

Trafikksikkerhetsplan for Time kommune

2027-2035

Temaplan



Vedtatt av kommunestyret i Time kommune 9.12.2026

FORORD

Denne planen er utarbeidet etter mal av Trygg Trafikk. Malen skal hjelpe kommuner til å utvikle en helhetlig kommunal trafikksikkerhetsplan. Dokumentet ivaretar nasjonale målsettinger, intensjoner, og bredden i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

Malen er koblet til [Håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner](#), utarbeidet av Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Håndboken og malen skal fungere som støtte for utarbeidelse av kommunale trafikksikkerhetsplaner, og kan bidra til inspirasjon på innhold og oppsett.

Time kommune har valgt at trafikksikkerhetsplanen skal ha status som temaplan. Velges kommunedelplan må prosesskrav jf. plan- og bygningsloven oppfylles. Uavhengig av planstatus er det en fordel å legge opp til en bred medvirkningsprosess (offentlig høring). I V722 er det gitt anbefalinger hvilke punkter vedrørende trafikksikkerhet som bør være et minimum dersom kommunen velger å integrere trafikksikkerhet inn i en annen plan. Dette kan være vesentlig for kommuner hvis fylkeskommune har gyldig trafikksikkerhetsplan som vilkår for tildeling av tilskudd til fysiske trafikksikkerhetstiltak eller lignende.

I kapittel 2 beskrives de viktigste nasjonale og regionale føringene som er relevante for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, og som er vesentlig for en helhetlig tilnærming.

Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune er omtalt som tiltak. For kommuner som ikke er godkjente, men som ønsker å arbeide mot en godkjenning, vil det være en fordel å ha tiltaket forankret i kommunens trafikksikkerhetsplan i kapittel 6, organisatoriske tiltak.

Høringsutkastet er forankret i kommunedirektøren sin ledergruppe og administrasjonsutvalget. Etter høring vil planen bli lagt fram for endelig godkjenning i Time kommunestyre.

Kommunedirektøren sin ledergruppe har bestemt at intern oppfølging av planen skal skje gjennom en egen trafikksikkerhetsgruppe med representanter fra hver av tjenesteområdene. Tjenesteområdet Samfunn og kultur har koordineringsrollen.

For at trafikksikkerhetsplanen skal nå bredden i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet omfatter den både organisatoriske, trafikanterrettede og fysiske tiltak.

Det er viktig at kommunen utarbeider en trafikksikkerhetsplan tilpasset lokale, konkrete trafikksikkerhetsutfordringer.

Innholdsfortegnelse

1. INNLEDNING	3
1.1 Historikk.....	4
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Time kommune	4
2 OVERORDNEDE FØRINGER	5
2.1 FNs bærekraftsmål	5
2.2 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036	6
2.3 Barnas transportplan.....	6
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029	7
2.5 Regional transportplan for Rogaland fylkeskommune	7
2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	8
2.7 Trafikksikker kommune	8
3 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I TIME KOMMUNE	9
3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	10
3.2 Ulykkesituasjonen i kommunen	11
3.3 Analyse av ulykkene	14
4 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET	14
4.1 Mål.....	14
4.2 Strategi	14
5 KOMMUNALE TILTAK	15
6 INNSATSOMRÅDENE OG PRIORITERTE OMRÅDER	17
6.1 Fart.....	17
6.2 Rus	17
6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn.....	17
6.4 Uoppmerksomhet	18
6.5 Barn (0-14 år).....	18
6.6 Ungdom og unge førere	18
6.7 Eldre trafikanter	19
6.8 Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel).....	19
6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV	19
6.10 Næringstransport på vei.....	19

6.11 Investeringer, drift og vedlikehold	20
6.12 Teknologi for bedre trafiksikkerhet.....	20
6.13 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	20
6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	20
6.15 Fysiske tiltak	21
7 ØKONOMI	21
8 EVALUERING OG RULLERING	21
9 TILTAK.....	22
10 VEDLEGG	24

1. INNLEDNING

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det fastsatt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen. I Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 er målet at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. På lengre sikt er målet at ingen skal omkomme i vegtrafikken innen 2050.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal redusere risikoen for ulykker og skader blant alle trafikantgrupper og i alle aldersgrupper. Trafikksikkerhetsplanen beskriver kommunens prioriteringer for å styrke trafikksikkerheten og bidra til å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og virkemidler som gir mulighet til å påvirke trafikksikkerheten, blant annet som:

- planmyndighet
- barnehage- og skoleeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør
- vegeier

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

Gjennom Folkehelseloven og Plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har også ansvar for investering, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et særskilt ansvar for å planlegge, prioritere og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger i tråd med Veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Time kommune 2027-2035 skal være et styringsverktøy for kommunens arbeid med trafikksikkerhet i planperioden. Planen skal bidra til en helhetlig og målrettet innsats for å forebygge trafikkulykker og skape trygge og tilgjengelige lokalsamfunn for alle.

Kommunestyrets vedtak: 9.12.26

1.1 Historikk

Denne planen er nummer 3 i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Time kommune. Forrige plan utløp i 2025, men vart forlenga ut 2026. Trafikksikkerhetsplanene har vært et viktig styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.

1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Time kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Time kommune er et tverrfaglig ansvar som omfatter flere kommunale tjenesteområder og sektorer. Arbeidet skal være forankret både administrativt og politisk, og inngå som en integrert del av kommunens planlegging, drift og tjenesteutøvelse.

Kommunedirektøren har det overordnede administrative ansvaret for kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Ansvaret for oppfølging og gjennomføring av tiltak er fordelt på de ulike kommunale enhetene i henhold til deres ansvarsområder.

Som planmyndighet skal kommunen ivareta trafikksikkerhet i areal- og transportplanleggingen. Som vegeier har kommunen ansvar for investering, drift, vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Barnehager og skoler har ansvar for trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid, mens kommunen som arbeidsgiver og transportkjøper skal stille krav til sikker ferdsel og sikker transport.

For å sikre en helhetlig innsats samarbeider kommunen med en rekke eksterne aktører, blant annet:

- Trygg Trafikk
- Statens vegvesen
- Politiet
- Fylkeskommunen
- FAU, skolemiljøutvalg og andre lokale organisasjoner
- Innbyggere, næringsliv og frivillige lag og foreninger

Samarbeidet skal bidra til å identifisere utfordringer, prioritere tiltak og fremme en felles innsats for økt trafikksikkerhet i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen skal være et verktøy for koordinering, prioritering og oppfølging av kommunens trafikksikkerhetsarbeid i planperioden.

2 OVERORDNEDE FØRINGER

Kommunens trafikksikkerhetsplan er forankret i nasjonale, regionale og lokale målsettinger. For å sikre en helhetlig tilnærming bygger planen på sentrale styringsdokumenter og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.

2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
 - Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
 - Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
 - Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...]
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
 - Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid bidrar til oppfyllelse av flere av FNs bærekraftsmål.

Særlig relevant er **mål 3 God helse og livskvalitet**, der delmål 3.6 innebærer at antall dødsfall og skader forårsaket av trafikkulykker skal halveres innen 2030.

Trafikksikkerhetsarbeidet bidrar også til **mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn**, som blant annet omhandler tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer og bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Videre understøtter trafikksikkerhetsarbeidet **mål 4 God utdanning** gjennom trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i barnehage og skole, samt **mål 17 Samarbeid for å nå målene**, der samarbeid mellom kommunen, offentlige myndigheter, frivillige organisasjoner, næringsliv og innbyggere er en viktig forutsetning for å lykkes. Gjennom målrettet og systematisk arbeid skal kommunen bidra til økt trygghet for alle trafikanter og støtte opp under både de nasjonale trafikksikkerhetsmålene og FNs bærekraftsmål.

2.2 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

I Nasjonal transportplan 2025-2036 heter det: «Regjeringen har høye ambisjoner for transportsikkerheten og vil intensivere arbeidet i samsvar med visjonen om null drepte og hardt skadde.»

Nullvisjonen, altså visjonen om null drepte og hardt skadde i norsk vegtrafikk, er en av de fem likestilte strategiene i Nasjonal transportplan og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappemålet fram mot 2030 er maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Samtidig er det et mål at ingen skal omkomme i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2025–2036 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir frihet og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

Regjeringen vil:

intensivere arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i transportsektoren, og følge opp konkrete etappemål om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Sentrale tiltak er å:

forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet på vei innen kontroll og håndheving, kampanjevirkosomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov.

