



Trafikksikkerhetsplan 2021-2025

Gjesdal kommune

Vedtatt av kommunestyret, sak 7/21, 08.02.2021



Forord

Gjesdal kommune har ansvar for å planlegge for en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse. Det innebærer at alle kan delta i samfunnet, og at det er lett for innbyggerne å ta sunne valg. Arbeid for stedsutvikling, folkehelse og trafiksikkerhet er gjensidig avhengig av hverandre. Tilgjengelige og trygge samfunn reduserer risikoen for ulykker, og fremmer befolkningens helse.

Trafiksikkerhet handler om at alle innbyggere i Gjesdal kommune – barn, ungdommer og voksne – skal kunne bevege seg trygt i sine lokalmiljø, som fotgjenger, syklist, bilfører eller -passasjer.

Trafiksikkerhetsplanen er grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet i Gjesdal. Den viktigste oppfølgingen er at kommunens tjenesteområder fortsetter det gode arbeidet med godkjenningsordningen Trafiksikker kommune. Da blir trafiksikkerhet en naturlig del av i arbeidshverdagen til mange ansatte. Vi må også sikre finansiering av planens tiltaksliste. Det gjøres ved å koble tiltakene på utbyggingsprosjekter, ved å søke om midler fra relevante tilskuddsordninger, og ved prioritering i handlings- og økonomiplanen.

Gjesdal kommune har mange ansvarsområder og virkemidler som kan brukes målrettet i trafiksikkerhetsarbeidet. Rollen som veieier forplikter: veiene i Gjesdal skal være trygge å ferdes på og langs. Videre kan arbeidsgiverrollen brukes aktivt i trafiksikkerhetsarbeidet. Det samme med rollen som innkjøper av transporttjenester. Via barnehagene og skolene er det et stort handlingsrom, både for å forebygge ulykker og for å øke kunnskap og påvirke holdninger. I planen beskrives også øvrige avdelingers handlingsrom og ansvar i trafiksikkerhetsarbeidet i Gjesdal kommune.

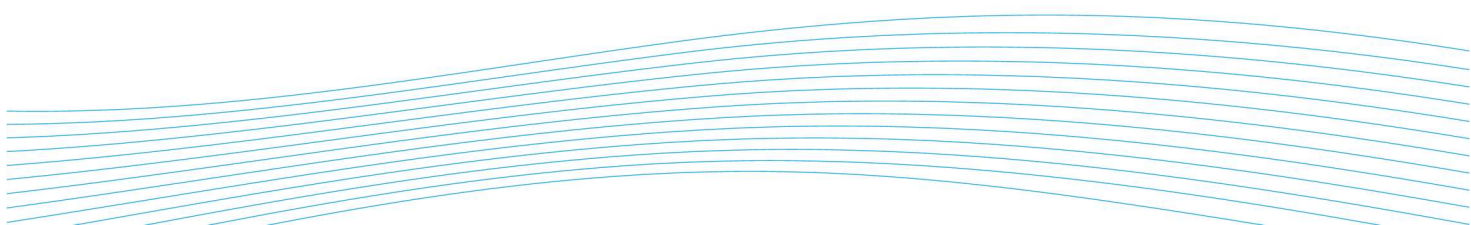
Planen er utarbeidet med kommunens arbeidsgruppe for vei og trafiksaker som styringsgruppe. Alle tjenesteområdene i kommunen har vært involvert i forbindelse med Trafiksikker kommune-arbeidet. Det har blitt lagt spesielt vekt på å involvere skolene i arbeidet, fordi barn og unge skal prioriteres i vår kommune. I tillegg har innbyggerne vært engasjerte, og har delt sin lokalkunnskap om trafiksituasjonen i hele Gjesdal. Denne kunnskapen er sentral for gjennomføringen av planen.

Hverken trafiksikkerhetsplanen eller godkjenningsordningen Trafiksikker kommune er garantier mot framtidige ulykker. Men, det er med på å sikre god, målbevisst og helhetlig innsats for å bedre trafiksikkerheten. For å nå visjonen om et trafiksikkert lokalsamfunn er vi avhengig av et godt samarbeid internt i kommunen, men også mellom kommunen, de regionale og nasjonale samferdselsaktørene, næringslivet, lokale lag og foreninger og innbyggerne. I Gjesdal kommune har vi de beste forutsetninger for å lykkes i dette arbeidet. Vi jobber sammen for et attraktivt Gjesdal!

Kåre Idland
leder i arbeidsgruppen for
vei og trafiksaker

Frode Fjeldsbø
ordfører

Pål Larsson
kommunedirektør





Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid	3
Veinett og ansvar.....	3
1. Nasjonale, regionale og kommunale føringer	4
1.1 Stortingsmelding 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. 4	
1.2 Stortingsmelding 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan (NTP).....	4
1.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.....	5
1.4 Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023	5
1.5 Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017 (fortsatt gyldig).....	5
1.6 Trafikksikker kommune	5
1.7 Kommuneplanens samfunnsdel: Sammen for et attraktivt Gjesdal	6
2. Kunnskapsgrunnlag	7
2.1 Konsekvenser for samfunnet.....	7
2.2 Ulykkesituasjon og –utvikling i Gjesdal kommune	7
3. Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Gjesdal kommune	13
3.1 Målsettinger	13
3.2 Strategier	13
4. Kommunale tiltak	14
4.1 Risikoadferd i trafikken.....	14
4.2 Befolkningsgrupper	15
4.3 Trafikantgrupper / kjøretøygrupper.....	16
4.4 Smart Gjesdal (inkludert kjøretøyteknologi).....	17
4.5 Arealplanlegging.....	17
4.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak	18
5. Oppfølging, økonomi og rullering.....	19
Referanser	20
Logg: politiske saker, arbeidsmøter og medvirkningsopplegg.....	20
Kildeliste	20
Vedlegg.....	22



Innledning

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å gi oversikt over trafikksikkerhetsforholdene i Gjesdal kommune, og danne grunnlag for å planlegge og prioritere arbeidsinnsatsen for å øke sikkerheten.

Denne planen er nummer fire i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Gjesdal kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Det har langt på vei blitt oppnådd. De største utfordringene har vært å forankre innsatsen i alle kommunens ledd, og å skaffe finansiering av både fysiske og ikke-fysiske tiltak. I arbeidet med denne planen har det blitt lagt særlig vekt på administrativ forankring og tverrfaglig samarbeid. Parallelt med planarbeidet har alle kommunens tjenestoområder jobbet for å bli godkjent som Trafikksikker kommune.

Under arbeidet med planen har samordning med overordna planer blitt vektlagt, for å sikre en rød tråd fra nasjonalt til lokalt nivå. Prioriteringene som blir gjort i planen er basert på denne kommunestyreperiodens utvalgte satsingsområder i kommuneplanens samfunnsdel: folkehelse, attraktive lokalsamfunn og tidlig og helhetlig innsats for barn og familier.

Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Gjesdal kommune er forankret politisk i kommunestyret og i arbeidsgruppen for vei og trafikkaker. I administrasjonen er arbeidet forankret hos kommunedirektøren. Ansvar for å utarbeide trafikksikkerhetsplanen er tillagt avdeling arealbruk.

Formannskapet har utnevnt kommunens arbeidsgruppe for vei og trafikkaker som styringsgruppe for trafikksikkerhetsplanen. Arbeidsgruppen er satt sammen av politiske representanter, politikontakten og representanter fra avdelingene arealbruk og teknisk drift. Øvrige avdelinger har bidratt i planarbeidet gjennom godkjenningsordningen Trafikksikker kommune.

Arbeidsgruppen for vei og trafikkaker har ansvar for å følge opp planen ved å prioritere hvilke tiltak som skal utføres i løpet av planperioden, og hvilke tiltak det skal søkes om midler til fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget. Avdelingen teknisk drift har ansvar for gjennomføring av de fysiske tiltakene i planen, og for å følge opp løpende henvendelser angående trafikksikkerhet. Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet skal være i tråd med trafikksikkerhetsplanen. Resten av kommunens tjenestoområder har ansvar for å følge opp planen i tråd med Trafikksikker kommune-veilederen.

Veinett og ansvar

I Gjesdal kommune er det både europaveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier. Ansvar for veiene deles mellom flere forvaltningsnivå. Statens vegvesen har ansvar for europa- og riksveier, fylkeskommunen har ansvar for fylkesveier mens kommunen har ansvar for kommunale veier.

Gjesdal kommune er opptatt av å ha god kontakt med de ulike veieierne, og med aktører som har ansvar for arealer og virksomheter som påvirker trafikkbildet. Gjennom tett samarbeid skal vi oppfordre og stimulere til at trafikksikkerheten blir ivaretatt på kommunale veier, fylkeskommunale veier, riksveier og private veier.



1. Nasjonale, regionale og kommunale føringer

1.1 Stortingsmelding 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

I [stortingsmelding 40](#) påpekes det at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Arbeidet må fortsatt ha høy prioritet: nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken er et hovedmålet i transportpolitikken.

Mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene allerede er tatt i bruk i Norge. Med et relativt lavt antall ulykker blir ytterligere reduksjon i antall drepte og hardt skadde stadig mer krevende, og mer avhengig av økt felles innsats fra flere aktører. Meldingen belyser tverrsektorielle utfordringer og behov i arbeidet, og behovet for bedre overordnet forankring og økt samordning.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, med målrettet innsats om de alvorligste ulykkestypene og mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

1.2 Stortingsmelding 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan (NTP)

I stortingsmelding 33 ([NTP 2018-2029](#)) videreførte regjeringen nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken. Det ble også lagt opp til et ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Det tilsvarer en reduksjon på 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015. NTP har følgende satsingsområder for trafikksikkerhet:

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

Ny NTP (2022-2033) er under utarbeidelse, og forventes ferdigstilt i 2021.

1.2.1 Barnas transportplan

NTP inneholder et eget kapittel om barn. Det presiseres at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og at dette må tas hensyn til i overordna planer. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole



1.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#) er utarbeidet gjennom et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. En rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Nasjonal tiltaksplan bygger på NTP, og formålet er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak. I tillegg skal den styrke samarbeidet mellom de sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Tiltakene skal sikre stø kurs mot NTP-målene om drepte og hardt skadde.

Nasjonale tiltaksplan er et viktig grunnlag for denne trafikksikkerhetsplanen, spesielt kapittel 3 om mål og strategier for trafikksikkerhet i Gjesdal kommune, og kapittel 4 om tiltak.

1.4 Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023

[Fylkeskommunens handlingsplan for trafikksikkerhet](#) skal bidra til at trafikksikkerhetsarbeidet i Rogaland følger opp de nasjonale tilstandsmålene.

Fysiske tiltak: Trafikksikkerhet på fylkesveiene blir fulgt opp i handlingsprogrammet for fylkesveier.

Ikke-fysiske tiltak: Følgende tema er satsingsområder i fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid:

- Trafikksikkerhet skal inn på systemnivå, som:
 - o Flere kommuner skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
 - o Videreutvikle samarbeidet innenfor «Partnerskap for folkehelse»
 - o Trafikksikkerhet skal innarbeides i bedrifters HMS-system
- Vektlegging av risikoutsatte grupper:
 - o Eldre bilførere
 - o Unge bilførere
 - o Motorsykel-førere
 - o Rusmisbrukere
 - o Innvandrere

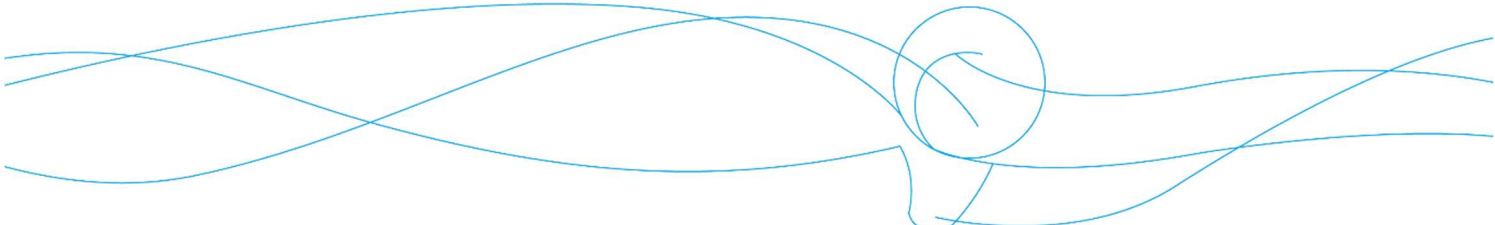
1.5 Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017 (fortsatt gyldig)

I Rogaland organiseres det regionale folkehelsearbeidet i et partnerskap, der fylkeskommunen, relevante organisasjoner og alle kommunene er med som partnere. På [fylkeskommunens nettsider](#) finnes mer informasjon om folkehelsepartnerskapet og regionalplanen for folkehelse.

Trafikksikkerhet er jevnlig tema i partnerskapssamlingene. Trafikkulykker regnes som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Kommunene må innlemme det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

1.6 Trafikksikker kommune

For å ivareta helhetstenkningen omkring trafikksikkerhet er det utarbeidet kriterier og sjekklister som fungerer som verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Parallelt med arbeidet



med trafikksikkerhetsplanen har Gjesdal kommune jobbet med å oppfylle kriteriene i Trygg Trafikk sin godkjenningsordning Trafikksikker kommune.

Det løpende arbeidet for trafikksikkerhet spiller en svært viktig rolle i oppfølgingen av trafikksikkerhetsplanen. Det har to sider: for det første skal kommunen ha gode rutiner for at ansatte er trygge på jobb, og at kommunale tjenester er trygge for brukerne. For det andre skal Gjesdal kommune, gjennom tjenesteproduksjonen og samfunnsutviklingen bidra til et trafikksikkert samfunn.

Alle avdelinger som omfattes av godkjenningsordningen har jobbet med kriteriene i løpet av høsten 2020. Dokumentasjonen på dette er samlet inn, og oversendt til Trygg Trafikk i januar 2021. Det forventes at Gjesdal kommune godkjennes som Trafikksikker kommune i løpet av vinteren 2021.

[Veileder for en Trafikksikker kommune](#) gir en grundig innføring i godkjenningsordningen. Veilederens kriterielister er å anse som en del av handlingsdelen i trafikksikkerhetsplanen.

1.7 Kommuneplanens samfunnsdel: Sammen for et attraktivt Gjesdal
[Kommuneplanens samfunnsdel](#) ble vedtatt av kommunestyret i Gjesdal 17.06.2019, og vedtatt videreført i kommunal planstrategi 30.03.2020. I [oppstarten av økonomiplanarbeidet](#) 2020 ble det bestemt at følgende satsingsområder skal prioriteres denne kommunestyreperioden:

- Folkehelse
- Attraktive lokalsamfunn
- Tidlig og helhetlig innsats for barn og familier

Tidlig i arbeidet med trafikksikkerhetsplanen bestemte styringsgruppen, arbeidsgruppen for vei og trafikksaker, at kommunen skal bruke disse satsingsområdene som utgangspunkt for planen. Det betyr at Gjesdal kommune skal prioritere trafikksikkerhetstiltak som også bidrar til bedre folkehelse. Arbeidsgruppen bestemte også at tiltak i skolenes nærmiljø skal prioriteres. Basert på involvering av skolene og ungdomsrådet har det blitt utarbeidet en egen tiltaksliste som skal prioriteres i oppfølgingen av planen.



2. Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for planen er fra Statens vegvesen sine rapporter. Utvalgte tabeller vises og omtales her. Det er offisiell statistikk som viser antall ulykker, personskader og dødsulykker. Full oversikt vises i vedlegg 3. I tillegg til den offisielle statistikken er innbyggernes opplevelse av trafikken en viktig del av kunnskapsgrunnlaget. Det har blitt hentet inn innspill fra innbyggerne via en spørreundersøkelse, og fra alle skolene. Skolenes innspill vises i den ene tiltakslisten (vedlegg 1), mens spørreundersøkelsen er oppsummert i den tematiske handlingsdelen (vedlegg 2).

2.1 Konsekvenser for samfunnet

Ulykker og skader i trafikken påfører store lidelser for menneskene som rammes. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene er beregnet til ca. 25 milliarder kroner nasjonalt (Carson et.al., 2020). Store deler av regningen må dekkes av helse- og omsorgstjenestene i kommunene.

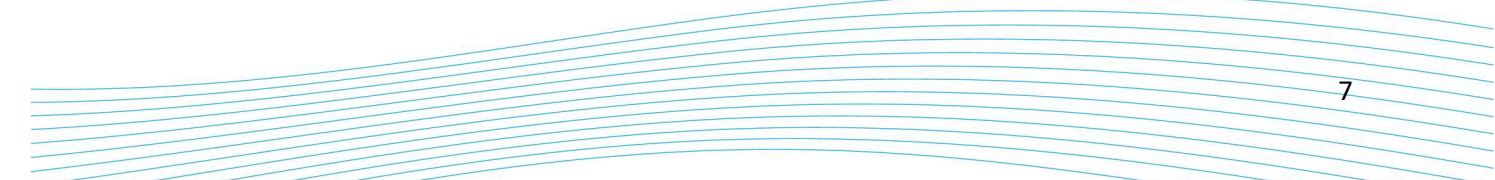
Mange tiltak som bidrar til tryggere trafikk, spesielt i tettsteder, bidrar samtidig med å gjøre det mer attraktivt for myke trafikanter å bevege seg rundt i tettstedene til fots og med sykkel. Det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet er derfor ofte sammenfallende med folkehelsearbeid. Flere studier påpeker en enorm positiv samfunnsøkonomisk gevinst ved å øke befolkningens aktivitetsnivå. Dersom hele Norges befolkning hadde tilfredsstilt helsemyndighetenes anbefalinger om fysisk aktivitet er velferdsgevinsten beregnet til 239 milliarder kroner årlig (Helsedirektoratet, 2014). En moderat økning i aktivitetsnivået til grupper som i dag er inaktive, er beregnet til å ha en årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 80 milliarder kroner (Vista Analyse, 2016). For eksempel er det beregnet en verdi på cirka 3 kroner per kilometer en person går eller sykler (TØI, 2010).

Trafikksikkerhetsarbeid henger altså tett sammen med arbeid for folkehelse og god stedsutvikling. Tiltak som reduserer behovet for bilkjøring bidrar til måloppnåelse for alle tre temaene, i tillegg til at det gir positiv effekt for miljøet, da både klimagassutslipp og lokal forurensning reduseres. Trafikksikkerhetsarbeid, kombinert med annet forebyggende arbeid for folkehelse og stedsutvikling lønner seg, både med tanke på økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft.

