



Trafikktryggleiksplan 2024 - 2033

ME LØFTER I LAG



Innhald

Innleiing	4
Føremålet med planen.....	6
Organisering av trafikktryggleiksarbeidet	6
Prosess.....	6
Nasjonale og regionale føringar	7
Trafikksikker kommune	7
Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering	8
Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.	8
Barnas Transportplan.....	9
Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022 – 2025	9
Folkehelse og trafikktryggleik.....	10
Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013–2017	10
Handlingsplan for trafikktryggleik for Rogaland 2018-2023	11
Ulykkessituasjonen/ -utviklinga i Rogaland og Hå	12
Trafikale utfordringar i Hå kommune	14
Forhold Hå kommune kan påverka direkte eller indirekte:	16
Mål og strategi	17
Målsetting	17
Strategi	17
Kommunale tiltak	18
Ikkje-fysiske tiltak.....	18
Helsestasjon.....	18
Helse.....	18
Oppvekst.....	18
Risikoåtfærd i trafikken	20
Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemma)	22
Trafikantgrupper/køretøygrupper (gåande, syklende, mc og moped, tunge køretøy) ...	25
Fysiske trafikktryggleikstiltak.....	27
Økonomi	27



Innleiing

Trafikktryggleik handlar om at alle; fotgjengarar, syklistar, motorsyklistar og bilistar, skal kunna ferdast trygt i trafikken. Hå kommune sitt trafikktryggleiksarbeid bygger på regjeringa sin nullvisjon om null drepne og hardt skadde i trafikken. Visjonen vert følgd opp i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* og *Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023*. Desse dokumenta saman med *Nasjonal gåstrategi 2010-2019* gir dei overordna rammene for denne trafikktryggleiksplanen.

I arbeidet med ny kommuneplan vedtok kommunestyret at dei sju berekraftmåla under skal danna utgangspunkt for nye satsingsområde. Trafikktryggleiksplanen er eit viktig bidrag i arbeidet med å oppfylle fleire av desse berekraftmåla.



Utrydde svolt, oppnå mattryggleik og betre ernæring, og fremje berekraftig landbruk.



Sikre god helse og fremje livskvalitet for alle, uansett alder.



Sikre inkluderande, rettferdig og god utdanning og fremje moglegheiter for livslang læring for alle.



Byggje solid infrastruktur og fremje inkluderande og berekraftig industrialisering og innovasjon.



Gjere byar og lokalsamfunn inkluderande, trygge, robuste og berekraftige.



Handle omgåande for å motarbeide klimaendringane og konsekvensane av dei.



Styrkje verkemidla som trengst for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for berekraftig utvikling.

Kommunane har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar, har kommunen eit spesifikt ansvar for trafikktryggleikstiltak på kommunale vegar. I medhald av folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen eit generelt ansvar for å førebygga skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og verkemiddel som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggleiksarbeidet. Kommunen er ein stor arbeidsgivar og kjøpar av transporttenester. I tillegg er han eigar av barnehagar og skular.

Trafikksikring er eit viktig folkehelsetiltak. Denne trafikktryggleiksplanen har fokus på helseperspektivet som er eit satsingsområde for kommunen. I forslag til ny kommuneplan er satsinga på trafikktryggleik vidareført frå tidlegare kommuneplan. Utbygginga av eit samanhengande gang- og sykkelvegnett held fram. Sentrumsplanar legg til rette for kompakte og berekraftige sentrumsområde som har betre definerte gang- og sykkelnettverk og som i tillegg gir redusert transportbehov.



Føremålet med planen

Føremålet med den kommunale trafikktryggleiksplanen er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. Planen skal fungera som eit arbeidsdokument for trafikktryggleiksarbeidet i Hå kommune, og har rullerings- og rapporteringsrutinar. Vidare skal planen gje ein oppdatert gjennomgang av dei utfordringane ein har i trafikken i Hå, og påverka aktørar til å delta aktivt i arbeidet med trafikktryggleik.

Trafikktryggleiksplanen presenterer utfordringar, målsetjingar og prioriteringar for trafikksikringsarbeidet i kommunen, med utgangspunkt i dei økonomiske rammene i økonomiplanen.

Det vert stilt krav om kommunal trafikktryggleiksplan og godkjenning som «Trafikksikker kommune» for å få tildelt trafikktryggleiksmidlar frå Rogaland fylkeskommune. Hå kommune vart første gong godkjend som trafikksikker kommune 22. februar 2021, og denne planen byggjer på Trafikktryggleiksplanen som vart godkjend i kommunestyret samband med dette i 2020.

Organisering av trafikktryggleiksarbeidet

Trafikktryggleiksarbeidet i Hå kommune er forankra hjå kommunedirektøren. Alle tenesteområda i kommunen skal ta sin naturlege del av ansvaret. Det er viktig å sikra at trafikktryggleiksplanen blir fylgd opp og tiltaka gjennomført, og det er avgjerande for arbeidet at kvar av leiarane i dei ulike tenesteområda sørgjer for at eigne tiltak i planen blir gjennomført.

Godkjenninga som trafikksikker kommune gjeld i tre år, og re-godkjenning krev oppdatert trafikktryggleiksplan. Det er difor naturleg og hensiktsmessig å rullera trafikktryggleiksplanen kvart tredje år.

Mange av tiltaka i denne planen er vidareføringar av nasjonale og fylkeskommunale forventningar til det kommunale trafikktryggleiksarbeidet nedfelt i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025*, og *Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018 – 2023*. Dette er med og sikrar ein raud tråd i arbeidet frå nasjonalt til kommunalt nivå.

I samband med utarbeidinga av planen har det blitt oppretta ei trafikktryggleiksgruppe på tvers av tenesteområda. Trafikktryggleiksgruppa handsamar trafikale problemstillingar som vert melde frå innbyggjarar og ulike delar av kommunen si eiga drift. Gruppa har medlemmar frå ulike tenesteområde. Både skule, barnehage, eigedom, tenesteområde samfunn og folkehelsekoordinator deltek. Trafikktryggleiksgruppa har ikkje noko mandat til å gjere eigne vedtak. Gruppa vurderer korleis kvar av sakene kan løysast, og identifiserer kva tenesteområde som best kan gjera dette. Den tverrfaglege samansetninga er med på å gi ulike tilnærmingar for å finne løysingar som er moglege å realisere.