2.3 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert, tilgjengelig og tilpasset alle, og legge til rette for at barn og unge kan leve aktive og selvstendige liv i både byer og lokalsamfunn. God areal- og transportplanlegging skal ivareta barn og unges behov og bidra til trygge omgivelser for ferdsel, lek og aktivitet.

Barn og unge er særlig sårbare i trafikken. Deres fysiske og mentale utvikling, begrensede erfaring og evne til å vurdere risiko gjør at de har behov for særskilt oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygge skoleveger, sikre krysningspunkter og gode løsninger for gående og syklende er derfor viktige satsingsområder.

I Barnas transportplan understreker regjeringen betydningen av å ivareta barn og unge i transportpolitikken. Regjeringen vil blant annet:

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveger og nærmiljøer
- arbeide for nullvisjonen, der ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken

Kommunen skal gjennom planlegging, drift, vedlikehold, trafikkopplæring og samarbeid med foresatte, skoler, barnehager og andre aktører bidra til at barn og unge kan ferdes trygt i trafikken. Hensynet til barn og unge skal være et gjennomgående perspektiv i kommunens trafikksikkerhetsarbeid og ved prioritering av tiltak i planperioden.

2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 er en fireårig plan for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Planen er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og flere storbykommuner, med bidrag fra en rekke andre aktører.

Planen inneholder om lag 200 målrettede tiltak og følger opp målene i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Tiltakene skal bidra til at antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken reduseres til maksimalt 350 innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. For kommunene er tiltaksplanen et viktig grunnlag for prioritering, organisering og oppfølging av det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Planen løfter særlig fram innsatsområder der ulykkesrisikoen er høy, og hvor kommunene har viktige virkemidler gjennom planlegging, opplæring, drift og vedlikehold av vegnettet.

Kommunens trafikksikkerhetsplan skal sees i sammenheng med den nasjonale tiltaksplanen. Lokale mål og tiltak skal bidra til å understøtte nasjonale målsettinger og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2026–2029. Særlig gjelder dette arbeidet med trygge skoleveger, sikker ferdsel for gående og syklende, trafikksikker arealplanlegging, forebyggende holdningsskapende arbeid og et systematisk trafikksikkerhetsarbeid i hele kommunen.

2.5 Regional transportplan for Rogaland fylkeskommune

Regional transportplan gir føringer for utviklingen av transportsystemet i fylket og er et viktig styringsdokument for arbeidet med samferdsel, mobilitet og trafikksikkerhet.

Planen synliggjør fylkeskommunens prioriteringer knyttet til framkommelighet, trafikksikkerhet, drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet.

For kommunen er den regionale transportplanen et viktig grunnlag for samordning og samarbeid med fylkeskommunen. Planen bidrar til å sikre felles prioriteringer og gir føringer for kommunens innspill til handlingsprogrammer, investeringstiltak og

trafikksikkerhetsarbeid. Den er også et viktig verktøy i oppfølgingen av trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesvegnettet og i lokalsamfunnet.

Kommunens trafikksikkerhetsplan skal være i tråd med mål og prioriteringer i regional transportplan og bidra til en helhetlig utvikling av et trygt, effektivt og bærekraftig transportsystem i fylket. Gjennom et tett samarbeid med fylkeskommunen skal kommunen arbeide for å identifisere utfordringer, prioritere tiltak og fremme trafikksikkerhet for alle trafikanter.

2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker er et betydelig folkehelseproblem fordi de kan føre til dødsfall, alvorlige skader, varige helseplager og redusert livskvalitet. Forebygging av trafikkulykker og trafikkskader er derfor en viktig del av kommunens samlede folkehelsearbeid.

Trafikksikkerhet er et tverrsektorielt ansvarsområde som krever samarbeid på tvers av kommunens virksomheter og fagområder. Arbeidet må integreres i kommunens planlegging, tjenesteutvikling og forebyggende innsats. Dette gjelder særlig innen oppvekst, helse og omsorg, tekniske tjenester, folkehelsearbeid og arealforvaltning.

Gjennom systematisk trafikksikkerhetsarbeid kan kommunen bidra til å redusere risikoen for ulykker, fremme trygg ferdsel og legge til rette for aktiv transport som gange og sykling. Dette gir positive gevinster både for folkehelsen, miljøet og innbyggernes trivsel. Etter Folkehelseloven skal kommunen fremme befolkningens helse, trivsel og gode sosiale og miljømessige forhold, samt bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade og lidelse. Trafikksikkerhetsarbeidet er derfor en naturlig og viktig del av kommunens folkehelseansvar og arbeidet med å skape trygge og helsefremmende lokalsamfunn.

2.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er en nasjonal godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunene. Formålet med ordningen er å sikre at trafikksikkerhet inngår som en integrert del av kommunens styring, planlegging og tjenesteutøvelse, og at arbeidet gjennomføres systematisk og på tvers av sektorer.

For å bli godkjent som Trafikksikker kommune må trafikksikkerhetsarbeidet være forankret både politisk og administrativt. Arbeidet skal være integrert i kommunens styringssystemer og følges opp gjennom blant annet planarbeid, HMS- og internkontrollsystemer, opplæring, innkjøpsrutiner og transportordninger. Godkjenningen gjelder i tre til fire år og må deretter fornyes gjennom regodkjenning.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 er det lagt til grunn at minst 250 kommuner skal være godkjent som Trafikksikker kommune innen utgangen av planperioden.

For å oppfylle kravene i ordningen skal kommunen blant annet:

- ha forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør, med tydelig ansvarsfordeling i relevante sektorer og enheter

- ha integrert trafikksikkerhet i HMS- og internkontrollsystemet, inkludert rutiner for tjenestereiser, transport i kommunal regi og kjøp av transporttjenester
- ha et oppdatert kunnskapsgrunnlag om trafikkulykker, risikoforhold og trafikale utfordringer som grunnlag for prioritering av tiltak
- ha en oppdatert trafikksikkerhetsplan med rutiner for gjennomføring, rapportering, evaluering og rullering
- integrere trafikksikkerhet i kommunens folkehelsearbeid og i relevante sektorer som oppvekst, helse og omsorg, kultur, tekniske tjenester, planlegging og HR
- oppfylle de sektorvise kriteriene i ordningen og sikre at trafikksikkerhetsarbeidet er kjent, forankret og fulgt opp i hele organisasjonen

Gjennom godkjenningsordningen Trafikksikker kommune forplikter kommunen seg til å arbeide kontinuerlig og målrettet for å forebygge trafikkulykker og skape trygge omgivelser for alle trafikanter. Ordningen bidrar til å styrke kvaliteten på kommunens trafikksikkerhetsarbeid og til å sikre at innsatsen er forankret i både nasjonale mål og lokale behov.

Time kommunen ble godkjent som Trafikksikker kommune 2016 og arbeider aktivt med å opprettholde og videreutvikle arbeidet i tråd med kriteriene for ordningen.

3 ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I TIME KOMMUNE

Trafikkulykker og trafikkskader medfører store menneskelige belastninger for de berørte og betydelige kostnader for samfunnet. Konsekvensene berører også kommunens helse- og omsorgstjenester gjennom behov for behandling, rehabilitering og oppfølging. Forebygging av trafikkulykker er derfor både et viktig folkehelseiltak og en samfunnsøkonomisk lønnsom investering.

De nasjonale tallene viser at antallet omkomne i vegtrafikken har gått betydelig ned over tid. Utviklingen de siste årene viser imidlertid at trafikksikkerhetsarbeidet fortsatt står overfor store utfordringer. I 2025 omkom 106 personer og 645 personer ble hardt skadd i vegtrafikken i Norge. Totalt ble dermed 751 personer drept eller hardt skadd. Dette er en økning sammenlignet med 2024.

Målet i Nasjonal transportplan 2025–2036 er at antallet drepte og hardt skadde skal reduseres til maksimalt 350 innen 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Tallene viser at det fortsatt er et betydelig stykke igjen før etappemålet er nådd.

Kunnskap om ulykkesutviklingen er et viktig grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetstiltak. Samtidig har den offisielle ulykkesstatistikken begrensninger. Dette gjelder særlig ulykker med lettere personskader, som ofte ikke blir registrert av politiet og derfor ikke inngår i de nasjonale registrene.

Mørketallene antas å være størst for ulykker som involverer gående og syklende, spesielt eneulykker der ingen motoriserte kjøretøy er involvert. Slike hendelser kan likevel medføre betydelige personskader og representerer en viktig utfordring i arbeidet med å skape et trygt og tilgjengelig transportsystem for alle.