2.2 Ulykkessituasjon og -utvikling i Gjesdal kommune

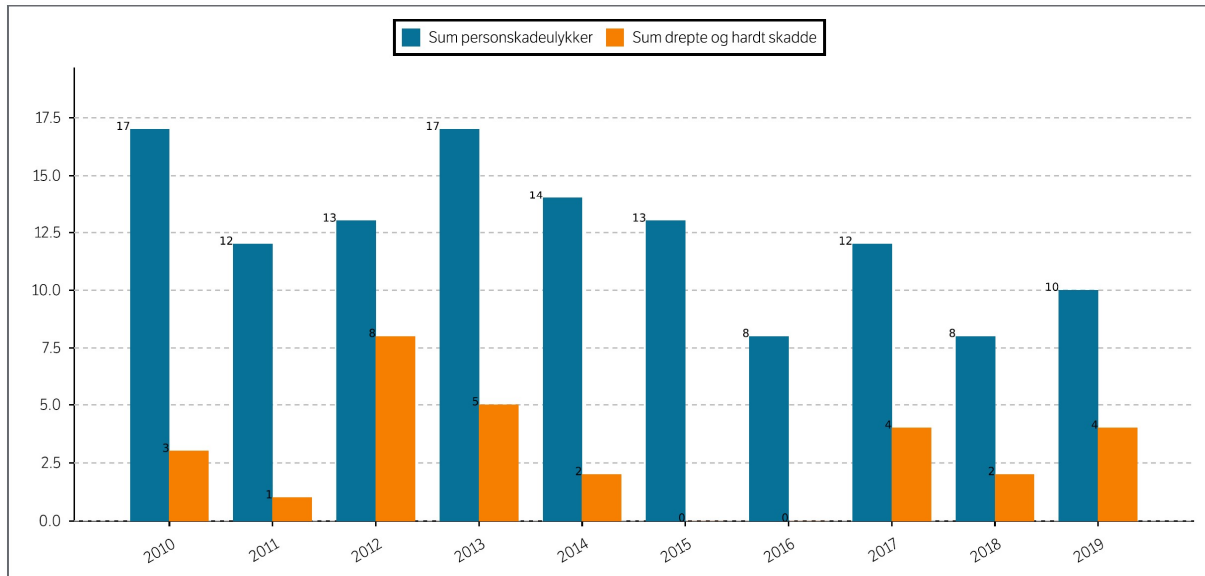
Vi har god oversikt over veitrafikkulykkene som fører til personskader. Statistikken viser imidlertid ikke det relativt store antallet mindre uhell og skader på veiene, da det ikke er et system for å rapportere dem til politiet. Dette gjelder også en del ulykkestyper som omfatter syklistene eller fotgjengere. Nasjonale myndigheter jobber med å forbedre rutinene også for disse ulykkestypene. Dette kapitlet viser utelukkende til veitrafikkulykkene i den offisielle ulykkesstatistikken.

Antall personskadeulykker mellom 2010 og 2019



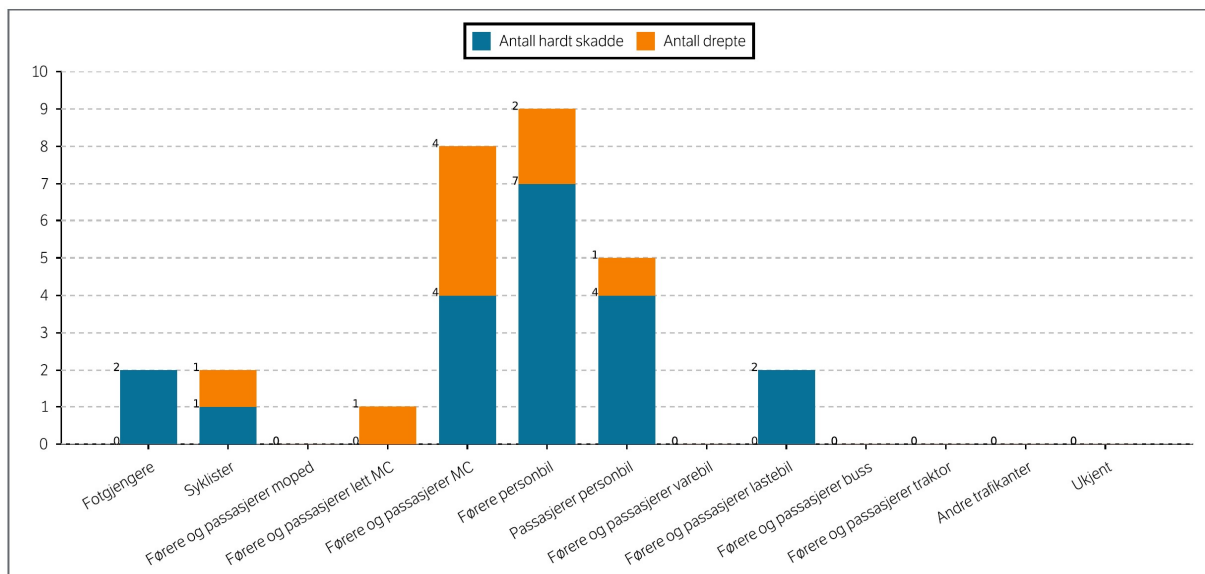
I Gjesdal kommune har antall skadde personer i bilulykker blitt nesten halvert de siste ti årene. I perioden har det vært totalt 124 personskadeulykker (figur 1). Til sammen 173 personer har blitt skadet i disse ulykkene. Antall drepte i trafikkulykker har vært mellom 0 og 2 personer årlig. Antall skadde personer har variert fra det høyeste antallet – 23 – i 2012 til det laveste antallet – 6 – i 2016. Antall hardt skadde har, bortsett fra 7 personer i 2012, variert mellom 0 og 3 per år. I 2019 ble én person drept, og tre personer ble hardt skadd. Til sammen ble 12 personer skadd i trafikken i Gjesdal

i 2019. Antall ulykker med drepte eller personskader har gått svakt ned i perioden, fra 18 på topp til seks på det laveste (SSB, 2020).



Figur 1 – Antall personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde, fordelt på årstall. (Statens vegvesen, vedlegg 3)

Ulykkene har i all hovedsak involvert førere og passasjerer i personbil eller motorsykel. Av de 29 drepte og hardt skadde har 23 personer vært fører eller passasjer i personbil eller motorsykel (figur 2). De siste 6 personene har vært fører eller passasjer i lastebil, og fotgjengere og syklist. Lettere skadde fordeler seg tilnærmet likt på de ulike kategoriene.

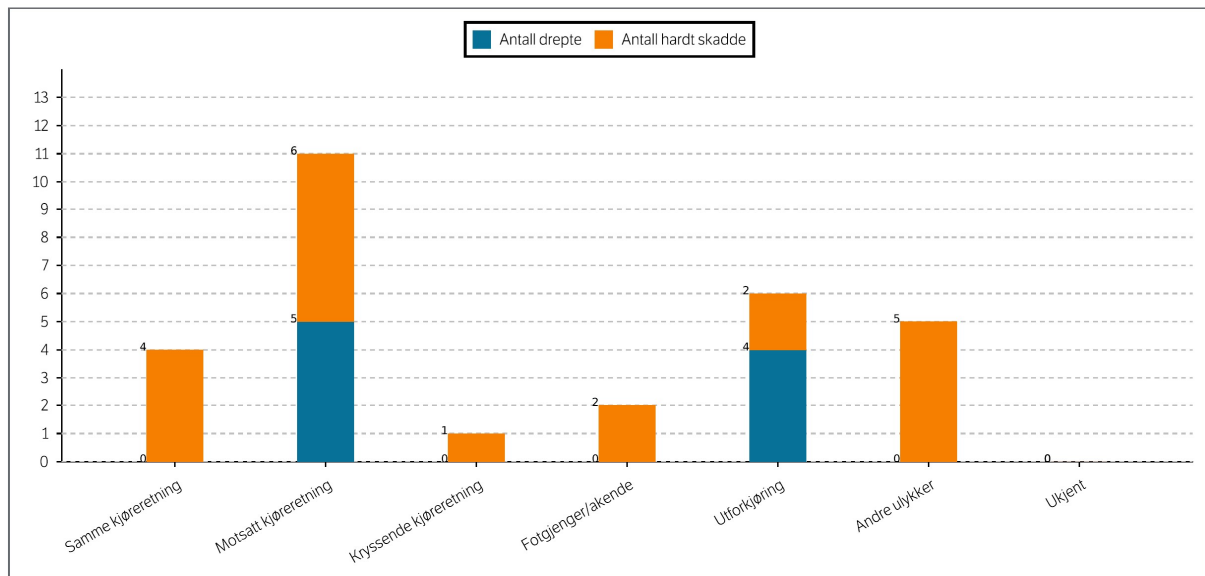


Figur 2 – Trafikantgrupper, skadegrad. 2010-2019. (Statens vegvesen, vedlegg 3)

Ulykketyper

Den største andelen av veitrafikkulykker i Gjesdal det siste tiåret har vært utforkjøringer, som står for 47 av 124 personskadeulykker. Det har vært 20 ulykker i kategorien motsatt kjøretning. Sistnevnte

har, til tross for lavere antall ulykker, mer alvorlige konsekvenser. I disse 20 ulykkene har 5 blitt drept og 6 har blitt hardt skadd. Tilsvarende tall for utforkjøringsulykkene er 4 og 2. (Figur 3).



