medverkar til at fastlegane i kommunen har god nok kjennskap til vegtrafikklova § 34 og korleis ein kan bruke den til å redusere risikoen for trafikkulykker.

### **For å bli godkjend må kommunelegen leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:**

- Skriftleg dokumentasjon på korleis kommunelegen medverkar til at fastlegane får god nok kjennskap til vegtrafikklova § 34

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til sektorleiaren i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## KRITERIUM FOR HELSESTASJONANE

- ✓ Helsestasjonane har utarbeidd dokumentasjon for når og korleis trafikktryggleik blir integrert i møte med foreldre og barn.

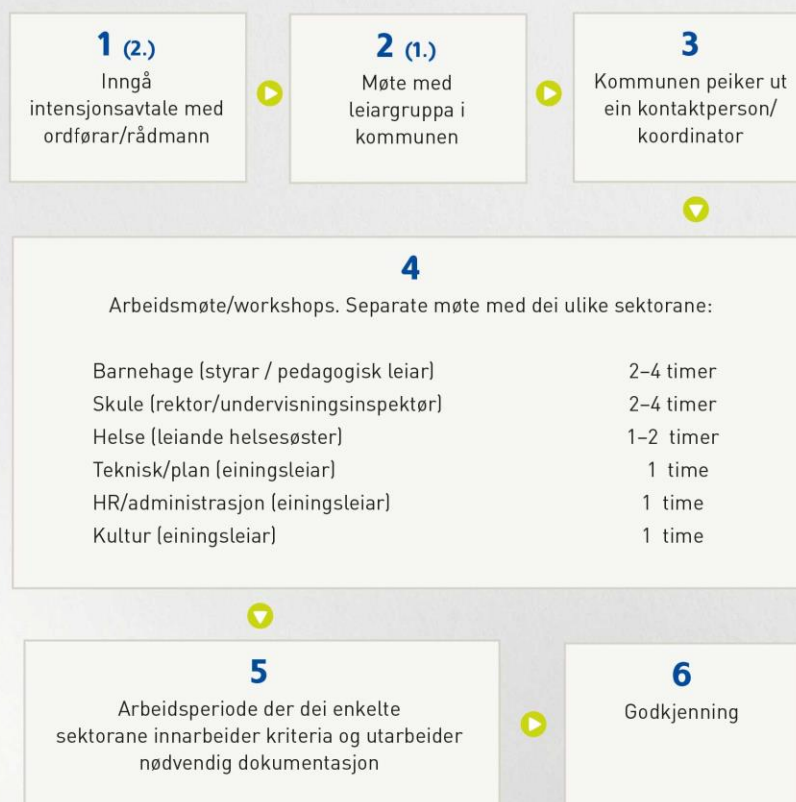
### **For å bli godkjend må helsestasjonane leggje fram følgjande dokumentasjon elektronisk:**

- Skriftleg oversikt over korleis helsestasjonane integrerer trafikktryggleik i arbeidet sitt

Dokumentasjonen skal sendast elektronisk til sektorleiaren i kommunen og til koordinatoren for Trafikksikker kommune i kommunen.

## FRÅ AVTALE TIL GODKJENNING

– forslag til prosess (i samarbeid med Trygg Trafikk)



## GODKJENNING AV TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Det er eit team frå Trygg Trafikk som står for godkjenninga. Godkjenningsteamet blir sett saman av prosjektleiaren for Trafikksikker kommune i samarbeid med distriktsleiaren for Trygg Trafikk og eventuelt ein representant for fylkeskommunen.

### Før godkjenninga

Når kommunen har oppfylt alle kriteria og dokumentasjonen ligg føre, avtaler koordinatoren i kommunen og distriktsleiaren for Trygg Trafikk den praktiske gjennomføringa av dagen for den formelle godkjenninga.

Nødvendig dokumentasjon skal liggje føre og vere send til Trygg Trafikk minst tre veker før godkjenningdagen. Dersom dokumentasjonen ikkje er tilfredsstillande, blir godkjenninga utsett.