Ved vurdering av trafikksikkerhetsutfordringer bør kommunen derfor legge til grunn både offisiell ulykkesstatistikk og lokal kunnskap om risikoforhold, utrygge trafikkmiljøer og hendelser som ikke nødvendigvis er registrert i de nasjonale ulykkesdatabasene.

3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

➤ Elsparkesykler

Økt utbredelse av elsparkesykler i senere tid har ført til ulemper for andre trafikanter.

Ulykkesrisikoen for elsparkesyklister er høyere enn for vanlige syklist, de fleste er eneulykker. Typiske ulykker er fall etter kontakt med kantstein eller hull i veien.

Fotgjengere er ofte redde for konflikter og ulykker med elsparkesykler på fortau.

Framkommelighet kan bli redusert av feilparkerte elsparkesykler. Personer med nedsatt syn og rullestolbrukere vil være spesielt hindret av feilparkerte og veltede elsparkesykler. For å regulere bruken av elsparkesykler har Time kommune inn gått avtale med utleier av elsparkesykler. [Gjeldene nasjonale regler for elsparkesykler](#) og lokal avtale.

➤ Hekk og vegetasjon

Mange ulykker skyldes dårlig sikt. Ofte er det hekk, busker og vegetasjon som hindrer oversikt. Det er viktig for trygg ferdsel i trafikken at trafikantene har fri sikt og selv blir sett. I sommerhalvåret vokser vegetasjon raskt og skolebarn ferdes til og fra skole og fritidsaktiviteter, vegetasjon utover siktlinjer blir da en utfordring for trafikksikkerheten. Forvokst vegetasjon kan gjemme trafikkskilt, hindre friferdsel på fortau og presse myke trafikanter ut i veibanen. Time kommune er ansvarlig for drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet i kommunen. Dette inkluderer ansvar for god sikt og trygg ferdsel, men kommunens handlingsrom er begrenset når trafikkfarlig vegetasjon i vegkryss og ved utkjørsel vokser på privat eiendom. Det er grunneier som er ansvarlig for at vegetasjon på egen eiendom ikke skaper trafikkfarlige situasjoner. Kommunen har ansvar for å se til at grunneiere faktisk holder vegetasjonen på egen eiendom (jf. Nabolova), og så lav at de er fri sikt ved utkjørsler og kryss (jf. veglova). Det å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevende. Kommunen er derfor helt avhengig av innbyggernes innsats for å sikre at kommunale veier har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdes der.

➤ Barnetråkk

Det har blitt gjennomført barnetråkkregistreringer i Time kommune i første halvår av 2026. På alle kommunens skoler har det i 5. og 9. klasse blitt gjort registreringer om skole- og fritidsveg. Det er også mulighet for elevene å legge inn punkt i kart med kommentar om evt. trafikale utfordringer. Data fra barnetråkk registreringer er verdifulle både i arealplanlegging når nye områder skal bygges ut, men også i form av tilbakemeldinger fra barn og unge om hvordan de opplever trafikken i sitt nærområde. Barn- og unge har ikke like god trafikkforståelse som voksne og er en

sårbar gruppe i trafikken. Kommunen vil gå igjennom disse dataene og vurdere fysiske tiltak på bakgrunn av registreringer.

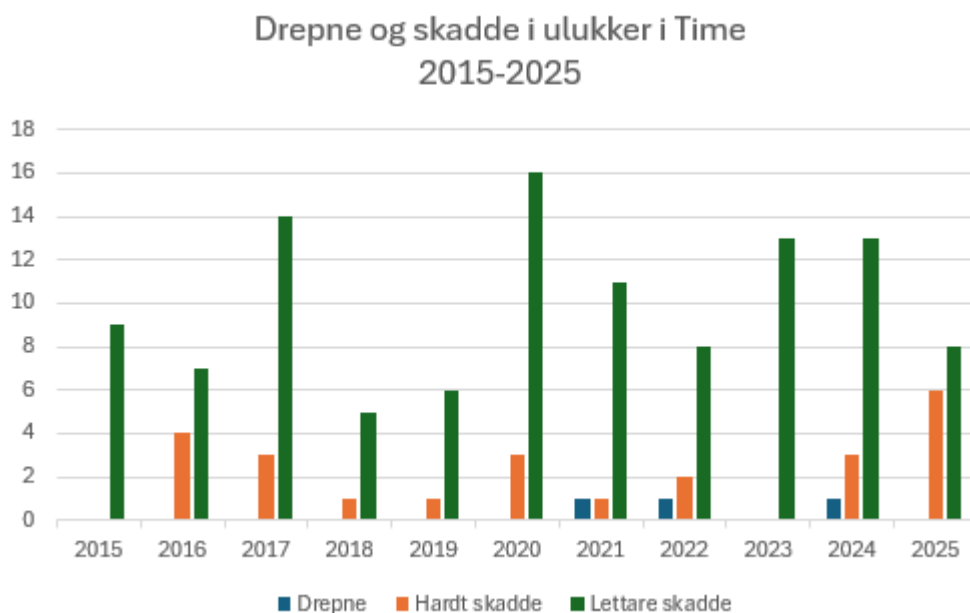
➤ Spesielle ulykkespunkt eller strekninger

Definisjon ulykkespunkt: Et punkt på veien som er særlig ulykkesutsatt. En strekning på 100m som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år. Vi har ikke registrerte ulykkespunkt innenfor denne definisjonen de siste 5 år i Time. Utvider vi begrepet med et år ser vi at rundkjøring der Tinghaugvegen og Reevegen møter Arne Garbogs veg er ulykkesutsatt. Dette krysset er omregulert i plan 0552, med andre løsninger for myke trafikanter.

Definisjon ulykkesstrekning: En strekning på vei som er særlig ulykkesbelastet. En strekning på 1000m som har 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

Det er ikke strekninger som kommer innenfor denne definisjonen i Time kommune de siste 5 årene.

3.2 Ulykkesituasjonen i kommunen

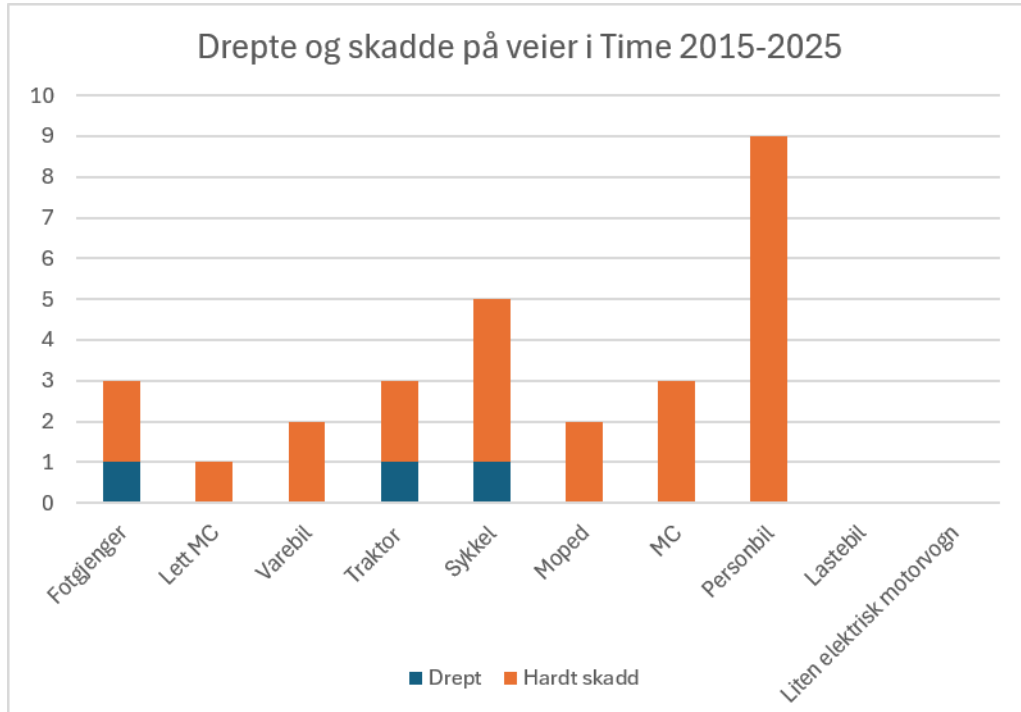


Kilde: SSB

Time kommune har ansvar for og drifter ca. 160 km veg. Veinettet bærer preg av at det er flere eldre veger med dårlig standard i enkelte område. Time kommune er en landbrukskommune der traktor og landbruksmaskiner også benytter vegnettet, spesielt på bygdeveier. Det er størst sjans for ulykker skjer der det er mye trafikk og høy ÅDT.