Prosess

For å få til god forankring og gode prosessar i alle delar av organisasjonen har alle tenesteområde vore involverte i arbeidet med planen. Arbeidet med trafikktryggleiksplan inneber mellom anna å dokumentera og sikra trafikktryggleiksarbeidet i dei ulike tenesteområda. Trafikktryggleiksplanen skal vedtakast av kommunestyret.

Nasjonale og regionale føringar

Trafikksikker kommune

Etter vegtrafikklova, § 40a, har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Ei viktig oppgåve i denne samanhengen er å påverka og stimulera kommunane til å arbeida målretta og heilskapleg med trafikktryggleiksarbeidet.

Kommunen sitt ansvar for ulykkesførebygging er fastslått direkte eller indirekte gjennom mange lovar og forskrifter. Kommunen er pålagt ansvar mellom anna som vegeigar, som skule- og barnehageeigar, stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

For å ivareta denne heilskapstenkinga er det utarbeidd kriterium og sjekklister som skal vera eit verktøy for å kvalitetssikra kommunen sitt trafikktryggleiksarbeid:

Kommunedirektør:

På overordna nivå er det utarbeidd reglar for reiser og transport i kommunen sin regi, og ved kjøp av transporttenester. Trafikktryggleik er og blitt eit årleg tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutval (AMU).

Oppvekst og kultur:

Det er eit mål at skulane og barnehagane skal godkjennast som trafikksikre. I dette ligg det mellom anna at alle barnehagar og skular har trafikktryggleik nedfelt i årsplan, eller verksemdplan. Alle skulane og barnehagane har fått eigne trafikktryggleiksplanar kor arbeidet er sett i system, og trafikktryggleik er årleg tema på foreldremøta. Det vert òg jobba for å oppretta hjartesonar rundt skulane med mål om ei trygg trafikkavvikling i samband med skulestart og -slutt. Kultur har utarbeidd ein rettleiar for reiser som distribuerast til alle frivillige lag og organisasjonar i kommunen.

Helse og velferd:

Både ved helsestasjonen og i skulehelsetenesta er det jobba fram ein plan som seier noko om når ein skal informera barn/elevlar og føresette om sikring i bil, og bruk av refleksbruk. Kommuneoverlegen har jobba med informasjon til legane om vegtrafikklova § 34.

Samfunn:

Kommunen har prioriteringslister for trafikktryggleikstiltak på ulike typar veg. Trafikktryggleik skal vurderast og vektleggast ved utarbeiding av kommuneplanen sin arealdel og ved handsaming av reguleringsplanar. I samband med anleggsarbeid har kommunen rutinar for å kvalitetssikre trafikktryggleiken. Langs skuleveggar er det rutinar for rydding av snø og vegetasjon. I tillegg er det rutinar for korleis ein handsamar innspel på trafikktryggingstiltak frå andre etatar, organisasjonar og publikum.

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

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdsléiande innan trafikktryggleik på veg, som følge av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

Det vert vist til at mange av dei enkle og mest effektive trafikktryggleikstiltaka er tekne i bruk. Med eit relativt lågt tal trafikkulykker blir ytterlegare reduksjon i tal drepne og hardt skadde stadig meir krevjande og avhengig av auke i og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Hovudinnretninga på meldinga er derfor å belysa tverrsektorielle utfordringar og behov i trafikktryggleiksarbeidet, og bidra til betre overordna forankring og auke i samordning av den framtidige innsatsen.

Satsingsområda i stortingsmeldinga er:

- Forankring av tverrsektorielt trafikktryggleiksarbeid på overordna nivå
- Betre utnytting av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrkt tverretatleg samarbeid
- Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkesundersøkingar.
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

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

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

Regjeringa vidarefører i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 nullvisjonen og legg opp til eit ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, der det er maksimalt 50 drepne. Den langsiktige ambisjonen er at ingen skal omkome i vegtrafikken i 2050.

Regjeringa vil i planperioden retta innsatsen mot følgjande fem hovudområde:

Eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050

- Meir for pengane
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepne og hardt skadde
- Enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet

Barnas Transportplan

Nasjonal transportplan 2022-2033 inneheld for første gong et eige kapittel om *Barnas transportplan*.

Regjeringa vil:

- gi barn gode mogelegheiter til å vere aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unges behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritere ei ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, medrekna etablering av ei tilskotsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveggar og nærmiljø.
- jobbe for nullvisjonen, det vil seie at ingen skal bli hardt skadde eller drepne i trafikken

Trygg ferdsel og gode haldningar i trafikken må lærast tidleg og vare livet ut. Trafikk- og mobilitetsopplæring av barn er et særleg viktig forebyggjande tiltak i nullvisjonsarbeidet. Barn og unge må lære kva som er trygt i trafikken.

I planen vert det presisert at barn og unge er dagens og framtidas trafikantar, og dette må det takast omsyn til òg i overordna planar.

Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022 – 2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. I tillegg har ei rekke andre aktørar gitt innspel til planen.

Føremålet med tiltaksplanen er å presentera eit breitt spekter av fagleg forankra tiltak det er semje om, i tillegg til å styrka samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggleiksaktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikra at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030, noko som inneber ein reduksjon på om lag 50 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2019-2022.

Folkehelse og trafikktryggleik

Talet på trafikkulykker har hatt ein markant nedgang sidan 1970. Likevel vert trafikkulykker vurderte som eit stort folkehelseproblem. Trafikkulykker utgjer ein av dei viktigaste årsakene til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet hjå unge menneske. Regjeringa påpeiker i Meld. St. 19 (2018-2019) at arbeid med trafikktryggleik på tvers av sektorane er viktig med tanke på å nå dei nasjonale måla. Kommunane spelar ei viktig rolle gjennom å integrera ulykkesførebyggande arbeid og trafikktryggleiksarbeidet i sitt folkehelsearbeid.

Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013–2017

Planen er under revisjon og skal slåast saman med Fylkesdelplan for universell utforming og deler av Fylkesdelplan for inkluderande samfunn. Men planen er gyldig fram til ny plan er på plass.

Trafikkulykker vert vurderte som eit betydeleg folkehelseproblem trass i ein markant reduksjon av talet på alvorlege trafikkulykker sidan 1970. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulykker utgjer ein viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringa vil i tråd med Meld. St. 19 (2014- 2015) Folkehelsemeldinga mestring og muligheter, forsterka det tverrsektorielle samarbeidet for å førebygga ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggande arbeidet generelt, og trafikktryggleiksarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Les meir her: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/folkehelse-friluftsliv-og-universell-utforming/regionalplan-for-folkehelse/>

Partnerskap for folkehelse:

I 2023 består partnerskapet av 43 aktørar (23 kommunar, 11 frivillige og 9 regionale aktørar).

Les meir her: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/folkehelse/partnerskap-for-folkehelse/>

Handlingsplan for trafikktryggleik for Rogaland 2018-2023

Intensjonen er at trafikktryggleiksarbeidet som vert utført i Rogaland, skal vera med å bidra til at dei nasjonale tilstandsmåla vert nådde.

Fysiske tiltak:

Trafikktryggleik på fylkesvegnettet vert følgt opp gjennom handlingsprogrammet for fylkesvegar.

Ikkje-fysiske tiltak:

Rogaland fylkeskommune vidarefører satsingsområda frå førre «Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland». Innanfor kvart satsingsområde vil det gjennomførast aksjonar og tiltak med mål om å påverka haldningar og åtferd i trafikken. Desse satsingsområda er:

- Trafikktryggleiksarbeidet inn på eit systemnivå

Rogaland fylkeskommune har som mål at alle kommunane i fylket skal verta «Trafikksikker kommune». Vidare har fylkeskommunen som mål at arbeid med trafikksikring skal vera ein del av folkehelsearbeidet i kommunane. Fylkeskommunen vil og vidareføra tiltak for å oppmuntra bedrifter og organisasjonar til å integrera trafikktryggleik i sitt HMS-arbeid.

- Utsette grupper

Rogaland fylkeskommune satsar spesielt på tiltak for å redusera risikobiletet for:

- Eldre bilførarar
- Unge bilførarar
- MC-førarar
- Rusmisbrukarar
- Innvandrarar
- Sykkel- og gåstrategi

Rogaland fylkeskommune støttar opp om den nasjonale sykkel- og gåstrategien. Dette vert spesielt retta mot barn og unge i form av opplæring, trening i ferdigheiter på sykkel og bruk av tryggleiksutstyr.

Ulykkessituasjonen/ -utviklinga i Rogaland og Hå

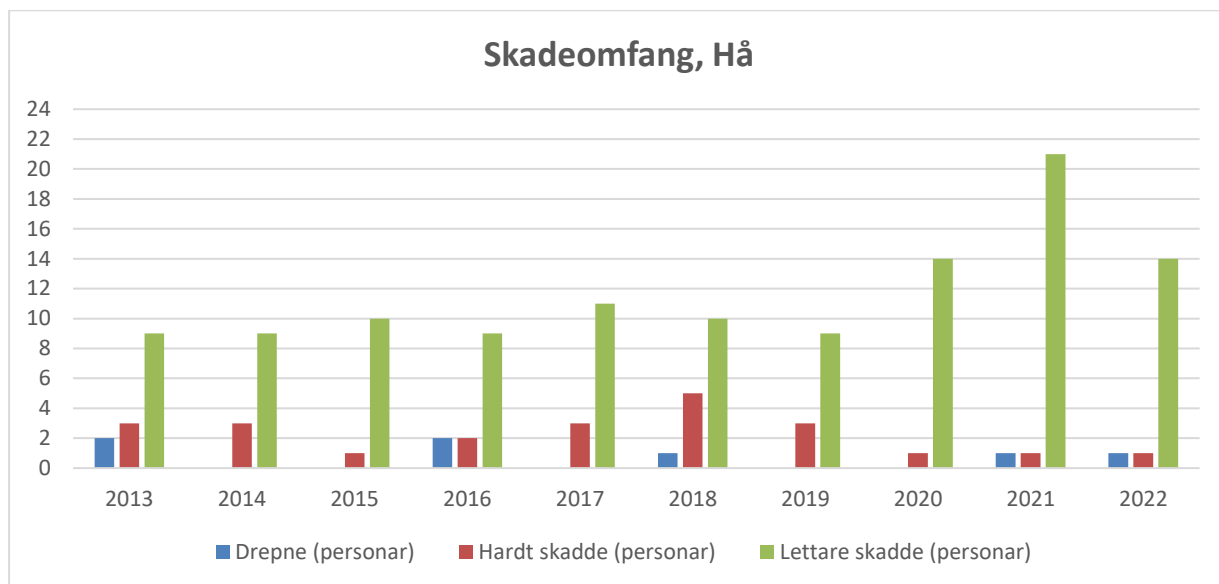
Trafikkulykker og skader medfører store konsekvensar for dei råka menneska. I tillegg utgjør ulykkeskostnadane ei stor belastning for samfunnet. Spesielt helse- og omsorgstenestene i kommunen må ta ei stor del av rekninga.

Mindre ulykker vert ofte ikkje rapportert til politiet, og inngår derfor ikkje i den offisielle ulykkesstatistikken. Vanlegvis vil til dømes ikkje eineulykker på sykkel rapporterast, sjølv om skadeomfanget kan vera alvorleg nok. Fallulykker med fotgjengarar vert ikkje rekna som trafikkulykker, og er heller ikkje del av statistikken.