### Gjennomføring av godkjenningdag

Det bør avsettes fire timer til følgende møter:

1. Leiargruppa i kommunen (etatsleiarar og rådmann)
2. Tilsette ved valde etatar/avdelingar – minst tre avdelingar
3. På slutten av dagen skal godkjenningsteamet møte leiargruppa og dei andre som er blitt intervjuet, for ei oppsummering i plenum. Alle tilbakemeldingar blir knytte opp mot kriteria i Trafikksikker kommune.

Kommuneleiinga får ein skriftleg rapport etter besøket. Eventuelle avvik må lukkast innan tre månader.

### Kategoriar for tilbakemelding

#### A. GODKJEND

- Styrke : Smart måte å jobbe på, eit førebilete for andre  
 Forbetring : Eit område det er mogleg å bli betre på

#### B. BETINGET GODKJENNING

- Styrke : Smart måte å jobbe på, eit førebilete for andre  
 Forbetring : Eit område det er mogleg å bli betre på  
 Avvik : Mangel på oppfylte krav, korreksjon er nødvendig før endeleg godkjenning

### Varigheit

Godkjenninga gjeld i tre år.

## UTDRAG FRÅ AKTUELLE LOVER OG FORSKRIFTER:

### FOLKEHELSELOVA

#### § 4. Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.

Kommunen skal medvirke til at helsemessige hensyn blir ivare tatt av andre myndigheter og virksomheter. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltagelse i planlegging. Kommunen skal legge til rette for samarbeid med frivillig sektor.

#### § 5. Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen

Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne. Oversikten skal blant annet baseres på:

- opplysninger som statlige helsemyndigheter og fylkeskommunen gjør tilgjengelig etter §§ 20 og 25,
- kunnskap fra de kommunale helse- og omsorgstjenestene, jf. helse- og omsorgstjenesteloven § 3-3 og
- kunnskap om faktorer og utviklingstrekk i miljø og lokalsamfunn som kan ha innvirkning på befolkningens helse.

Oversikten skal være skriftlig og identifisere folkehelseutfordringene i kommunen, herunder vurdere konsekvenser og årsaksforhold. Kommunen skal særlig være oppmerksom på trekk ved utviklingen som kan skape eller opprettholde sosiale eller helsemessige problemer eller sosiale helseforskjeller.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om krav til kommunens oversikt.

#### § 6. Mål og planlegging

Oversikten etter § 5 annet ledd skal inngå som grunnlag for arbeidet med kommunens planstrategi. En drøfting av kommunens folkehelseutfordringer bør inngå i strategien, jf. plan- og bygningsloven § 10-1.

Kommunen skal i sitt arbeid med kommuneplaner etter plan- og bygningsloven kapittel 11 fastsette overordnede mål og strategier for folkehelsearbeidet som er egnet til å møte de utfordringer kommunen står overfor med utgangspunkt i oversikten etter § 5 annet ledd.

#### § 7. Folkehelseiltak

Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, jf. § 5. Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.

Kommunen skal gi informasjon, råd og veiledning om hva den enkelte selv og befolkningen kan gjøre for å fremme helse og forebygge sykdom

Rådmannen er kommunens øverste leder og har ansvar for alle kommunalt ansatte.

### FORSKRIFT OM SYSTEMATISK HELSE-, MILJØ OG SIKKERHETSARBEID I VIRKSOMHETER (Internkontrollforskriften)

#### § 1. Formål

Gjennom krav om systematisk gjennomføring av tiltak, skal denne forskrift fremme et forbedringsarbeid i virksomhetene innen

- arbeidsmiljø og sikkerhet
- forebygging av helseskade eller miljøforstyrrelser fra produkter eller forbrukertjenester
- vern av det ytre miljø mot forurensning og en bedre behandling av avfall slik at målene i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen oppnås

### RAMMEPLAN FRÅ BARNEHAGENE FRA KUNNSKAPSDEPARTEMENTET

Kap. 3 – fagområde: «Barnehagen skal gi barn grunnleggende kunnskap på sentrale og aktuelle områder». Vidare i kap. 3.6 Nærmiljø og samfunn:

«Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna blir kjent med og deltar i samfunnet gjennom opplevelser og erfaringer i nærmiljøet.»