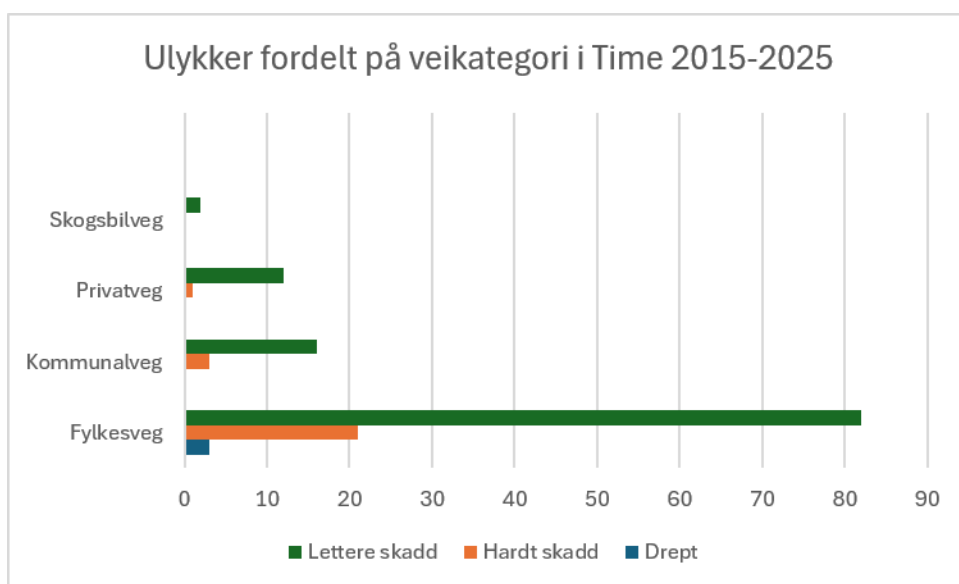
Statistikken viser variasjon mellom år, vi ser at tallet for hardt skadde i 2025 var høyt sammenlignet med tidligere år. Det varierer mellom 0 og 6 i diagrammet over. Lettere skadde varierer mye, 5 i 2018 og 16 i 2020.

Det er tre drepte i trafikken i Time i perioden 2015-2025. Dødsulykkene fant sted i 2021, 2022 og 2024, de andre årene var det ikke dødsulykker.



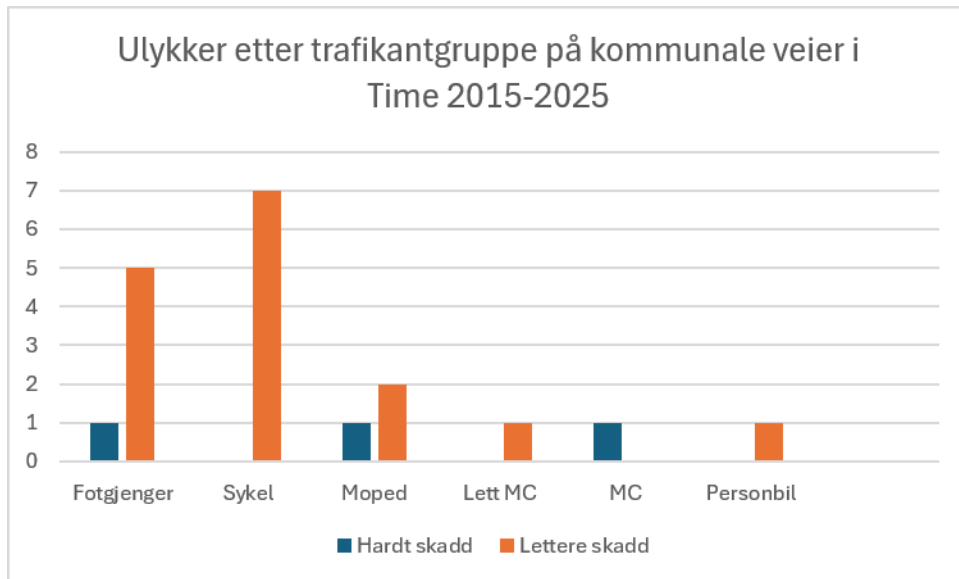
Kilde: Statens vegvesens ulykkesstatistikk (Trine)

Drepte og skadde fordelt på trafikkgrupper viser at det er flest hardt skadde blant syklister og trafikanter i personbil. Drepte fordeler seg mellom fotgjenger, syklist og traktor.



Kilde: Statens vegvesens ulykkesstatistikk (Trine)

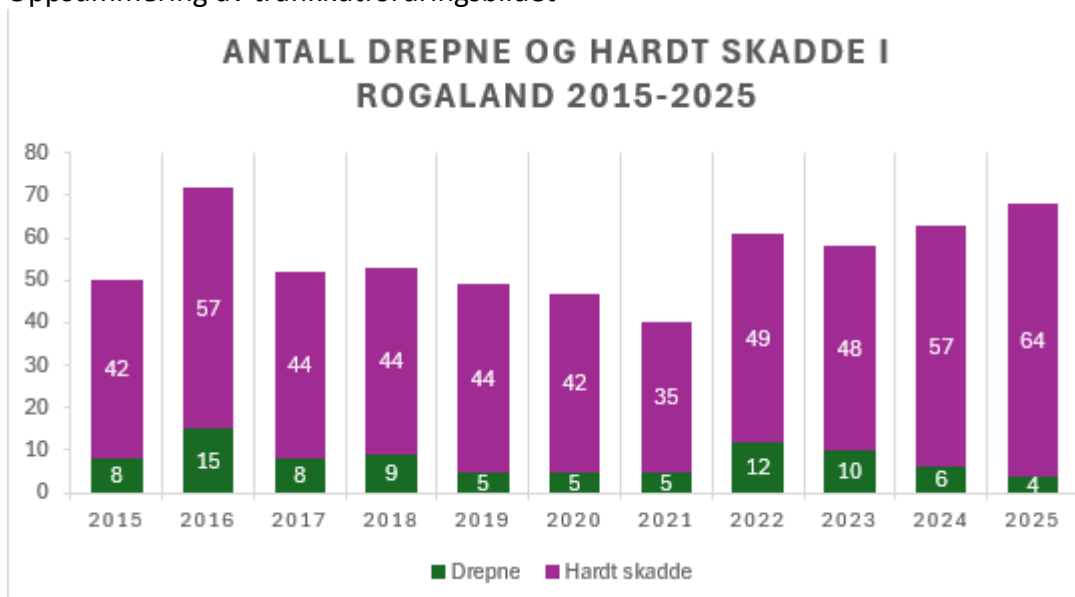
I Time har vi ikke Europaveier eller Riksveier. Det er fylkesveiene som er mest trafikerte, har høyest ÅDT, det er også høyere fartsnivå enn på de kommunale veiene.



Kilde: Statens vegvesensulykkesstatistikk (Trine)

Myke trafikanter som fotgjengere og syklister er den svake part i ulykker med andre trafikgrupper. Derfor bør gruppen prioriteres når utbyggingsområder planlegges og når trafikksikringsmidler skal prioriteres. Ved å tilrettelegge for myke trafikanter vil en samtidig legge til rette for fysisk aktivitet, som igjen gir samfunnet framtidig gevinst i form av bedre folkehelse.

- Utsatte trafikanthgrupper
- Risikopunkter og risikostrekninger
- Innspill fra innbyggere, skoler og barnehager
- Oppsummering av trafikutfordringsbildet



3.3 Analyse av ulykkene

Ulykkestallene for Time kommune viser store variasjoner fra år til år. Enkelthendelser kan gi store utslag på statistikken. Det er derfor naturlig å se statistikken i sammenheng med ulykkesstatistikken for Rogaland. Statistikken for Rogaland viser en positiv trend med færre som mister livet i trafikken, men dessverre også en urovekkende trend med at flere blir hardt skadet.

Time kommune sin trafiksikkerhetsplan har derfor fokus på generelle tiltak, både forebyggende tiltak og fysiske tiltak.

4 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Mål og strategi for trafiksikkerhetsarbeidet Time kommune legges nullvisjonen til grunn for alt trafiksikkerhetsarbeid. Nullvisjonen innebærer at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Visjonen skal være retningsgivende for kommunens planlegging, prioriteringer og tiltak innen trafiksikkerhet.