Figur 3 – Ulykkestype, skadegrad. 2010-2019. (Statens vegvesen, vedlegg 3)

Når skjer ulykkene?

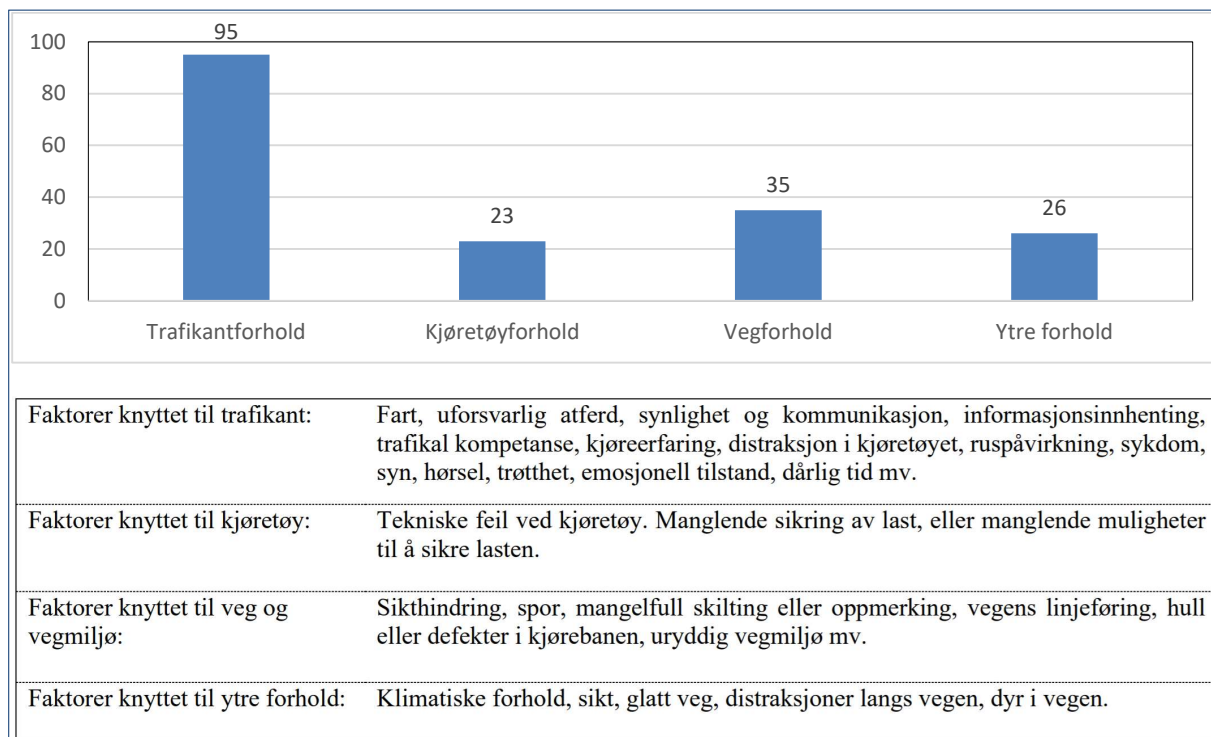
De 124 personskadeulykkene de siste ti årene har vært relativt jevnt fordelt utover året. Det er imidlertid en markant nedgang i antall ulykker i juli.

Antall ulykker fordelt på ukedagene viser at det er skjer flest ulykker på fredager. Det ser også ut til at de meste alvorlige ulykkene skjer på fredager, og i forbindelse med helg. På grunn av at antall ulykker i Gjesdal er relativt lavt, kan det ikke utelukkes at dette er tilfeldige utslag i statistikken.

Hvorfor skjer ulykkene?

Statens vegvesen analyserer alle dødsulykkene i Norge, og gir ut en årlig rapport om temaet. Tallene er ikke tilgjengelig på kommune-nivå, så det er ikke mulig å si noe bestemt om enkelt-ulykkene i Gjesdal. Rapportene er likevel et godt utgangspunkt for å forstå mer om hvorfor ulykker skjer. Hoveddelen av rapportene beskriver de medvirkende faktorene som fører til at en ulykke inntreffer.

2019-rapporten forklarer at det i de fleste ulykkestilfellene har vært flere sammenfallende faktorer som har medvirket til at ulykkene har skjedd. Det var 100 dødsulykker i Norge i 2019. Tabellen i figur 4 viser at faktorer knyttet til trafikanten medvirker til nesten alle dødsulykker, ofte i kombinasjon med andre faktorer. Trafikantfaktorene inkluderer kjøring i høy fart, distraksjoner, kjøreferdigheter, ruspåvirkning, helsetilstand og lignende.



Figur 4 – Medvirkende årsaker til dødsulykker i Norge i 2019. I prosent av antall ulykker (100). (Statens vegvesen, 2019)

I kategorien trafikantforhold er manglende førerdyktighet, trøtthet og sykdom betydelige medvirkende faktorer til dødsulykker. I 2019 var kjøring i høy fart medvirkende årsak til 40 % av dødsulykkene (inkluderer både fart over fartsgrensen og fart innenfor grensen, men over det forholdene har krevd). Sammenhengen mellom fart og alvorlige ulykker er godt dokumentert. I 20 % av ulykkene i 2019 var ruspåvirkning sannsynligvis medvirkende faktor. 39 % av de omkomne i bil i 2019 brukte ikke bilbelte, eller brukte det feil.

I ulykkene som involverte fotgjengere var dårlig synlighet en viktig medvirkende årsak, og dårlig refleksbruk (enten skjulte reflekser eller manglende reflekser) er vurdert som medvirkende i henholdsvis i tre og fem dødsulykker. Ulike former for distraksjoner, inkludert mobilbruk, er også betydelig medvirkende.

Faktorer knyttet til kjøretøyene spilte en rolle i 23 % av dødsulykkene i 2019. Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som går oftest igjen.

Faktorer knyttet til vei og veimiljøet medvirket i 35 % av dødsulykkene i 2019. De forholdene som oftest går igjen er veiens horisontale og vertikale linjeføring, sikthindringer og skilting.

Eksempler på andre medvirkende årsaker er fysiske forhold i eller ved veibanen, for eksempel objekter, vann, is eller dyr.



Hvor skjer ulykkene?

De aller fleste personskadeulykkene i trafikken i Gjesdal de siste ti årene har skjedd på E39 og på FV45. Totalt 67 av 124 ulykker har skjedd på disse to veiene. Resten av ulykkene er relativt jevnt fordelt på det øvrige veinettet i kommunen.

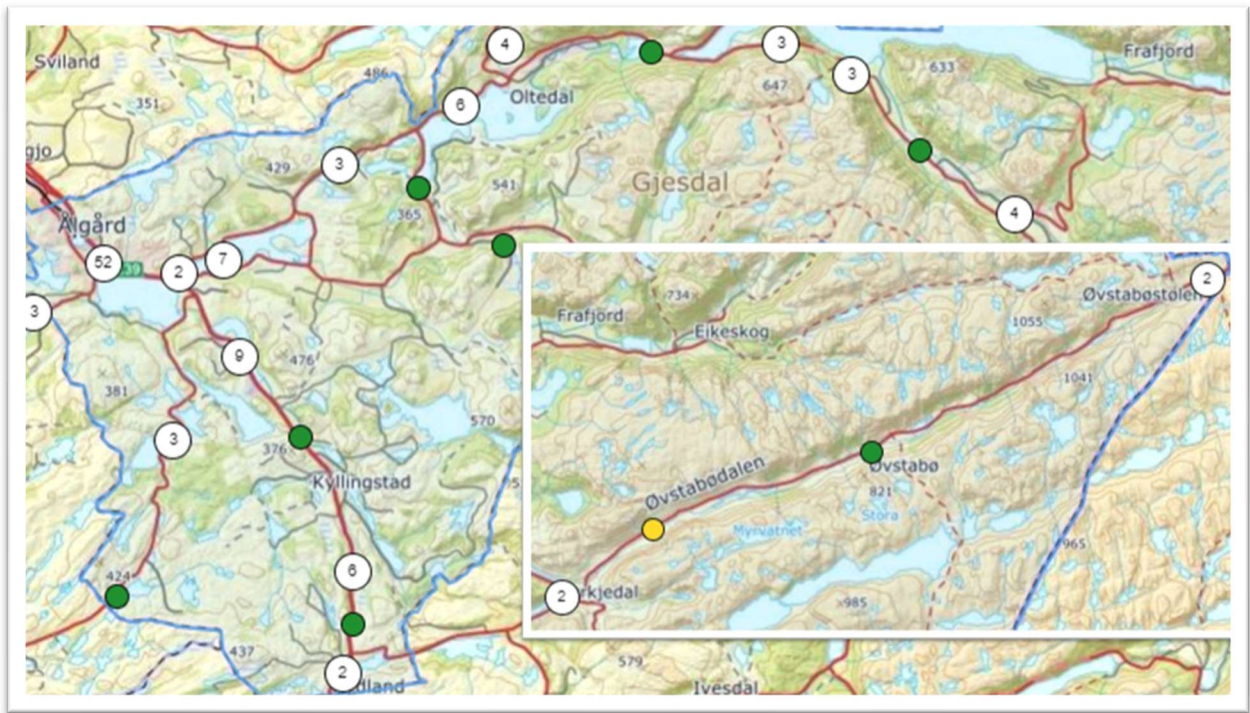
Det er ingen punkt eller strekninger i Gjesdal kommune som har høyt nok antall ulykker til å bli registrert som særskilt ulykkespunkt/-strekning. Det betyr imidlertid ikke at det ikke finnes steder i Gjesdal som er mer trafikkarlig enn andre. For eksempel er det mange steder som går igjen når innbyggerne blir spurt om hvor de føler seg utrygge i trafikken i Gjesdal (spørreundersøkelsen fra oktober 2020). Følgende steder og temaer blir påpekt som problematisk i mange av svarene:

- Meierikrossen på E39, og områdene rundt
- Gjennomfartsveier i byggefelt/tettsteder:
 - o Solåsveien, Åfaret, Fiskebekkveien, Rettedalen og Edlandsgeilane på Ålgård, Bygdaveien i Oltedal og Giljastølveien på Gilja
- Sikt: Mange påpeker behov for bedre skjøtsel av beplantningen langs flere veier og kryss

I tillegg til disse steds-spesifikke punktene tyder svarene i spørreundersøkelsen på at mange mener at bilister holder for stor fart, spesielt i tettbygde strøk. Bekymringen for stor fart gjelder også syklistene, og det nevnes av flere at syklistene i mange tilfeller ikke forholder seg til trafikkreglene. Denne bekymringen gjelder også personer på elsparkesykler, og andre elmotoriserte framkomstmidler. Mange påpeker også at feilparkerte kjøretøy skaper farlige situasjoner, spesielt i trange boligområder.

I spørreundersøkelsen er det påpekt en lang rekke enkelt-steder der det er ønskelig med en form for tiltak. Disse stedene og temaene omtales mer i den tematiske handlingsdelen (vedlegg 2).

Kartet i figur 5 viser fordelingen av trafikkulykker i Gjesdal. Det utdypes av tabellen i figur 6.



Figur 5 - Personskadeulykker i Gjesdal, 2010-2019 (Statens vegvesen, vedlegg 3). (Kartet byttes ut når ny versjon foreligger)

Veg	Sum personskadeulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
EV39	39	11	3	8	36
FV45	28	8	3	5	50
FV503	1	1	0	1	0
FV506	8	2	1	1	8
FV508	3	0	0	0	4
FV4410	4	0	0	0	5
FV4418	1	0	0	0	1
FV4424	8	1	1	0	7
KV1019	1	0	0	0	1
KV1020	2	1	0	1	1
KV1025	1	0	0	0	3
KV1033	1	0	0	0	1
KV1054	2	0	0	0	2
KV1064	1	0	0	0	1
KV1081	1	0	0	0	1
KV1106	1	0	0	0	1
KV1114	1	0	0	0	2
KV1115	1	0	0	0	1
KV1128	1	1	1	0	0
KV1155	1	1	0	1	0
KV1157	1	1	0	1	0
KV1176	1	0	0	0	1
KV1190	1	0	0	0	1
KV1210	1	0	0	0	1
PF99999	6	1	0	1	8
PV99754	1	0	0	0	1
SF99999	2	0	0	0	2
UkjentUkjentUkjent	5	1	0	1	5
Sum	124	29	9	20	144

Figur 6 - Personskadeulykker og skadegrad, fordelt på veier i Gjesdal, 2010-2019 (Statens vegvesen, vedlegg 3)



3. Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Gjesdal kommune

Gjesdal kommune har som visjon at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken. For å nå nullvisjonen er det satt opp to målsettinger og to strategier. Målsettingene samsvarer med målene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. I kapittel 4 om kommunale tiltak vises det til detaljerte nasjonale tilstandsmål, og til målrettet tiltaksutforming for å nå målene.

3.1 Målsettinger

Systematisk og tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid

Gjesdal kommune skal i løpet av andre kvartal 2021 bli godkjent som Trafikksikker kommune:

- Alle tjenesteområdene har oppfylt sine deler av kriteriene
- Alle skoler i Gjesdal skal bli godkjent som Trafikksikker skole
- Alle barnehager i Gjesdal skal bli godkjent som Trafikksikker barnehage
- Gjesdal kommune skal regodkjennes som Trafikksikker kommune i 2024.

Redusere antall ulykker

I perioden 2021-2025 skal personskadeulykker og antall drepte og hardt skadde i trafikken i Gjesdal kommune reduseres fra årsgjennomsnittene på 9,5 og 2,5 i foregående fireårsperiode. Det vil si at antall personskadeulykker skal til ned til under 7 per år i gjennomsnitt fram til 2025.

Årsgjennomsnittet for antall drepte og hardt skadde skal være under 2 fram til 2025. Minst ett år i perioden skal være uten dødsulykker. Målsettingene er delmål på veien mot nullvisjonen om antall drepte og hardt skadde i trafikken i Gjesdal.

3.2 Strategier

Systematisk og tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid

1. Oppfylle kriteriene i Trafikksikker kommune, og følge opp rutinene

Godkjenningsordningen er en helhetlig metodikk for arbeidet, og den viktigste strategien for å bli bedre på systematisk og tverrfaglig arbeid. Det redegjøres for ordningen i kapittel 1.6 og i vedlegg 4.

Redusere antall ulykker

2. Målrettet tiltaksutforming, basert på 11 utvalgte tilstandsmål (fra Nasjonal tiltaksplan)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er lagd basert på forskning om hvilke tiltak som bidrar mest med å redusere antall ulykker og konsekvensene av dem. Gjesdal kommune skal arbeide aktivt med å nå tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Øke andelen som bruker bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelme
- Redusere andelen bilister som overskrider fartsgrensene
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen
- Bedre tilretteleggingen for fotgjengere og syklistene



4. Kommunale tiltak

Innsatsområdene i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg listes opp nedenfor. Hvert innsatsområde inneholder en beskrivelse av tilhørende nasjonale mål, i tillegg til en liste med lokale tiltak. Disse tiltakene er førende for utføring og prioritering av tiltakene i handlingsdelene. Flere av tiltakene går igjen som rutiner i Trafiksikker kommune-veilederen.

4.1 Risikoadferd i trafikken

Høye hastigheter, manglende bilbeltebruk og kjøring i ruspåvirket tilstand utgjør en stor risiko i trafikken, både for den det gjelder og for andre trafikanter.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

- Kommunen skal som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken
- Kommunen skal utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre den i alle tjenesteområdene
- Trafiksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som innkjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafiksikker adferd (transporttjenester, vei- og vedlikeholdstjenester) i anbudsdokumentene
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafiksikkerhet og HMS (KS-læring)

4.1.1 Fart

Nasjonalt mål: Andel av kjøretøy som holder fartsgrensene skal opp fra 57,2 % i 2016 til 70 % i 2022.

Høy fart er medvirkende årsak til en stor andel av de mest alvorlige trafikkulykkene. Dette gjelder både på veier i tettbygde strøk, der fartsgrensen er lav, og på landeveier med høy fartsgrense. Kampanjer for å stimulere trafikanter til å holde fartsgrensene er viktig for å redusere antall ulykker.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak: Tettstedene i Gjesdal kommune skal som hovedregel ha 30 km/t i fartsgrense. Interne «hovedveier» i tettstedene, der det er få krysningsspunkt og god bredde eller adskilt kjørebane fra gang- og sykkelvei, kan unntas og ha 40 km/t.

I tettbygde strøk spiller bilistenes fart en rolle for trygghetsfølelsen til fotgjengere og syklister. Nasjonalt råd for fysisk aktivitet (2016) anbefaler maksimal fartsgrense på 30 km/t i alle byer og tettsteder i Norge. De viser til at det reduserer ulykkesrisikoen, i tillegg til at det blir mer attraktivt for myke trafikanter å bevege seg og oppholde seg i nærområdene. En fotgjenger som blir påkjørt av en bil i 50 km/t har 90 % risiko for å bli drept, mens en fotgjenger som blir påkjørt av en bil i 30 km/t har 90 % sjanse for å overleve. Lav fartsgrense i sentrumsområder kan dessuten stimulere til mer folkeliv i uteområdene i nærheten av veiene. Det handler om følelsen av trygghet og økt trivsel på grunn av lavere støy og redusert forurensning (TØI, 2011).

I henhold til kommuneplanens satsingsområder, skal arbeidet for å sette ned farten på skoleveier og sentrumsområder prioriteres. Dette er i tråd med kunnskapsgrunnlaget, der mange innspill handler om utrygge skoleveier.