### FORSKRIFT OM MILJØRETTET HELSEVERN I BARNEHAGER OG SKOLER M.V.

#### Kapittel 2 og 3

Ifølge forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler skal barnehagar og skular drivast slik at ein førebyggjer skadar og ulykker. I handbøker for internkontrollsystem er trafikk ofte ikkje nemnt. Derfor må verksemdsleiarar sjølve sørge for at trafikktryggleik inngår som ein naturleg del av HMS-arbeidet i barnehagar og skular.

#### § 2-4 Ansvar og internkontroll

#### § 3-14 Sikkerhet og helsemessig beredskap

### LÆREPLANVERKET FOR KUNNSKAPSLØFTET

Inneheld kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10. trinn.

Kompetansemål etter 4. trinn:

- Eleven skal kunne følge trafikkreglar for fotgengarar og syklistar.

Kompetansemål etter 7. trinn:

- Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.

Kompetansemål etter 10. trinn:

Eleven skal kunne

- gjere greie for korteis trafikktryggleiksstyr hindrar og minskar skadar ved uhell og ulykker
- gjere greie for omgrepa fart og akselerasjon, måle storleikane med enkle hjelpemiddel og gi døme på korteis kraft er knytt til akselerasjon
- gjennomføre forsøk med lys, syn og fargar og beskrive og forklare resultata gjere greie for korteis bruk av rusmiddel kan føre til helseskadar, og drøfte korteis den enkelte og samfunnet kan førebyggje helseskadane



EIGNE NOTAT ...

A series of horizontal dotted lines for taking notes.

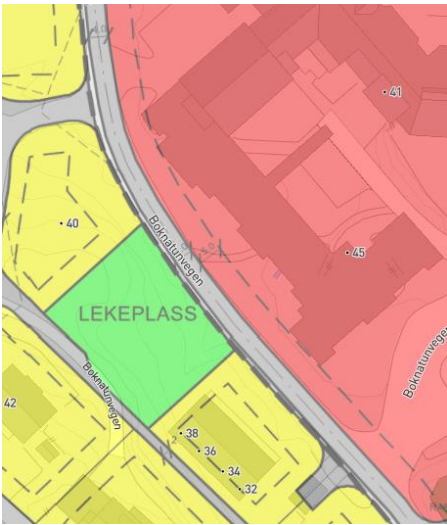
MEIR INFORMASJON OG GODE DØME FINN DU PÅ  
[www.trafikksikkerkommune.no](http://www.trafikksikkerkommune.no)



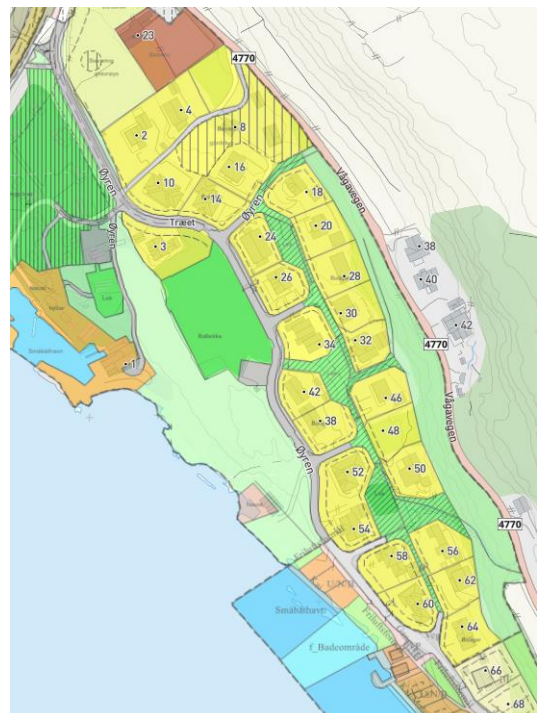


**Vedlegg 2: Skisser som viser nokra av behova for tiltak**

**Sikringstiltak Boknatunvegen mot ny parkeringsplass**



**Øyren – sikringstiltak fartsdempende tiltak**



## Grønnestadvegen



## Kyrkjebakken