4.1 Mål

Time kommune skal arbeide for et trygt og sikkert trafikkssystem som reduserer risikoen for trafikkulykker og trafikkskader. Gjennom et systematisk og kunnskapsbasert trafiksikkerhetsarbeid skal kommunen bidra til å nå de nasjonale målene for reduksjon av drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Kommunen skal særlig arbeide for at:

- alle trafikanter kan ferdes trygt i lokalmiljøet
- barn og unge har trygge skoleveger og nærmiljøer
- flere kan gå og sykle på en trygg måte
- trafiksikkerhet ivaretas i all relevant planlegging og tjenesteutøvelse
- kommunen oppfyller kriteriene for ordningen Trafikksikker kommune

4.2 Strategi

For å bidra til måloppnåelse skal Time kommune arbeide systematisk, målrettet og tverrsektorielt med trafiksikkerhet. Arbeidet skal bygge på prinsippene i den nasjonale trafiksikkerhetspolitikken og prioriteringene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026–2029.

Kommunen skal særlig:

- påvirke innbyggere, ansatte og samarbeidspartnere til å ferdes med lavest mulig risiko for skade og død i trafikken
- integrere trafiksikkerhet i planlegging, drift, tjenesteutvikling og folkehelsearbeid
- arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle kommunale sektorer og virksomheter
- sikre tydelige ansvarsforhold, rutiner og systemer for oppfølging, evaluering og rapportering
- prioritere tiltak basert på kunnskap om ulykker, risiko og lokale utfordringer
- gjennomføre både fysiske, organisatoriske og holdningsskapende tiltak for å redusere ulykkesrisikoen
- samarbeide med fylkeskommunen, Statens vegvesen, politiet, skoler, barnehager, frivillige organisasjoner og andre relevante aktører om trafiksikkerhetsarbeidet

Gjennom disse strategiene skal kommunen bidra til et tryggere trafikksystem og til å nå målet om færre drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

5 KOMMUNALE TILTAK

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026–2029 er det fastsatt mål og tilstandsindikatorer for sentrale innsatsområder som har stor betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Innsatsområdene retter seg mot både trafikantatferd, kjøretøy, vegsystem og organisering av trafiksikkerhetsarbeidet, og danner et viktig grunnlag for prioritering av tiltak på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Selv om ikke alle innsatsområdene ligger innenfor kommunens ansvarsområde, har kommunen en viktig rolle gjennom planlegging, drift og vedlikehold av vegnettet, trafikkopplæring, folkehelsearbeid og samarbeid med andre aktører.

Kommunens trafiksikkerhetsarbeid skal derfor bidra til å understøtte de nasjonale målene gjennom målrettede tiltak innenfor områder der kommunen har ansvar og virkemidler.

Nedenfor presenteres de innsatsområdene i den nasjonale tiltaksplanen som er mest relevante for kommunens trafiksikkerhetsarbeid i planperioden.

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2030 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.
Rus	Innen 2030 skal kjøring under påvirkning av alkohol over 0,2 promille utgjøre maksimalt 0,15 prosent av trafikkarbeidet. Innen 2034 skal kjøring under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen utgjøre maksimalt 0,4 prosent av trafikkarbeidet.

Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2030 skal 98,5 prosent av førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte, 95 prosent av førere av tunge godsbiler bruke bilbelte, 80 prosent av barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt i bil og 85 prosent av barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.
Uoppmerksomhet	Innen 2030 skal omfanget av ulovlig mobilbruk være halvert sammenlignet med referanseåret 2019.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2026-2029 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.
Ungdom og unge førere	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd per kjørte km være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
Eldre trafikanter	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at bilførere i alderen 75+ og fotgjengere i alderen 75+ blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2021-2024.
Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for at fotgjengere og syklistene blir drept eller hardt skadd være 30 prosent lavere enn i årene 2021-2024. Innen 2030 skal 55 prosent av fotgjengerne bruke refleks i mørket og 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer.
Motorsykkel, moped og ATV/UTV	I årene 2026-2029 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis tung motorsykkel, lett motorsykkel og moped være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.
Næringstransport på vei	Antall drepte i dødsulykker med tunge godsbiler der fører av den tunge godsbilen er utløsende part skal være 35 prosent lavere i perioden 2026-2029 sammenlignet med perioden 2021-2024.
Investeringer, drift og vedlikehold	I planperioden 2026-2029 skal summen av faktorer knyttet til veiforhold som UAG har pekt på som sannsynlig medvirkende til

	dødsulykker være 30 prosent lavere enn i perioden 2021-2024.
Teknologi for bedre trafiksikkerhet	Norge skal ligge langt fremme på bruk av nyere teknologi for bedre trafiksikkerhet. I tillegg skal innføringen av automatisert og digitalisert veitransport være trafiksikker.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Ved utgangen av planperioden skal minst 250 kommuner være godkjente som Trafiksikker kommune og minst 300 kommuner ha en trafiksikkerhetsplan som er gyldig for 2029.
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	Det skal foreligge oppdatert og ny kunnskap som gjør oss i stand til å gjøre gode prioriteringer for å sikre en reduksjon i drepte og hardt skadde i samsvar med etappemålet i NTP 2025-2036.

6 INNSATSOMRÅDENE OG PRIORITERTE OMRÅDER

I dette kapitlet beskrives kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale målene og tilstandsformuleringene. Kapitlene er strukturert etter innsatsområdene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029 og supplert med en egen seksjon for fysiske tiltak i punkt 6.15.

6.1 Fart

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- revidere og forankre retningslinjer for tjenestereiser med tydelige krav om lovlig fart og trygg kjøreatferd.
- innarbeide trafiksikkerhet og fart som årlig tema i HMS-arbeidet og i kommunens arbeidsmiljøutvalg.
- stille krav til trafiksikker atferd og etterlevelse av fartsgrenser ved kjøp av transporttjenester og drift- og vedlikeholdstjenester.
- gjennomføre opplæring for ansatte som kjører i tjeneste, med vekt på fartstilpasning, risikovurdering og sikker kjøring.
- bruke kommunens rolle som vegeier til å vurdere fartsdempende tiltak og trygge løsninger der risikoen er høy.

6.2 Rus

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- ha tydelige rutiner og kontrolltiltak som forebygger bruk av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler i tjenesten.
- arbeide systematisk med rusforebygging i HMS- og internkontrollarbeidet.
- vurdere krav om alkohol ved kjøp eller leasing av kommunale kjøretøy der dette er relevant.
- stille krav til rusfri transport ved kjøp av transporttjenester og i avtaler med leverandører.

6.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- stille krav om bilbelte og trafikksikker transport ved reiser i kommunal regi.
- alltid velge busser med setebelter ved leie av busser til kommunal transport.
- forankre forventning om beltebruk i retningslinjer for tjenestereiser og transportoppdrag.
- styrke informasjon fra helsestasjon, barnehage og skole om riktig sikring av barn i bil, inkludert bakovervendt sikring.
- oppfordre private barnehager og andre samarbeidspartnere til å følge samme praksis.

6.4 Uoppmerksomhet

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- revidere retningslinjer for tjenestereiser slik at mobilbruk og annen distraksjon under kjøring begrenses tydelig.
- gjennomføre opplæring og intern informasjon om risiko knyttet til uoppmerksomhet, mobilbruk og bruk av skjermer i trafikken.
- stille krav til trafikksikker praksis og minst mulig distraksjon ved kjøp av transporttjenester og i avtaler med leverandører.
- arbeide holdningsskapende overfor ansatte, foresatte og ungdom om oppmerksomhet i trafikken som gående, syklende og førere.

6.5 Barn (0-14 år)

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- vurdere rett til skoleskyss etter reglene om særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- arbeide for trafikksikre soner rundt barnehager og skoler, blant annet gjennom Hjertesoner og trygge hente- og bringeløsninger.
- legge til rette for at flere barn kan gå eller sykle til skolen på en trygg måte.
- oppfylle kriteriene for Trafikksikker kommune i barnehager og skoler og følge opp dette systematisk.
- arbeide for at private barnehager og skoler følger tilsvarende rutiner og standarder for trafikksikkerhet.
- styrke samarbeid med foresatte, FAU, lag og foreninger om sikker transport til skole og fritidsaktiviteter.
- sørge for god trafikkopplæring og sykkelopplæring i tråd med rammeverk og læreplaner.
- ta i bruk tilgjengelige læringsressurser og kampanjer om barns sikkerhet i trafikken.

6.6 Ungdom og unge førere

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- sørge for nødvendig kompetanse og kapasitet til å tilby trafikkopplæring på ungdomstrinnet.
- vurdere valgfaget trafikk og trafikalt grunnkurs som del av kommunens forebyggende arbeid.
- arbeide sammen med ungdomsråd, skoler og foresatte om holdninger til fart, rus, beltebruk og mobilbruk.