4.1.2 Rus

Nasjonalt mål: Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol skal ned fra 0,2 % i 2016 til 0,1 % i 2026. Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika skal ned fra 0,6 % i 2016 til 0,4 % i 2026.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

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

4.1.3 Bilbeltebruk

Nasjonalt mål: Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy skal økes fra 97,2 % i 2017 til 98 % i 2022. Andel barn fra 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil skal økes fra 63 % i 2017 til 75 % i 2022. Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte skal økes fra 84,3 % i 2017 til 95 % i 2022.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

- Kommunen skal velge buss med 3-punktsbelte ved leie av buss til transport i kommunal regi
- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste, både i bil og buss
- Helsestasjonens virksomhet skal ha økt oppmerksomhet på temaet barn i bil, og da spesielt på at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år
- Kommunen skal, gjennom barnehagene, gjennomføre tiltak for å øke søkelys på sikring av barn i bil (materieell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

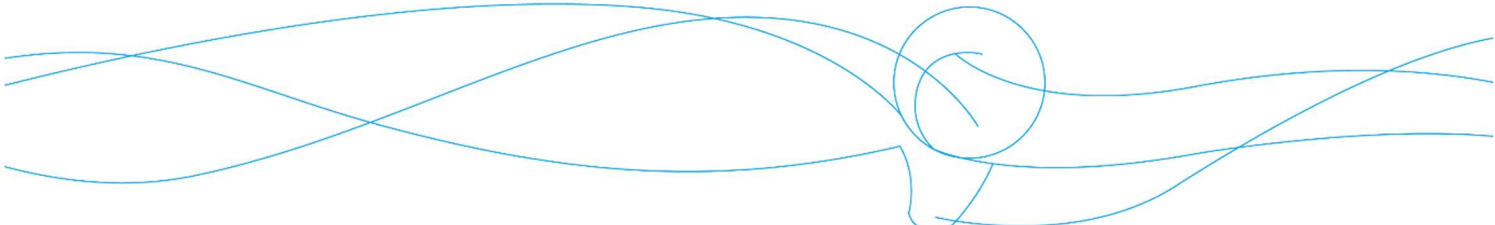
4.2 Befolkningsgrupper

4.2.1 Barn

Nasjonalt mål: Antall drepte barn i trafikken skal ned fra 4 i 2017 mot 0 (minst ett år i 2018-2021).

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak rettet mot barn:

- Barnehager og skoler skal, sammen med foresatte, være opptatt av trafikksikkerhetsarbeid, herunder fokus på bruk av refleks
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skolevei
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt alle skoler (Hjertesone)
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i nærområdene
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å etablere rutiner for å ivareta trygg sikring av barn i bil, og at sjåførene oppfordres til å kjøre med lavest mulig risiko

- 
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

4.2.2 Ungdom og unge førere

Nasjonale mål: Risikoen for at bilførere fra 18-19 år blir drept eller hardt skadd skal reduseres med 30 % i planperioden.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak rettet mot ungdom og unge sjåførere:

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet

4.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale mål: Risiko for at bilførere over 75 år blir drept eller hardt skadd skal reduseres med 30 % i planperioden. Risiko for fotgjengere over 75 år blir drept eller hardt skadd i trafikulykker skal reduseres med 30 %.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

- Kommunen skal legge universell utforming til grunn ved utforming av veier og gangfelt
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å innlemme temaet trafiksikkerhet i sin virksomhet

4.3 Trafikantgrupper / kjøretøygrupper

4.3.1 Gående og syklende

Nasjonale mål: Andel syklister som bruker sykkelhjelm skal økes fra 58.8 % i 2017 til 70 % i 2022. Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke skal økes fra 40 % i 2017 til 50 % i 2022.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)

4.3.2 Motorsykkel og moped

Nasjonale mål: Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC-førere skal reduseres med 30 %.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

- Ungdomsskolene skal tilby valgfaget trafikk, inkludert mopedopplæring



4.4 Smart Gjesdal (inkludert kjøretøyteknologi)

Nasjonale mål: Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems skal økes fra 14,4 % i 2017 til 25 % i 2022. Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler skal økes fra 39,2 % i 2017 til 52 % i 2022.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

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

I kommuneplanens samfunnsdel er Smart Gjesdal en hovedstrategi for å skape et mer attraktivt og bærekraftig lokalsamfunn i kommunen. Strategien går ut på å ta i bruk ny teknologi som skal forenkle og forbedre måten vi løser de kommunale oppgavene, og ved å samarbeide med andre kommuner, forvaltningsnivåer, forskningsmiljøer, næringslivet og lokalsamfunnet om problemløsningen.

I trafikksikkerhetsarbeidet vil ny teknologi i stadig større grad spille en viktig rolle på vei mot oppnåelse av den nasjonale nullvisjonen om antall drepte og hardt skadde i trafikken. I Gjesdal kommune skal vi bruke ny teknologi, som for eksempel sensorikk og overvåkningssystemer for å sikre gunstig vedlikehold på veinettet. Vi har allerede fått på plass målesystemer, som gir oss oversikt over hvorvidt veiene er tørre eller våte, hvordan temperaturen er både over og i veien, og hvilket saltnivå det er. Dette er koblet direkte på varslingsystemer som kommuniserer med vakttelefonene. Ved å ta i bruk denne typen teknologi, og ved å lære oss å koble dataen med god lokalkunnskap kan vi bedre kommunens tjenester og trafikksikkerhetsarbeid betraktelig.

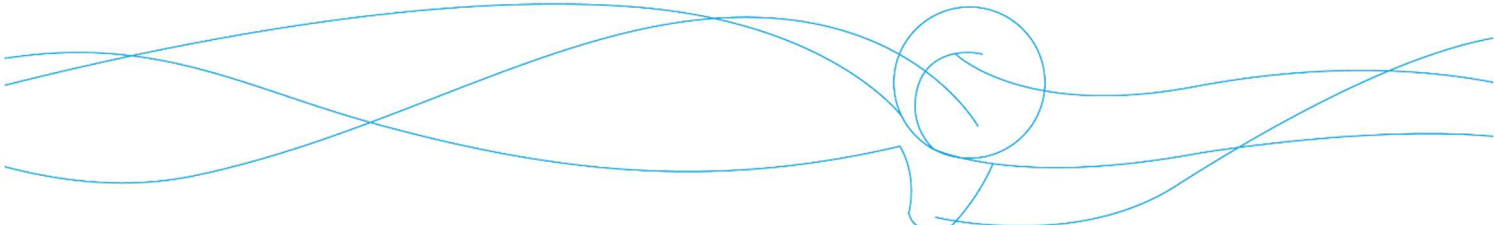
4.5 Arealplanlegging

En stor andel av de tipsene kommunen får om utrygge steder i trafikken i Gjesdal gjelder biltrafikk i boligområder. Mange påpeker bekymring for at biltrafikk går på bekostning av barn og unges mulighet til å bevege seg trygt og sikkert i sine nærmiljø. Dette er steder og situasjoner det er vanskelig eller umulig å gjøre noe med i ettertid. Noe er mulig å forbedre med avbøtende tiltak.

I nye utbyggingsområder har vi derimot alle muligheter åpne for å planlegge og bygge trafikksikkert, der hensynet til barn og unge og myke trafikanter blir favorisert. Det er viktig at den overordna arealplanleggingen og stedsutviklingen legger til rette for redusert bilkjøring, og at den stimulerer til at flere av de dagligdagse gjøremålene kan gjøres ved å gå eller sykle. I nye arealplaner bør følgende prinsipper ligge til grunn for planleggingen:

- Hovedferdselsårene inn og ut av området har adskilte veier for biler og for myke trafikanter
- Intern ferdsel i området er forbeholdt gående og syklist
- Parkering løses i gode fellesløsninger

Der det ikke er mulig eller hensiktsmessig å skille biler og andre trafikanter, skal veiene utformes på en måte som holder farten nede. I fortettingssaker skal muligheten for å legge inn snarveier mellom nye bygninger bli vurdert. Fortetting fører til økt trafikk og større belastning på eksisterende veinett. Kommunen bør i større grad knytte rekkefølgekrav på disse reguleringsplanene, slik at det blir mulig



å gjøre utbedringer. Disse prinsippene må vurderes og behandles videre i den neste revisjonen av kommuneplanens arealdel.

4.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Nasjonale mål: Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense over 70 km/t som foregår på møtefrie veier skal økes fra 49,3 % i 2018 til 54,1 % i 2022. Antall km riksvei med fartsgrense over 70 km/t som er gjennomgått og tilfredsstillende minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringer skal være 1 500 km.

Gjesdal kommune skal jobbe med følgende tiltak:

I vedlegg 1 og 2 beskrives kommunens prioriteringer for fysiske trafikksikkerhetstiltak de neste årene. Tiltakslisten lister ikke opp alle behov, da det ikke er realistisk å gjennomføre alle tiltak i planperioden. Tiltakene på listene er til dels valgt ut basert på hva som er realistisk for kommunen å gjennomføre i den neste fireårsperioden med tanke på kommunens økonomiske rammer. Noen er strategisk valgt, for å ha mulighet til å søke på midler fra tilskuddsordninger som krever at tiltakene er fastsatt i en plan.

Arbeidsgruppen for vei og trafikksaker bestemte tidlig i planprosessen at trafikksikkerhetsplanen skal prioritere tiltak som skolene har behov for i nærområdene. Alle skolene i Gjesdal kommune har levert inn fem tiltak via sine skolemiljøutvalg, der både elever, foreldre og skoleledelse er representert. Listen samsvar i stor grad med svarene som kom i spørreundersøkelsen der innbyggerne i Gjesdal ble spurt om utrygge steder i trafikken i Gjesdal.

Svarene fra spørreundersøkelsen oppsummeres i vedlegg 2, som viser en tematisk oversikt over utfordringer i trafikken i Gjesdal kommune.

Tiltakslistene er utgangspunktet for den årlige søknaden om tilskuddsmidler fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget.



5. Oppfølging, økonomi og rullering

Tiltakene i denne planen skal følges opp av de tjenesteområdene og avdelingene som er ansvarlige for tiltakene, i henhold til Veileder for en Trafikksikker kommune. Avdelingslederne har bekreftet at det er utarbeidet rutiner i henhold til veilederen, og at de følges opp.