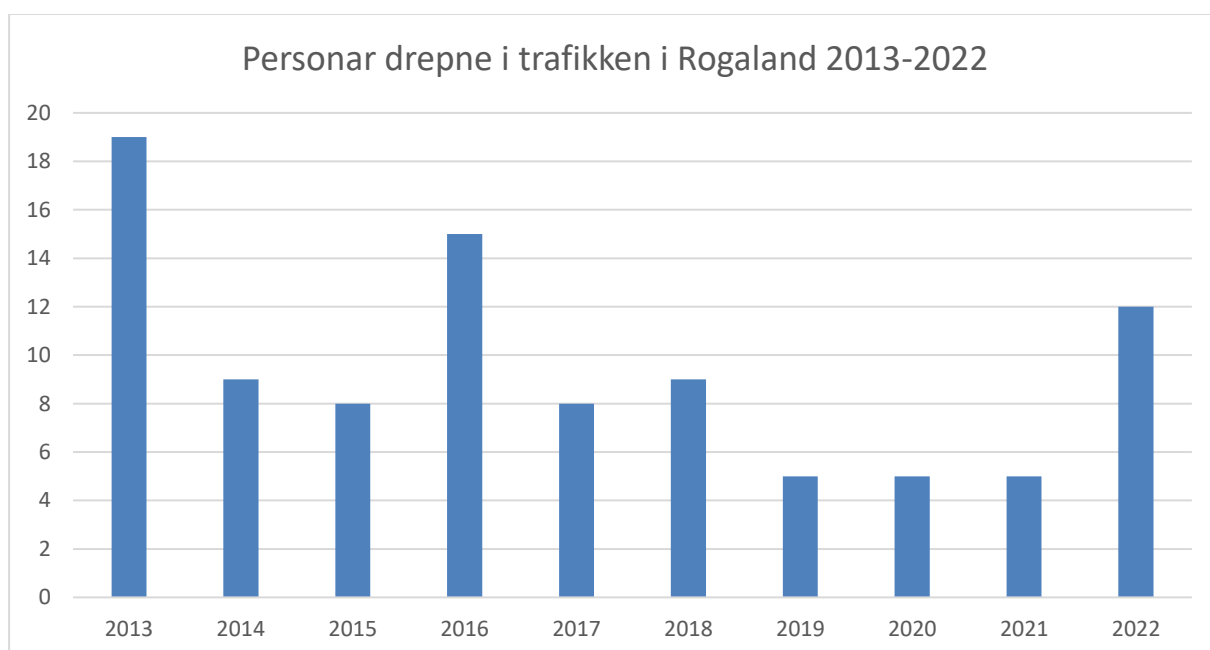
Prioriteringane i *Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023* er gjort på bakgrunn av ein analyse av ulykkessituasjonen 2007-2016. I handlingsplanen vert det slått fast at talet på drepne og hardt skadde i trafikken generelt har hatt ein nedgåande tendens. 40 % av ulykkene med drepne eller hardt skadde skjedde på vegar i tettbygd strok. Vegstrekingane med flest hardt skadde eller drepne i fylket er E39 og fv.44. Talet syklistar som vert drepne eller hardt skadde aukar i takt med auken i bruk av sykkel.

Nasjonale analysar viser at talet på skadde fotgjengarar og syklistar ikkje går ned like raskt som den totale summen. Fotgjengarar og syklistar får derfor ein aukande del av skadeomfanget. Noko kan forklarast med aukande tal på gåande og syklande. I perioden 2013-2022 var 29 % av drepne og hardt skadde i Rogaland syklande eller gåande.

I perioden 2013 til 2022 vart det registrert totalt 107 ulykker med personskade eller dødsfall i Hå. Årsaka til at 2023 ikkje vert teke med er at tala ikkje er fullstendig klare. Det vart registrert 3 hardt skadde fotgjengarar og syklistar i same perioden. Talet for lettare skadde er 18. For moped- og MC-ulykker var 4 hardt skadde og 19 lettare skadd. Tilsvarende for bil: 16 hardt skadd og 69 lettare skadd. Ti-årsperioden var det sju dødsulykker, tre av dei drepne var i MC-ulykker: Den fire siste drepne var: ein i personbil, ein i traktor, ein i lastebil og ein i lita elektrisk motorvogn.