- stimulere lag og foreninger til å ha tydelige retningslinjer for trygg transport av ungdom.
- ta i bruk læringsressurser og lokale tiltak som styrker risikoforståelse og ansvarlig atferd i trafikken.

6.7 Eldre trafikanter

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- legge universell utforming til grunn ved planlegging, drift og utforming av veger, gangfelt og holdeplasser.
- vurdere lokale tiltak som bedrer framkommelighet, sikt, belysning og trygg kryssing for eldre trafikanter.
- samarbeide med eldreråd, helse- og omsorgstjenester og frivillige organisasjoner om informasjon og forebyggende arbeid.
- sette trafiksikkerhet for eldre på dagsorden i kommunens eldreråd og relevante møteplasser.

6.8 Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- kartlegge risiko og behov for tiltak for gående, syklende og brukere av elsparkesykkel i kommunen.
- prioritere trygge forbindelser til skole, fritidsarenaer, sentrumsområder og kollektivknutepunkt.
- arbeide for bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg, særlig vinterdrift, sikt og jevne dekker.
- årlig sette søkelys på refleksbruk, sykkelhjelmer og sikker bruk av elsparkesykkel gjennom informasjon og kampanjer.
- legge til rette for fysisk tilrettelegging som reduserer konflikter mellom ulike trafikantergrupper.

6.9 Motorsykkel, moped og ATV/UTV

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- inkludere motorsykkel, moped og ATV/UTV i kommunens forebyggende trafiksikkerhetsarbeid der dette er relevant lokalt.
- samarbeide med skoler, politi, frivillige og lokalt næringsliv om holdningsskapende arbeid rettet mot unge førere.
- vurdere lokale risikostrekninger og melde behov for tiltak til aktuell vegeier.
- arbeide for tryggere atferd, riktig verneutstyr og bedre risikoforståelse blant brukerne.

6.10 Næringstransport på vei

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- stille tydelige trafiksikkerhetskrav ved innkjøp av transporttjenester og ved kontrakter med transportører.
- etterspørre seriøse transportaktører med gode rutiner for fart, hviletid, rusforebygging og sikring.

- følge opp at transportoppdrag i kommunal regi planlegges og gjennomføres med lavest mulig risiko.
- samarbeide med næringsliv og aktuelle aktører om trygg adferd og sikker transport i kommunen.

6.11 Investeringer, drift og vedlikehold

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- beholde og videreutvikle et daglig trafiksikkerhetsfokus i planlegging, investering, drift og vedlikehold av kommunalt vegnett.
- prioritere tiltak på strekninger og punkter med dokumentert eller opplevd høy risiko.
- sikre gode rutiner for drift, vintervedlikehold, sikt, belysning og oppfølging av feil og mangler.
- melde inn behov for trafiksikkerhetstiltak på fylkesveg og riksveg til aktuell vegeier.
- bruke kunnskap fra ulykker, registreringer og lokale innspill i prioritering av fysiske tiltak.

6.12 Teknologi for bedre trafiksikkerhet

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- legge inn krav om trafiksikkerhetsteknologi ved kjøp og leasing av kommunale kjøretøy, der dette er relevant.
- vurdere bruk av teknologi som automatisk nødbrems, førerstøttesystemer og varsling ved fornyelse av kjøretøyparken.
- følge utviklingen i teknologi og digitale løsninger som kan styrke trafiksikkerheten i kommunens virksomhet.
- sikre at innføring av ny teknologi skjer på en måte som ivaretar trafiksikkerheten.

6.13 Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- arbeide for godkjenning eller regodkjenning som Trafiksikker kommune og følge opp kriteriene i hele organisasjonen.
- forankre trafiksikkerhetsarbeidet hos kommunedirektør, ledere og relevante enheter.
- integrere trafiksikkerhet i HMS, internkontroll, innkjøp og transportbestillinger.
- stimulere private virksomheter og samarbeidspartnere til å ha egne rutiner for trafiksikkerhet.

6.14 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- innhente, sammenstille og bruke oppdatert kunnskap fra ulykkesstatistikk, observasjoner, innbyggerinnspill og andre relevante kilder i kommunens prioriteringer.
- supplere offentlig ulykkesstatistikk med lokale kartlegginger, registreringer og erfaringsdata der det er behov.
- bruke kunnskapsgrunnlaget aktivt i evaluering, prioritering og rullering av trafiksikkerhetsplanen.

- samarbeide med relevante aktører om å utvikle bedre kunnskap om lokale trafikksikkerhetsutfordringer.

6.15 Fysiske tiltak

Kommunen skal prioritere følgende tiltak:

- gjennomføre prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett i tråd med vedtatte prioriteringer.
- kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende.
- ha særlig oppmerksomhet på skoleveger, krysningspunkter og trafikksikre soner rundt skoler og barnehager.
- melde inn behov for tiltak på fylkesveg og riksveg til aktuell vegeier.

7 ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal følges opp gjennom kommunens ordinære plan-, budsjett- og økonomistyringsprosesser. Tiltak som krever økonomiske ressurser, skal vurderes og prioriteres i forbindelse med utarbeidelsen av kommunens økonomiplan og årsbudsjett.

Tiltak som går over flere år, samt nye tiltak som foreslås igangsatt i planperioden, skal vurderes og prioriteres i de årlige budsjettprosessene.

De enkelte enhetene har ansvar for å innarbeide nødvendige tiltak og tilhørende kostnader innenfor egne ansvars- og budsjettområder. Gjennomføring av tiltakene forutsetter at det avsettes nødvendige ressurser gjennom de ordinære budsjettvedtakene.

Trafikksikkerhetsplanen skal være et styringsverktøy for kommunens prioriteringer og bidra til at tilgjengelige ressurser benyttes målrettet for å oppnå størst mulig trafikksikkerhetsgevinst.

8 EVALUERING OG RULLERING

Trafikksikkerhetsplanen skal være et aktivt styringsverktøy for kommunens trafikksikkerhetsarbeid i planperioden. For å sikre måloppnåelse og framdrift skal gjennomføringen av tiltakene følges opp og vurderes jevnlig.

Det skal rapporteres årlig til kommunestyret om status for gjennomføringen av tiltakene i planen. Rapporteringen skal omfatte framdrift, eventuelle avvik, behov for justeringer og oppfølging innenfor de ulike sektorene og ansvarsområdene.

Evalueringen skal bidra til å vurdere om tiltakene har ønsket effekt, om prioriteringene fortsatt er relevante, og om det er behov for nye tiltak som følge av endrede rammebetingelser, ulykkesutvikling eller andre trafikksikkerhetsutfordringer.

Planen skal rulleres ved behov og senest innen utløpet av planperioden. Ved rulling skal det gjennomføres en ny vurdering av mål, strategier, innsatsområder og tiltak, basert på oppdatert kunnskapsgrunnlag, nasjonale og regionale føringer samt lokale behov og utfordringer.

Gjennom systematisk oppfølging, evaluering og rulling skal planen bidra til et kontinuerlig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

9 TILTAK

Tabellen nedenfor viser hvilken sektor som har ansvar for oppfølgingen, og når tiltakene skal gjennomføres.

Område	Tiltak	Ansvarlig	Punkt	Tidspunkt
Fart	Revidere og forankre retningslinjer for tjenestereiser med tydelige krav om lovlig fart og trygg kjøreatferd.	HR	6.1	Årlig
Rus	Ha tydelige rutiner og kontrolltiltak som forebygger bruk av alkohol, narkotika og trafikkfarlige legemidler i tjenesten.	HR	6.2	Løpende
Beltebruk og riktig sikring av barn	Styrke informasjon fra helsestasjon, barnehage og skole om riktig sikring av barn i bil.	Oppvekst og Helse og velferd	6.3	Årlig
Uoppmerksomhet	Revidere retningslinjer for tjenestereiser slik at mobilbruk og annen distraksjon under kjøring begrenses tydelig.	HR	6.4	Årlig
Barn (0-14 år)	Arbeide for trafikksikre soner rundt barnehager og skoler, blant annet gjennom Hjertesoner og trygge hente- og bringeløsninger.	Oppvekst / Samfunn	6.5	Løpende
Ungdom og unge førere	Arbeide sammen med ungdomsråd, skoler og foresatte om	Oppvekst	6.6	Årlig