Kommunalsjefer og avdelingsledere har ansvar for å innarbeide eventuelle utgifter i eget budsjettområde. Tiltakene i tiltakslistene skal løses fortløpende i forbindelse med driftsarbeid eller utbyggingsprosjekter. Avdelingen teknisk drift har ansvar for den daglige utføringen av fysiske trafikksikkerhetstiltak, og at de utføres i tråd med planen.

De tiltakene som krever ekstra finansiering må legges inn i kommunens handlings- og økonomiplan (HØP). Arbeidsgruppen for vei og trafikksikker har ansvar for å prioritere hvilke tiltak som skal legges inn i kommende HØP, og for å søke fylkestrafikksikkerhetsutvalget om tilskuddsmidler (TS-midler) innen fristen (12. desember hvert år). Tiltak på fylkesveier kan fullfinansieres opp mot 2 millioner kroner, mens det på kommunale veier er krav om 40 % egenandel.

I handlings- og økonomiplanen er det satt av et årlig beløp på 200 000 kroner til løpende trafikksikkerhetstiltak. Det er arbeidsgruppen for vei og trafikksaker som forvalter midlene, i tråd med trafikksikkerhetsplanen. Dersom midlene ikke brukes opp i løpet av året kan restmidlene inngå som kommunal egenandel i søknad om TS-midler.

I årsskiftet 2024/2025 skal det lages en politisk sak der trafikksikkerhetsplanen evalueres. Det innebærer å beskrive hvordan den har blitt fulgt opp. Det skal beskrives hvordan det har blitt jobbet med å følge opp Trafikksikker kommune, og det skal redegjøres for hvilke tiltak som har blitt utført og hvilke som eventuelt gjenstår. Basert på dette skal det lages en framdriftsplan for rullering av planen, slik at neste versjon av trafikksikkerhetsplanen er klar i årsskiftet 2025/2026.



Referanser

Logg: politiske saker, arbeidsmøter og medvirkningsopplegg

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet basert på en bred medvirkning av alle kommunens tjenesteområder, der veilederen for en trafikksikker kommune er brukt som utgangspunkt.

- 28.11.2019 – Formannskapet: [sak 075/19 – Trafikksikkerhet i Gjesdal kommune](#): Planoppstart
- 09.03.2020 – Arbeidsgruppen for vei og trafikksaker
- 15.06.2020 – Arbeidsgruppen for vei og trafikksaker
- 15.06.2020 – Forankring i rådmannens lederteam: Trygg Trafikk på besøk
- 25.06.2020 – Trafikksikker kommune: Oppstart for skoler, barnehager, teknisk drift, arealbruk, kulturavdelingen, kommunelegen, helsestasjonen og personalavdelingen
- 07.09.2020 – Arbeidsgruppen for vei og trafikksaker
- 13.10.2020 – Spørreundersøkelse: Hvor er det utrygt i trafikken i Gjesdal?
- 15.10.2020 – Ledermøte, skolene
- 19.10.2020 – Befaring
- 19.11.2020 – Ungdomsrådet
- 25.11.2020 – Arbeidsmiljøutvalget
- 03.12.2020 – Tverrfaglig folkehelsegruppe
- 07.12.2020 – Arbeidsgruppen for vei og trafikksaker
- 27.01.2021 – Utvalg for kultur og samfunn
- 28.01.2021 – Formannskapet
- 08.02.2021 – Kommunestyret

Kildeliste

Carson, J., Adminaité-Fodor, D. and Jost, G., 2020, Ranking EU Progress On Road Safety, 14th Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council (ETSC).

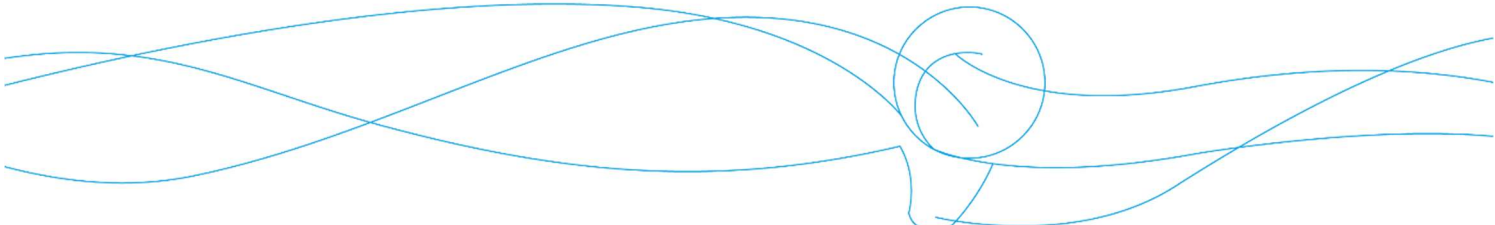
https://www.vegvesen.no/attachment/2988876/binary/1371954?fast_title=14-PIN-annual-report-ETSC.pdf (Lastet 17.12.2020)

Helsedirektoratet, 2014, Kunnskapsgrunnlag fysisk aktivitet. Innspill til departementets videre arbeid for økt fysisk aktivitet og redusert inaktivitet i befolkningen.

https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/kunnskapsgrunnlag-for-fysisk-aktivitet-innspill-til-departementet/Kunnskapsgrunnlag%20for%20fysisk%20aktivitet%20innspill%20til%20departementet.pdf/_attachment/inline/d7fb591e-ded4-4da9-b1c4-6dcbe82d8442:75b205e5b7403320a38acbb145b7af32ac726393/Kunnskapsgrunnlag%20for%20fysisk%20aktivitet%20innspill%20til%20departementet.pdf (Lastet 17.12.2020)

Nasjonalt råd for fysisk aktivitet, 2016, Anbefalinger til Helsedirektoratet, Oslo 28. September 2016

Rogaland fylkeskommune, 2013, Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2017 (gyldig inntil ny plan foreligger).



Rogaland fylkeskommune, 2018, Handlingsplan for Trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023. <https://www.rogfk.no/f/p1/if31b9290-3eb1-4969-8586-6955aab1b2c0/hanslingsplan-rogaland-med-analyse-2018-23.pdf> (Lastet 15.12.2020)

Samferdselsdepartementet, 2016, Meld. St. 40 (2015-2016) Melding til Stortinget. Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.

Samferdselsdepartementet, 2017, Meld. St. 33 (2016-2017) Melding til Stortinget. Nasjonal transportplan 2018-2029.

Statens vegvesen, 2018, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. https://www.vegvesen.no/attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf (Lastet 15.12.2020)

Statens vegvesen, 2019, Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2019. https://www.vegvesen.no/attachment/3028829/binary/1376245?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2019.pdf (Lastet 17.12.2020)

SSB (Statistisk sentralbyrå), 2020, Trafikkulykker med personskade 1999-2019, Tabell 12044. <https://www.ssb.no/statbank/table/12044/> (Lastet 31.12.2020).

Strøm, S., Rasmussen, I., Hernæs, Ø. og Toftdahl, H., 2016, Samfunnsøkonomiske virkninger av friluftsliv. Vista Analyse

TØI – Transportøkonomisk institutt, 2010, Helseeffekter – gevinster ved økt sykling og gange. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16071> (Lastet 17.12.2020)

TØI – Transportøkonomisk institutt, 2011, Tiltakskatalog for transport og miljø, 30 km/t fartsgrenser. <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-4/> (Lastet 05.01.2021)

Trygg Trafikk, 2016, Veileder for en Trafikksikker kommune. https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Veileder_mal_trykklar.pdf (Lastet 15.12.2020)