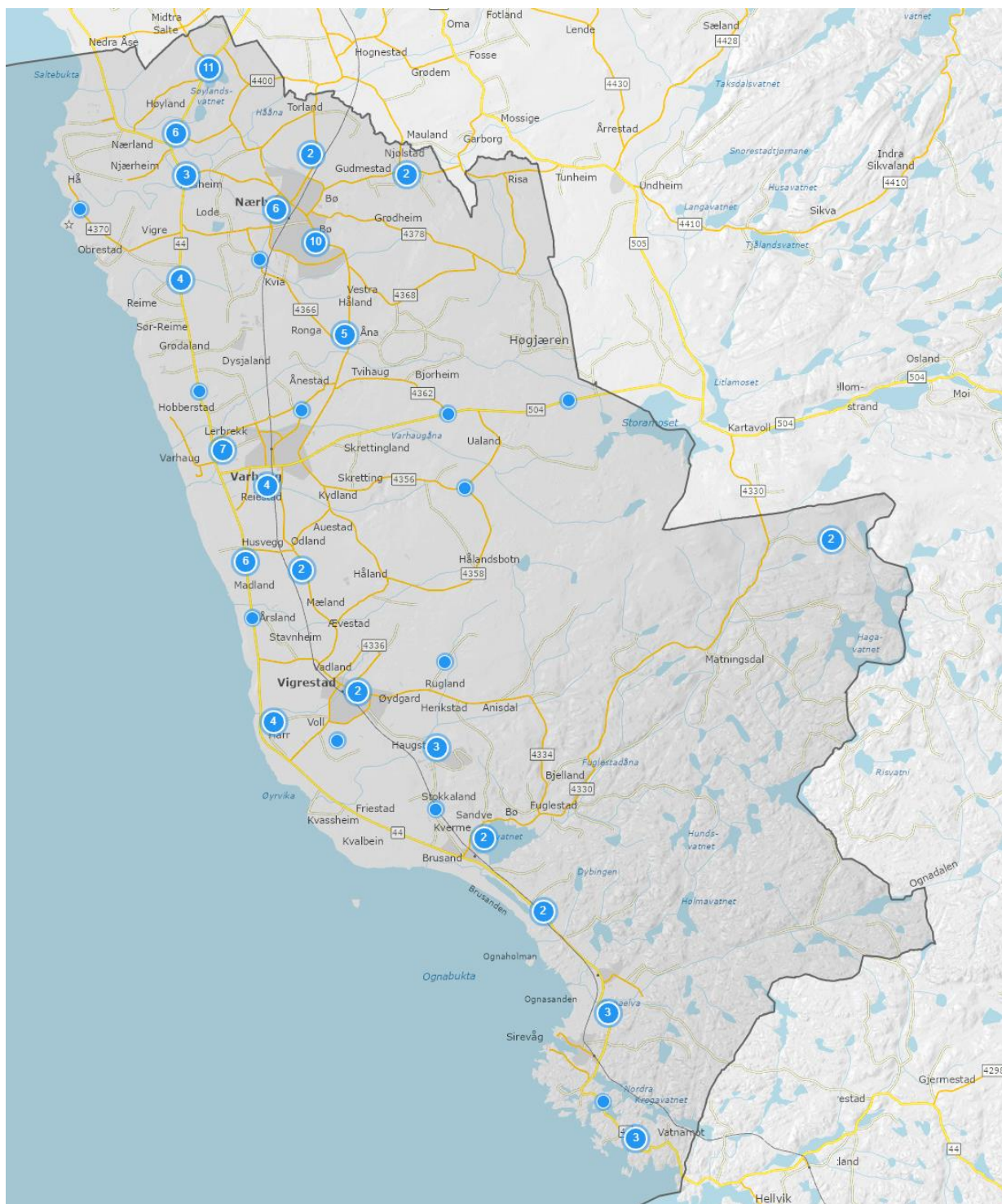
Kjelde: SSB



Kjelde: SSB

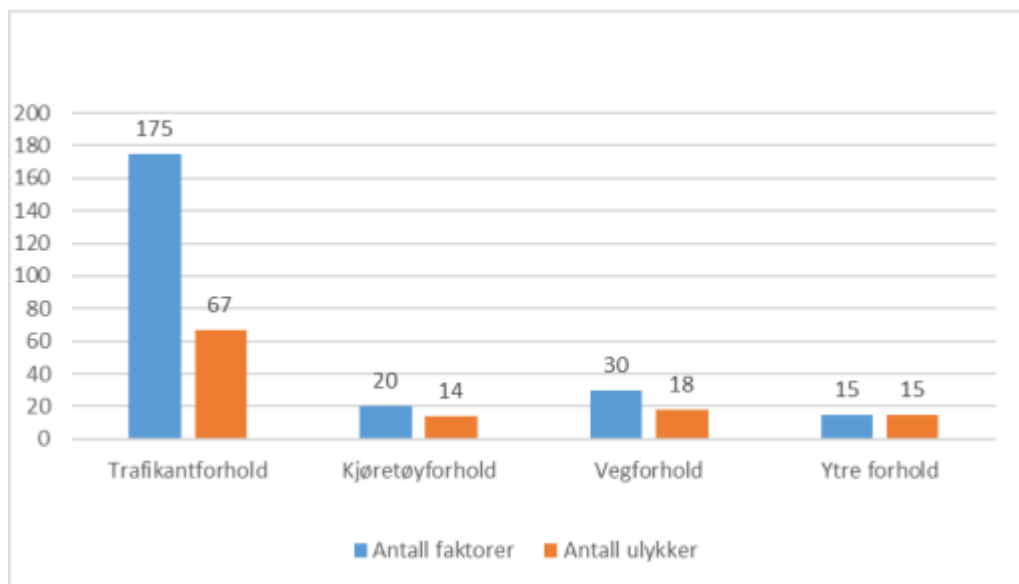
Trafikale utfordringer i Hå kommune

Fv. 44 er den mest trafikkerte vegen i kommunen med ein ÅDT på 2500 heilt i sør, aukande til 10000 heilt i nord. Dette er òg vegen som er mest ulykkesbelasta. Fira av sju dødsulykker og nesten halvparten (44%) av alle ulykker med personskade skjedde på dette vegstrekket. Det er òg høgare konsentrasjon av ulykker i tettstadane der eit meir komplekst trafikkbilete truleg bidreg til auka ulykkestal.