	holdninger til fart, rus, beltebruk og mobilbruk.			
Eldre trafikanter	Sette trafikkssikkerhet for eldre på dagsorden i kommunens eldreråd og relevante møteplasser.	Helse og velferd	6.7	Årlig
Gående og syklende (inkludert elsparkesykkel)	Kartlegge risiko og behov for tiltak for gående, syklende og brukere av elsparkesykkel i kommunen.	Samfunn	6.8	Løpende
Motorsykkel, moped og ATV/UTV	Inkludere motorsykkel, moped og ATV/UTV i kommunens forebyggende trafikkssikkerhetsarbeid der dette er relevant lokalt.	Oppvekst	6.9	Årlig
Næringstransport på vei	Stille tydelige trafikkssikkerhetskrav ved innkjøp av transporttjenester og ved kontrakter med transportører.	Innkjøp	6.10	Løpende
Investeringer, drift og vedlikehold	Prioritere tiltak på strekninger og punkter med dokumentert eller opplevd høy risiko.	Samfunn	6.11	Løpende som del av økonomi-planen
Teknologi for bedre trafikkssikkerhet	Legge inn krav om trafikkssikkerhetsteknologi ved kjøp og leasing av kommunale kjøretøy, der dette er relevant.	Innkjøp	6.12	Ved anskaffelser
Trafikkssikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	Arbeide for godkjenning eller regodkjenning som Trafikkssikker kommune og følge opp kriteriene i hele organisasjonen.	Kommune-direktør	6.13	I plan-perioden
Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	Innhente, sammenstille og bruke oppdatert kunnskap fra ulykkesstatistikk,	Samfunn	6.14	Årlig

	observasjoner og innbyggerinnspill i kommunens prioriteringer.			
Fysiske tiltak	Gjennomføre prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett i tråd med vedtatte prioriteringer.	Samfunn	6.15	Årlig

10 VEDLEGG

Barnetråkkregistreringer gjennomført i 2025.

VEDLEGG 1 – BARNETRÅKK 2025

Tegnforklaring:

Grønne punkt: Positivt, f. eks fin park, gøy lekeplass.

Blåe punkt: Møteplass, f.eks ballbinge, akebakke.

Røde punkt: Negativt, f.eks mørkt område, støy, søppel.

Røde linjer er skuleveg

Blåe linjer er fritidsveg

Bryne skule 1 – gruppe 1:



Kommentarar:

-Mørkt mellom Kiwi og Gamle Hognestadveg

-Ønske om mindre trafikk, rundkjøring Orrevegen x Jernbanegata, også kommentar om at ungdommar skular i vegen.

-Kommentar mørkt ved port Bryne skule ut mot GHV.

-Utrygg ved kryss GHV OBV

-Kommentar «Utrygg» i GHV aust for skulen. X2

-Kommentar om mørkt i GHV aust for skulen. X2

Bryne skule 2 – 5. klasse gruppe 2:



Kommentarar:

-Mørkt, blomstervegen og nordover Linevegen.

Bryne skule 3 – 5. klasse gruppe 3:

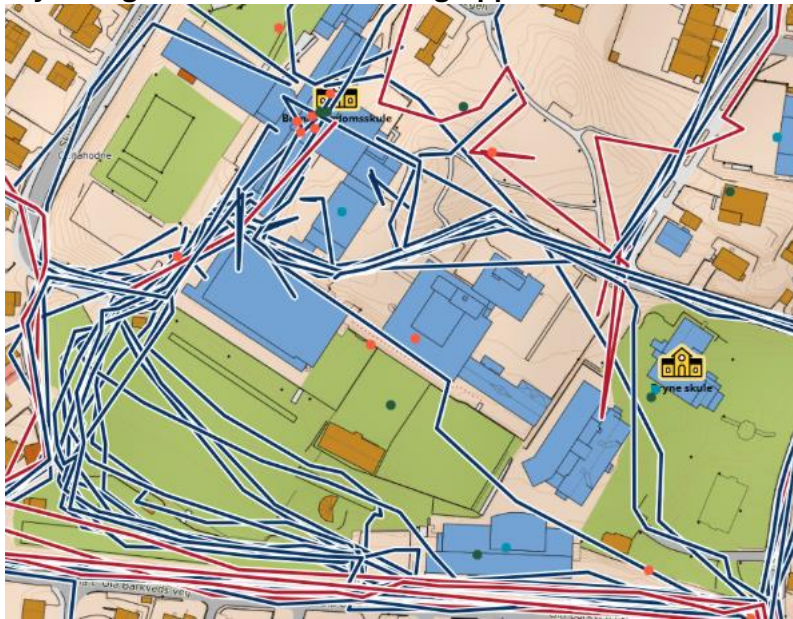


Kommentarar:

-Mørkt GS/Turveg langs Roslandsåna.

- Gangfelt mellom Bryne kyrkje og Fritz Røed. Fleire kommentarar utrygt.
- Mørkt ved kiosk ved Jernbanen

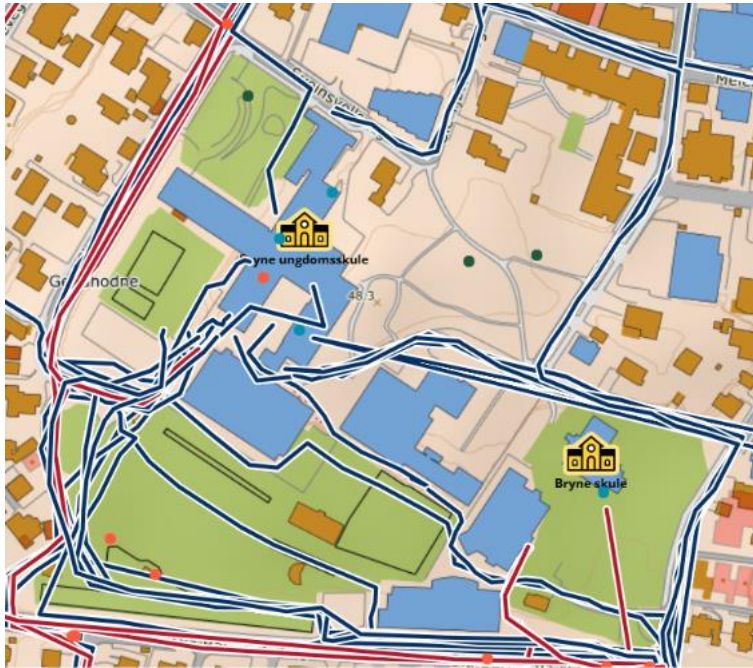
Bryne ungdomsskule – 9. klasse gruppe 1:



Kommentarar:

- Sukkertoppen, gjerde farlig for aking. Møkt
- Greiestadvegen, mørkt ved park/grønt.
- Undergang Hognestad, fleire kommentarar på at det er utrygt.
- Mørkt mellom undergang Trallfavegen og rundkjøring Orrevegen.
- Uoversiktlig, OBM x GH. X2
- Utrygt i undergang Jernbane. Fleire kommentarar.
- Uoversiktlig/krapp sving Meierigata x Jernbanegata sør. Fleire kommentarar.
- Biskop Hognestad v Parsellvegen, kommentar om meir lys.

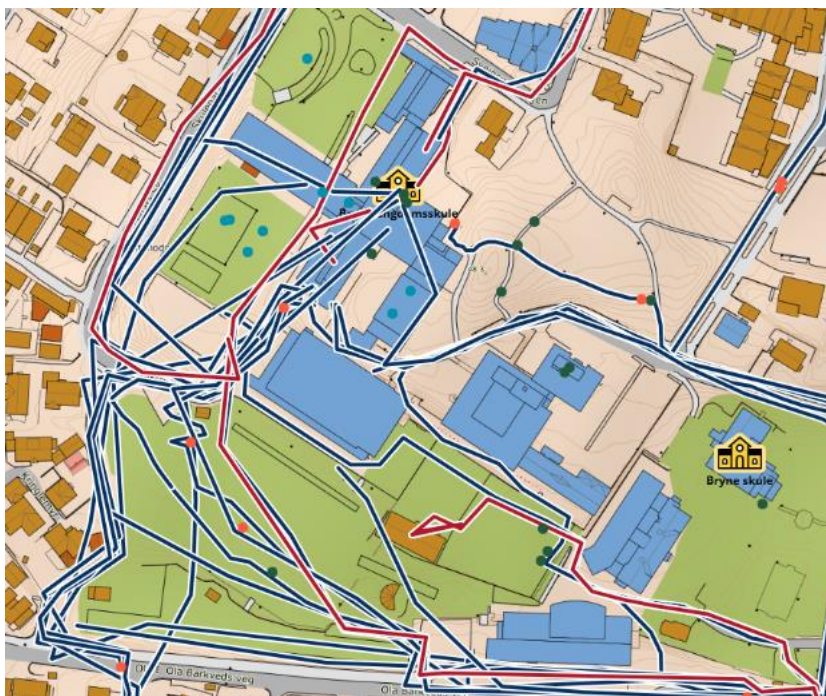
Bryne ungdomsskule – 9. klasse gruppe 2:



Kommentarar:

- Tjødnavegen x Hognestadvegen, utrygt.
- Belysning turveg mellom Tjødnavegen og Vestre Ring.
- Kommentar på gangfelt i Trallfavegen nord for Stadion.
- Dårlig sikt i tunell, fleire kommentarar.
- Dårlig sikt OBV x GHV.
- Dårlig sikt OBV x Spødarbakken venstre side. X2
- Dårlig sikt gangfelt Bryne kyrkje – Fritz Rød park. X2
- Sving AGV x Biskop Hognestad, krap sving.
- Krap sving, Meierigata til Jernbanegata sør. X2
- Mørk, Turveg/GS mellom Pastellvegen og Mauritz Kartavolds veg.