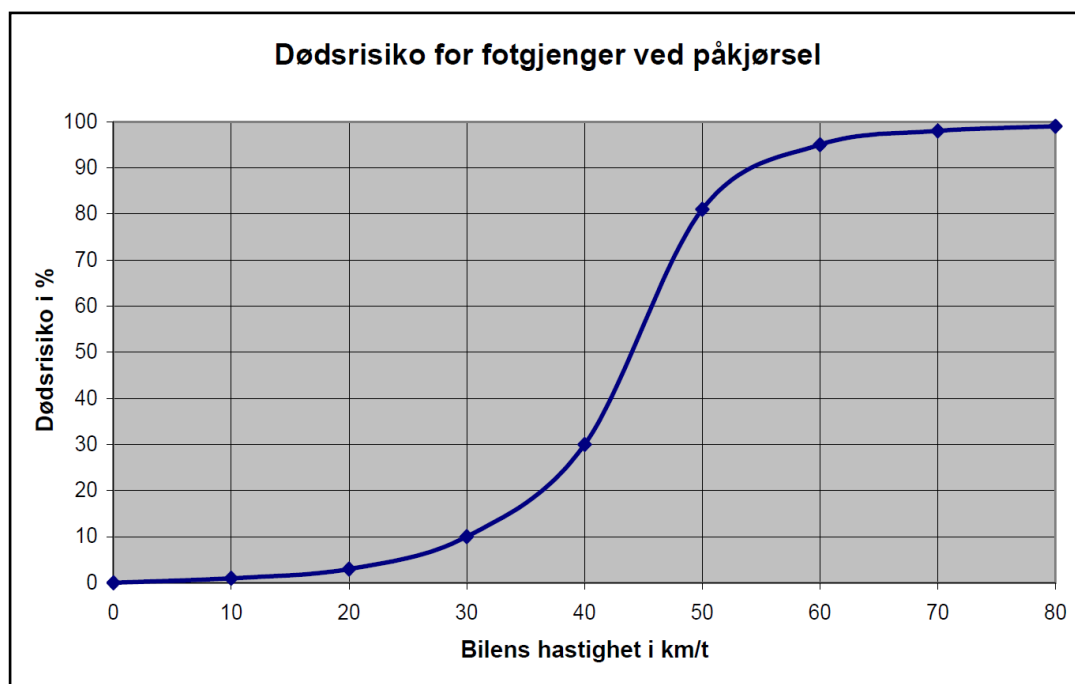


Trafikkulykker med personskade i Hå 2013 – 2023 Kjelde: Vegkart.no

Ei ulykke skjer alltid som følge av fleire faktorar. Ofte skuldast dei kombinasjonar av forhold knytt til åtferd i trafikken, forhold ved køyretøya, forhold ved veg og vegmiljø, eller ytre forhold som vêr- og føreforhold.



Ulike typar forhold som var medverkande til dødsulykker på landsbasis i 2021. Kjelde: SVV



Figuren under er ei prinsippskisse som syner samanhengen mellom hastigheita til bilen ved påkøyrse og dødsrisiko ved påkøyrse av gåande. Kjelde: SVV

Ved påkøyrse av ein bil som køyrer i 50 km/t vil berre 20 prosent av gåande ha stort sannsyn for å overleva. Dersom bilen køyrer i 30 km/t vil sannsynlegvis 90 prosent overleva. Det viktigaste tiltaket for lågare risiko og skadegrad for gåande er derfor å redusera hastigheita på køyretøy ved gangfelt og kryssingsstadar. Redusert fart bidrar til både kortare bremselengder og større synsfelt hjå føraren.

Forhold Hå kommune kan påverka direkte eller indirekte:

Fart

Fart over fartsgrensa eller for høg fart etter forholda er ein sterkt medverkande faktor til dødsulykker og er av stor betydning for skadeomfanget på ulykker. I tillegg til klare retningslinjer for korleis tilsette skal te seg i trafikken medan dei er i teneste, kan Hå kommune driva haldningsskapande arbeid blant tilsette og innbyggjarar generelt. Andre grep kommunen kan ta er til dømes fysiske fartsdempande tiltak.

Vegforhold

Gjennom tilstrekkeleg vedlikehald og oppgradering av det kommunale vegnettet kan Hå kommune som vegeigar bidra til at den fysiske tilstanden på vegane held tilfredsstillande standard. Dette kan gjelda:

- Fartsdempande tiltak
- Trafikkskilt
- Siktilhøve
- Veglys
- Gangfelt
- Trafikkregistrering og tilhøyrande tiltak

Hjartesone / områdeutgreiing rundt skulane

Gjennom «Hjartesone» skal elevane oppfordrast til å sykla eller gå, mens målet for skulane vert å danna ei mest mogleg bilfri sone rundt skulen. Enten kan den bilfrie sona fysisk stengast for trafikk, eller det kan gjennom foreldresamarbeid avtalast trygge stoppestadar utanfor sona.



Mål og strategi

Målsetting

Hå kommune har visjonen «Me løfter i lag». Denne visjonen passer godt i arbeidet med trafikktryggleiken. Det er nemleg i samarbeid med innbyggjarane dei beste resultata kan oppnåast. I samsvar med nullvisjonen skal Hå kommune arbeida for å nå målet om null skadde og drepne i trafikken.

Strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg* er det sett opp ei rekke tilstandsmål formulert som måltal. Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at me oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld særleg på følgande område:

- Auke i bruk av bruk av bilbelte, refleks, bakovervend barnesikring, sykkelhjelme.
- Reduksjon i talet på bilistar som bryt fartsgrensene.
- Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen.
- Alle skular er godkjende som trafikksikre skular.
- Alle barnehagar er godkjende som trafikksikre barnehagar.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Auke i talet på kilometer med gang og sykkelveg
- Lys på vegar der det ferdast barn og unge

Kommunale tiltak

Ikkje-fysiske tiltak

Haldningane våre vert forma gjennom heile livet. Opplæring og påverknad må starta tidleg for å skapa gode haldningar og åtferd i trafikken.

Helsestasjon

Helsestasjonen får god kontakt med barn og foreldre gjennom svangerskapskontrollar, spedbarnskontrollar og jamlege kontrollar av barna. Dei skal gje råd og rettleiing om lovar, reglar og tilhøve som gjeld for små barn. Som ein del av dette arbeidet kan det vera naturleg å ta opp tema som sikring av barn i bil og foreldra sin påverknad på barna gjennom sin eigen åtferd i trafikken.

Helse

Legane har ei nøkkelrolle i høve å vurdera om folk fyller helsekrava til å få eller behalda førarkort. Førarkortforskrifta stiller visse krav til syn, helse, høyrsel og om sjåføren er i stand til å føra motorkøyretøy. Krava er strengare jo større og tyngre køyretøyet er, og når det skal drivast yrkesmessig persontransport. Krava skal sikra at førar har god nok helse til å køyra sikkert.

Oppvekst

Dei viktigaste arenaane for å nå barn og unge er barnehagar og skular. Ein kan då oppnå auka kunnskap og utvikling av trafikantane gjennom dei ulike aldersstega frå tidleg start som gåande, vidare som syklistar, traktor- og mopedførarar til bilførarar.

I forskrift om miljøretta helsevern i barnehagar og skular står det i §14 om tryggleik og helsemessig beredskap, at verksemda skal planleggja og driva slik at ein førebyggjer skader og ulykker. Ein skal og ha rutinar og utstyr for handtering av ulykkes- og faresituasjonar. Dette skal vera kjent for alle. I rettleiaren er trafikktryggleik nemnd som ein del av dette arbeidet.

Barnehage: Mykje haldningsskapande arbeid og opplæring kan skje alt i barnehagen. Alle kommunale barnehagar har retningslinjer for køyring med barn, åtferd når barna er utafor barnehagen, rutinar for opplæring og for informasjon av foreldre. Det er òg retningslinjer for levering og henting av barn.

Barnehagane har ein plan for trafikktryggleiksopplæring. Planen er laga med utgangspunkt i rammeplanen sine fagområde.

Skule: Ei målretta trafikkopplæring skal inngå som ein del av det totale trafikksikringsarbeidet i kommunen.

Dette er innarbeidd skulen sine læreplanar, enten som ein del av undervisninga, som eigne temadagar, eller gjennom besøk og samarbeid med andre institusjonar med kunnskap på området. Aktuelle tema for dei ulike alderstrinna, og korleis dette skal gjennomførast, er stadfesta i ein eigen plan for haldningsskapande trafikkopplæring, der det òg vert teke med retningslinjer for elevane på skulevegen.

Fleire av elevane går eller sykklar langs trafikkerte vegar for å koma til og frå skulen. Ein del må ferdast langs vegar utan sykkel- og gangveg.

Det er òg ein del foreldre som køyrer ungane til skule og fritidsaktivitetar. Årsaka til dette kan mellom anna vera utrygg veg og dårleg vêr, men det kan òg vera vanebasert. Dette kan gi

fleire uheldige konsekvensar. Trafikkmengda aukar i tidsrommet rundt skulestart og skuleslutt. Dette gjer trafikkbiletet på og i nærleiken av skulen sitt område meir uoversiktleg, noko som kan auka faren for trafikkuhell.

Ein annan konsekvens av at foreldre køyrer barna til skulen for ofte, kan vera at barna vert lite fysisk aktive. I tillegg til at skulevegen er ein arena for fysisk aktivitet, kan han vera ein stad for sosialt samspel. Det er derfor viktig at skulane, i samarbeid med heimen, stimulerer barna til å gå/sykla til skulen, i all slags vêr. Sosial- og helsedirektoratet har sett fokus på kor viktig det er at barn bruker skulevegen til fysisk aktivitet og bygging av sosiale relasjonar.

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg* er det sett mål for tilstandsutviklinga innanfor område der tilstandsendringar er av vesentleg betydning for utviklinga i talet drepne og hardt skadde. Tilstandsmåla er sett innanfor 13 ulike innsatsområde. I dette kapittelet tek me med dei nasjonale tilstandsmåla og dei innsatsområda Hå kommune finn det mest relevant å arbeida med. Under kvart av områda har me konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå dei nasjonale måla. *Handlingsplan for trafikktryggleik i Rogaland* skal vera med å bidra til at dei nasjonale tilstandsmåla vert nådde.

Risikoåtfærd i trafikken

Fart

Nasjonale mål:					
Fart (kapittel 6.1)		Andel av køyretøy som held fartsgrensene	60,1 % (2021)	72 % (2026)	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
1	1	Gjera kjend og ta i bruk kommunen sine eigne retningslinjer for ferdsel i trafikken		Kontinuerleg	Kommunedirektør/ einingsleiarar
2	2	Trafikktryggleik tema i AMU og leiarmøte		Kontinuerleg	Kommunedirektør
3	3*	E-læringskurs i trafikktryggleik og HMS for tilsette		2024	Kommunedirektør

*e-læringskurs i Trafikktryggleik og HMS (utvikla på KS-læringsplattform av Trygg Trafikk)

Rus

Nasjonale mål					
Rus (kapittel 7.1)		Del av trafikkarbeidet som vert utført under påverknad av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)	
		Del av trafikkarbeidet som vert utført under påverknad av narkotika over straffegrensa.	0,7 % (2016/2017)	0,4 % (2026)	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
4	1	Gjera kjend og ta i bruk kommunen sine eigne retningslinjer for ferdsel i trafikken		Kontinuerleg	Kommunedirektør/ einingsleiarar
5	2	Rusmiddel og trafikktryggleik som tema på leiarmøte og personalmøte		Kontinuerleg	Einingsleiarar/ Akan-kontakt
6	3	E-læringskurs i trafikktryggleik og HMS for tilsette		2024	Kommunedirektør

Bilbeltebruk

Nasjonale mål					
(kapittel 8.1)		Andel førarar og framsetepassasjerar som nyttar bilbelte i lette køyretøy	97,4 % (2019)	98,5 (2026)	
		Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikra bakovervende i bil	65 % (2021)	75% (2026)	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
7	1	Tema sikring av barn i bil ved helse- og svangerskapskontroll		Kontinuerleg	Helsesjukepleiar/ jordmor
8	1	Tema sikring av barn i bil ved foreldremøte i skule og barnehage		Kontinuerleg	Einingsleiarar
9	1	Gjera kjend og ta i bruk kommunen sine eigne retningslinjer for ferdsel i trafikken		Kontinuerleg	Kommunedirektør/ einingsleiarar
10	2	Bussar til transport i eigen regi skal ha bilbelte (helst 3-punkt)		Kontinuerleg	Kommunedirektør/ einingsleiarar
11	3	E-læringskurs i trafikktryggleik og HMS for tilsette		2024	Kommunedirektør
12	3	Påverka slik at alle bussar til skuleskyss har bilbelte (helst 3-punkt)		Kontinuerleg	Einingsleiar/ innkjøp

Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemma)