Bryne ungdomsskule – 9. klasse gruppe 3:



Kommentarar:

- Sikt/utrygt i kryss OBV x GHV.
- Mørkt aust i OBV.
- Dårlig sikt OBV x Spørarbakken.
- Smalt fortau langs Jernbanegata.

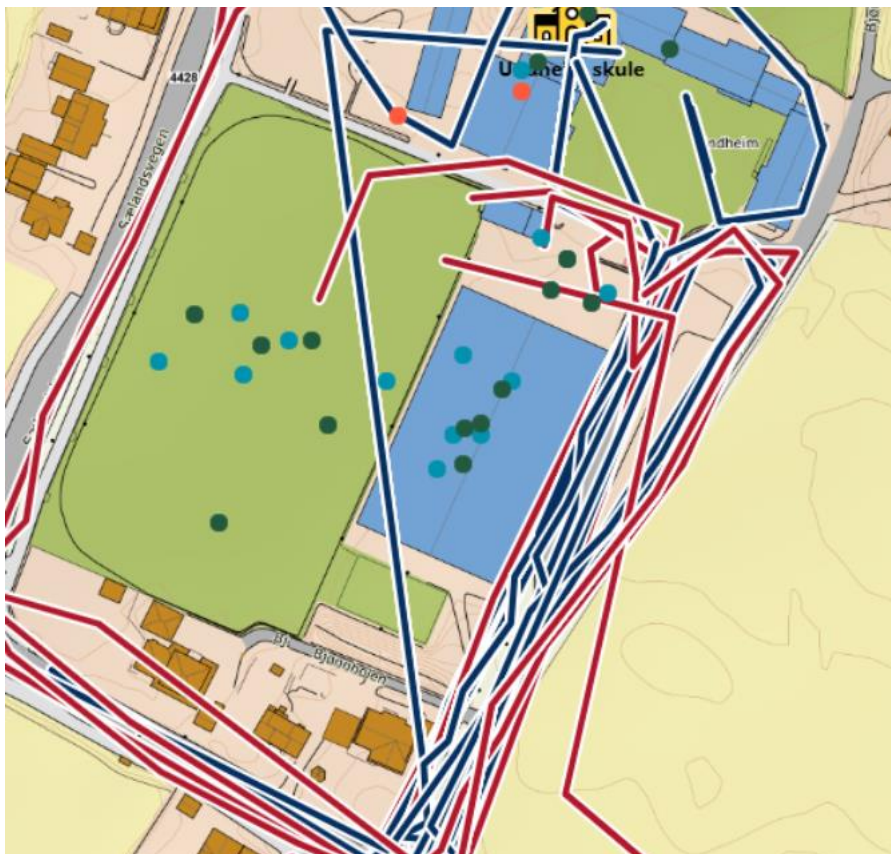
Bryne ungdomsskule – 9. klasse gruppe 4:



Kommentarar:

- Mørkt GS, mellom Idr-skule-Rosselandsvegen.
- Skarp sving, dårlig sikt. AGV-Biskop Hognestad.
- Meierigata-Jernbanegt dårlig sikt. Fleire kommentarar.
- Mørkt i sving Sveinsvollvegen v park.
- Lite lys, GS langs bowling.
- Kløvervegen x Hognestadvegen, utrygt.
- Jernbanebru Hognestadvegen. Utrygt. Fleire kommentarar.
- Mykje trafikk på strekk Tralfaundergang-OBV.
- Mørkt turveg langs Eivindsholtjødna aust.

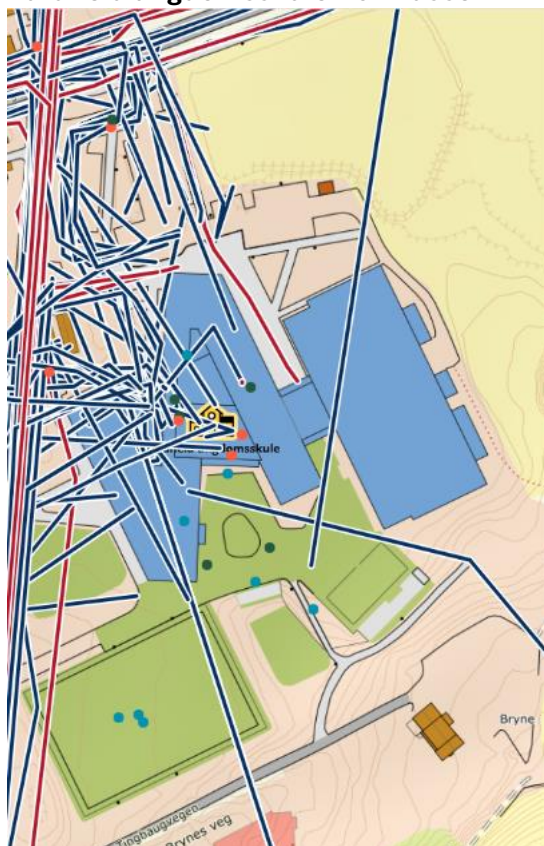
Undheim – 5. klasse:



Kommentarar:

- LitlaUnheim(Holo), møkt, ikkje gatelys.
- Litlaundheim, utrygt, smalt traktorar, høg fart.
- Tunheim, tursti til byggefelt Sælansdvegen, ønske om lys.
- Ønske om lys ved BHG nordside.
- Ønske om lys i park Torkelholtsvegen sør.

Vardheia ungdomsskule – 9. klasse:



Kommentarar:

- Utrygt, bru over elv langs Jærvegen. Fleire kommentarar

- Smalt fortau der AGV og Tinghaugvegen møtes.
- Sikt kryss Alvevegen.
- Sikt Amtmann Aarrestadsveg
- Mørkt, park mellom Kong Harald og Kong Sigurd

Rosseland skule – 5. klasse:



Kommentarar:

- Mørkt GS sør for skule, GS til Kong Magnus-Dronning Maud. Fleire kommentarar.
- Mørkt mellom Tyttebærholen og Norheimsvegen.
- Mørkt GS sør for Pastellvegen.
- Mørkt i Kirsten Brynes veg.

Lye barneskule – 5. klasse gruppe 1:



Kommentarar:

- Mørkt langs Høylandsvegen, Ålgårdsvegen.
- Mørkt Lyevegen.
- Mørkt på turvegar «indre leia». Mange kommentarar.
- Mørkt Helleberget sør.
- Høy fart Vestlyvegen.

Lye barneskule – 5. klasse gruppe 2:



Kommentarar:

-Mørkt mellom Løbergvegen og Kvitveisvegen

Lye ungdomsskule – 9. klasse:



Kommentarar:

-Busskur og mørkt v Tjensvoll Undheimsvegen.

-Mørkt undheimsvegen. Fleire kommentarar

-GS langs Høylandsvegen.

-Mørkt turvegar «indre leia»

-Mørk GS langs elv, Kvernfallvegen-Fjellsvingen.

Frøyland barneskule – 5. klasse:



Kommentarar:

- Mørkt i Holmebakken nær skule aust.
- Mørk snarvegen sørom bhg.
- Mørkt ved ny basestasjon.
- Mørkt GS mellom Rishagen-skule.
- Gangfelt over Kvernlandsvegen

Frøyland ungdomsskule – 9. klasse:



Kommentarar:

- Gangfelt over Fjermestadvegen v Fjellbekkvegen.
- Høge hekker Solblomvegen.
- Mørk GS Skule-Rishagen.