Barn

Nasjonale mål					
Barn (0-14 år) (kapittel 10.1)		Antal drepne barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst to år i 2022-2025)	
Kommunale tiltak:					
Nr.	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
13	1	Barnehagar og skular skal vera godkjende som Trafikksikre (jf kriterium)		Kontinuerleg	Einingsleiarar
14	2	Arbeida for best mogleg trafikksikre sonar rundt skular og barnehagar		Kontinuerleg	Einingsleiarar
15	1	Sørgje for tilstrekkeleg kompetanse for god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk.		Kontinuerleg	Einingsleiarar
16	1	Fokus på trafikktryggleiksarbeid i samarbeid med føresette (foreldremøte)		Kontinuerleg	Einingsleiarar
17	2	Ha undervisningsopplegg med tema trafikktryggleik i skular og barnehagar		Kontinuerleg	Kommunalsjef oppvekst og kultur

Ungdom og unge førarar

Nasjonale tilstandsmål:					
Ungdom og unge førarar (kapittel 11.1)		Risiko for bilførarar i aldersgruppa 18-19 år for å bli drepne eller hardt skadde per køyrde km A Reduksjon i perioden 2022-2025 samanlikna med perioden 2018-2019		- 25 % A	
Kommunale tiltak:					
Nr.	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
18	1	Ungdomsskulane arbeider for å ha naudsynt kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet		Kontinuerleg	Einingsleiar
19	2	Stimulera frivillige lag og organisasjonar til å ha trafikktryggleik som tema på sine møte		Kontinuerleg	Kultur/folkehelse-koordinator
20	1	Trafikktryggleik tema på undervisning på vaksenopplæringscenteret		Kontinuerleg	Einingsleiar vaksenopplæring

Eldre trafikantar

Nasjonale tilstandsmål:					
Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsettingar (kapittel 12.1)		Risiko for bilførarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepne eller hardt skadde per køyrde km		- 25 % A	
		Risiko for fotgjengarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepne eller hardt skadde i trafikkulykker per gå-km		- 25 % A	
		A Reduksjon i perioden 2022-2025 samanlikna med perioden 2018-2019			
Kommunale tiltak					
Nr.	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
21	1	Stimulera pensjonistlaga til å integrera trafikktryggleik i si verksemd		Kontinuerleg	Folkehelsekoordinator
22	2	Auka bruk av universell utforming av vegar og gangfelt		Kontinuerleg	Ordførar/kommunedirektør

Trafikantgrupper/køretøygrupper (gåande, syklande, mc og moped, tunge køretøy)
Innsatsområde, gåande og syklande

Nasjonale tilstandsmål:					
Gåande og syklande (kapittel 13.1)	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittleg risiko for:				
	-Fotgjengarar å bli drepne eller hardt skadd.		-25 % (per gåkm) A		
	- Syklistar å bli drepne eller hardt skadd		-25 % (per sykkelkm) A		
	A Reduksjon i gjennomsnittleg risiko i perioden 2022-2025 samanlikna med perioden 2018-2019				
	Andel syklistar som bruker sykkelhjelme		65,9 % (2019)	75 % (2026)	
	Andel fotgjengarar som bruker refleks på opplyst veg i mørke		46 % (2021)	53 % (2026)	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
23	1	Tema på foreldremøte der viktig personleg verneutstyr (hjelme, refleks) er i fokus		Kontinuerleg	Einingsleiarar/ helsesjukepleiarar
24	2	Påverka/ arbeide for meir sykkel- og gangveg (i møte med vegmynde) på risikoutsette område		Kontinuerleg	Ordførar/ kommunedirektør

Motorsykel og moped

Nasjonale tilstandsmål:					
Motorsykel og moped (kapittel 14.1)		Risiko for å bli drept eller hardt skadet for MC- og mopedførere per kjørt km A Reduksjon i perioden 2022-2025 sammenlikna med perioden 2017-2020.		- 25 % A	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
25	1	Trafikkopplæring i samsvar med kompetansemåla i kunnskapsløftet		Kontinuerleg	Einingsleiar
26	2	Ungdomsskulane arbeider for å kunne å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet		Kontinuerleg	Einingsleiar

Systematisk trafikktryggleiksarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale tilstandsmål:					
Systematisk og samordna trafikktryggleiksarbeid i fylkeskommunar og kommunar (kapittel 19.1)		Antall kommunar som er godkjent som Trafikksikre kommunar	130 per 31/12-2021	200 per 1/1-2026	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
27	1	Verta re-godkjend som Trafikksikker kommune		2024	Kommune- direktør

Fysiske trafikktryggleikstiltak

Kommunale tiltak: Arealplanlegging gjennom kommuneplan og reguleringsplanar er eit svært viktig verkemiddel i det kommunale trafikktryggleiksarbeidet. Til dømes er etablering av gang- og sykkelveg, gatelys og trygg kryssing av vegar for gåande, særleg langs skulevegane, aktuelle verkemiddel som gir trafikktryggleiksgevinst. Nedsette fartsgrenser er òg aktuelle verkemiddel for å redusera ulykkesrisikoen.

Godt vedlikehald, både sommar og vinter, er med og sikrar trygg trafikk. Gang- og sykkelveg langs skulevegane bør brøytast og strøast før skulestart.

Gjennomføringa av prioriterte tiltak på og langs fylkesvegnettet er Rogaland fylkeskommune sitt ansvar. Hå kommune vil oppmoda Rogaland fylkeskommune til å nytta trafikktryggleiksplanen som grunnlag for sine prioriteringar og gjennomføring av tiltak.

Fysiske trafikksikringstiltak vert prioriterte i eigen trafikksikringsplan som vert revidert årleg.

Økonomi

Trafikktryggleikstiltaka i planen som kommunen har ansvar for skal innarbeidast i økonomiplan. Førreslegne tiltak skal så langt det let seg gjera synleggjerast med kostnadar. Nye tiltak og finansiering av desse må vurderast og samordnast med økonomiplanarbeidet. Einingsleiarane/rådmannen har ansvaret for å innarbeida utgiftene innanfor eige budsjettområde.