Vedlegg

Vedlegg 1: Tiltaksliste, skolene

Vedlegg 2: Tiltaksliste, tematisk

Vedlegg 3: Samlerapport over personskadeulykker i Gjesdal kommune 2001-2019

Sted	Tiltak	Beskrivelse
Bærland skole		
Skolens nærområde*	Hjertesone*	Markering av "Hjertesonen", med tydeliggjøring av av- og påstigningssone for elever som blir kjørt til/fra skolen. Innkjøring forbud-skilt på veier i området.
Granliveien: undergang	Belysning	Det er behov for lys i undergangen
Myrabekkeveien X Myrasvingen	Fartsreduisering og sikt	Krysset er uoversiktlig, og pga nedoverbakke i begge retninger kommer syklistene i stor fart. Behov for bedre sikt, og fartsreduiserende tiltak (for både bilister og syklistene).
Barkveien	Fartsreduisering og sikt	Flere steder i Barkveien oppleves som utrygg. Bl.a. i sving ved nr. 11. Behov for bedre sikt og fartsreduiserende tiltak (for både bilister og syklistene)
Dirdal skule		
Skolens nærområde*	Hjertesone*	Markering av "Hjertesonen". Spesielt med tanke på tydelig markering av på- og avstigningssone, og av kjøremønster for privatbilister.
Mulebakken	Bedre tilknytningen til gang- og sykkelveien for beboere i Mulebakken	Det er mange som sykler fra Mulebakken til Dirdal skule. En del sykler ned Giljastølveien, og noen bruker den bratte gang- og sykkelveien. Det må vurderes tiltak både på fylkesveien og på gangveien, spesielt der den går gjennom industriområdet.
RV45 - kryssing (f.eks. 2613)	Trygge kryssing**	Lage tryggere kryssingspunkt for husstander på motsatt side av Hunnedalsvegen. Inkluderer tryggere ferdsl langs veien.
Dirdalsstranda	Fartsregulering og skille	Uheldig kombinasjon av mange myke trafikanter og biler og tungtrafikk. Det er ikke fortau der. Ønske om tiltak som gjør det tryggere for spesielt barn på sykkel.
RV45 X Steinskog	Sikt, fartsregulering og gjerde	Pumpestasjon mellom Steinskog og gang- og sykkelveien gjør det vanskelig for bilistene å se syklistene som kommer nedover i stor fart. Ønske om tiltak som reduserer hastigheten til syklistene. Det er også åpent mellom veien og bekken, og det er ønskelig med gjerde her.
Gjesdal ungdomsskole		
Solåsveien og Åfaret	Fartsreduisering og fysisk skille mellom vei og fortau	"Innsnevring i veien og sluse på fortauet i svingen ned fra Solås til GUS og ved Solåsveien/Åfaret. Innspill fra FAU ift. Flere sperringer i vei/fortau i bakken ned mot meierikrossen.
Solåsveien og Åfaret	Sykkelfelt i veien	Oppmerket med hvite streker og rød markering
Skolens nærområde*	Varsel-skilt*	"Skilting i området mtp sykling og at det er syklistene på veien"
Skolens nærområde	Trafikk-vakter	Trafikk-vakter ved skolestart og -slutt.
Skoleområdet	Sykkelparkering	Tørr og trygg parkering for sykler og el-kjøretøy
Oltedal skole		
Bygdaveien X 61/102	Trygge kryssing, sikt, fartsregulering	Krysset og området er uoversiktlig og farlig. Skolen/FAU ønsker gangfelt
Utslåtto X Bygdaveien	Trygg kryssing	Mye trafikk, og mange barn som krysser veien
Bygdaveien 169	Trygg kryssing	Krysset / området mellom butikken og idrettsbanen er farlig. Hvor skal myke trafikanter gå?
"Hølleisvingen"	Fortau (og innskrenking?)	Smalt fortau og uoversiktlig sving.
Bygdaveien 54	Sikt og fartsreduiserende tiltak	Ønsker speil og stopp-skilt på veien til/fra barnehagen
Solås skole		
Åfaret (overgang ved Husafjell barnehage)	Fartsregulering, syklistene	Syklistene som kommer på gang- og sykkelveien fra Sveeberget kommer i høy fart før de krysser Åfaret, og er vanskelig å se for bilister på Åfaret. Ønskelig med tiltak som reduserer farten til syklistene.
Åfaret ("lomme" ved Husafjell barnehage)*	Parkering forbudt*	Mange stopper for å slippe av barn til skolen eller idrettsaktivitet på denne lomma. Påvirker trafikken på veien, og skaper farlige situasjoner. Det bør gjøres umulig for folk å stoppe der. Kombiner gjerne med markering av god av- påstigningssone annet sted.
Husafjellveien X Åfaret	Tryggere kryssing	Der turveien møter Husafjellveien er det ønskelig med markering av fotgjengerfelt. Gjelder også kryssing av Åfaret lengre nede, ved broa. Gjerne også bedre belysning.
Høljåbergveien	Fartsregulering, syklistene	Ønskelig med fartsgrænse 30 km/t
Solbakkane til Solås skole	Gang- og sykkelvei, kryssing og turvei	Ungene fra Solbakkane må få trygg vei til GS-vei i tunnelen når den åpner. Det ønskes permanent trygg kryssing av veien (på begge sidene av tunnelen), også der turveien kommer ned.
Ålgård skole		
Skolens nærområde*	Hjertesone*	Det er ønskelig med tydeliggjøring av av- og påstigningssoner. Både å definere dem, og å skilte. Varelevering må sees på også.
Skolens nærområde*	Bussholdeplass og parkering for ansatte i hele Rettedalen.*	Det er ønskelig å gjøre noe med regler for ansatt- og besøksparkering for virksomhetene i Rettedalen. Fotgjengerfelt over Rettedalen må sees på.
Edlandsgeilane og Krambugata	Fotgjengerfelt, speilt og varsomhetskilt	Ønsker fotgjengerfelt ved Neseveien, speil ved kryssene vest for Krambugata og skilte hele strekningen med "Kjør forsiktig - skolevei" e.l.
Rettedalen 4	Fotgjengerfelt ved Veveriet	Mange krysser på fartsdumpe - som i dag ikke har fotgjengerfelt-markering. Skaper misforståelser mellom fotgjengere og bilister. Denne bør merkes!
Figgjo-elva	Gjerder	Oppgradering av alle forfalne og midlertidige gjerder rundt elva/kanalen i hele området. Se eksempler i innspill.
Ungdomsrådet, 19. november 2020		
Kryss: biler og syklistene/fotgjengere	Sikt	Syklistene på gang- og sykkelveier opplever at bilister på kryssende veier ikke ser dem. Vei fra Rundaberget trekkes fram som eksempel, men det gjelder flere.
Bussholdeplasser	Trygg kryssing	Det er ønskelig med trygg (og markert) kryssing, samt belysning, i umiddelbar nærhet til busstopper.
Kvernhusbakken	Belysning	Brukes som skolevei mellom Solbakkane og ungdomsskolen.
Solåsveien X Fiskebekkeveien	Fartsregulering, belysning	Biler fra Fiskebekkeveien kommer i stor fart ut på veien. Ønsker bedre belysning, og fartsreduiserende tiltak for bilister fra Fiskebekkeveien.
Bygdaveien, spesielt i kryss/sving opp mot skolen.	Bedre fortau	Ønsker utvidet og bedre markert fortau, med bedre belysning. Mange biler kutter svingen her, og det er trangt på fortauet i begge retninger.

*Alle tiltak i nærheten av skolene kan sees på som Hjertesonetiltak. Disse må følges opp med informasjonskampanjer, i tillegg til de fysiske tiltakene. Vareleveranser og lokal trafikk må sees på samtidig.

**Kryssing av FV45, både i Dirdal og i Oltedal, samt kryssing av E39 mellom Gamleveien og Edlandsvatnet, kan kanskje løses ved hjelp av belysning, fotgjengerfelt og lysregulering (Nytt system for dette skal vurderes)

Vedlegg 2 til Trafikksikkerhetsplan for Gjesdal kommune 2021-2024
 Overordna tematisk tiltaksliste: Utkast i arbeidsgruppen for vei og trafikkaker 07.12.2020

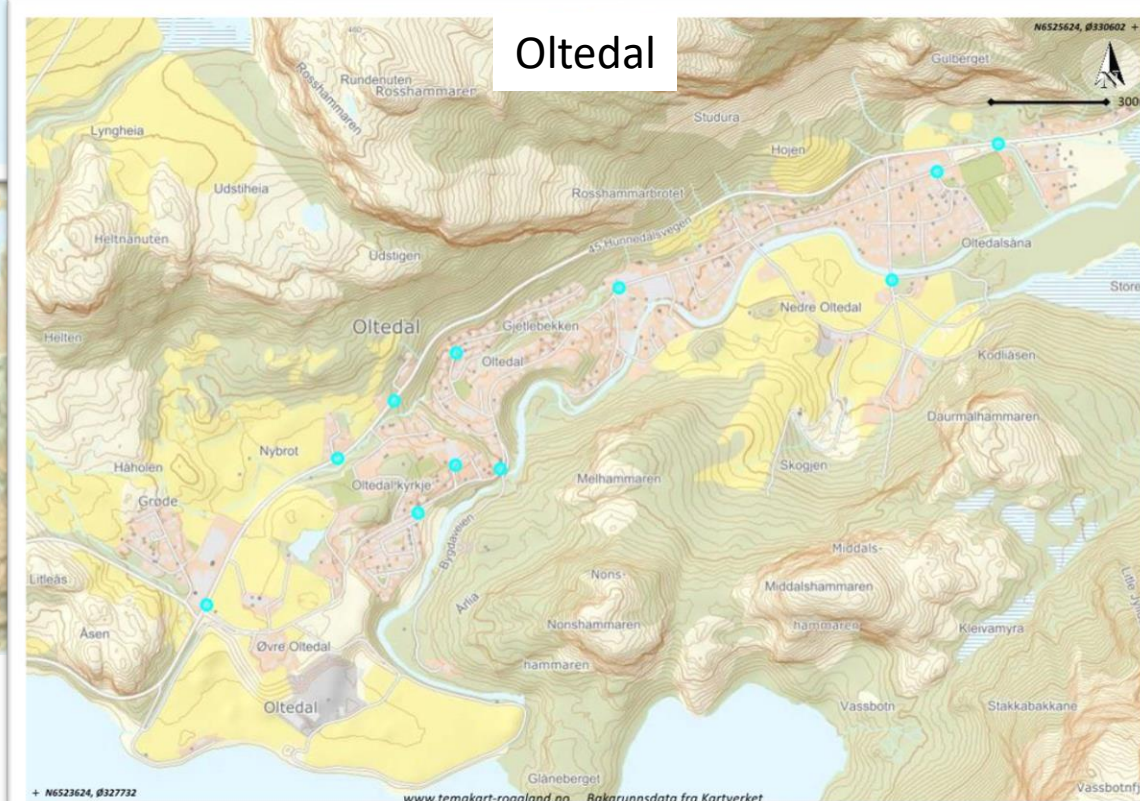
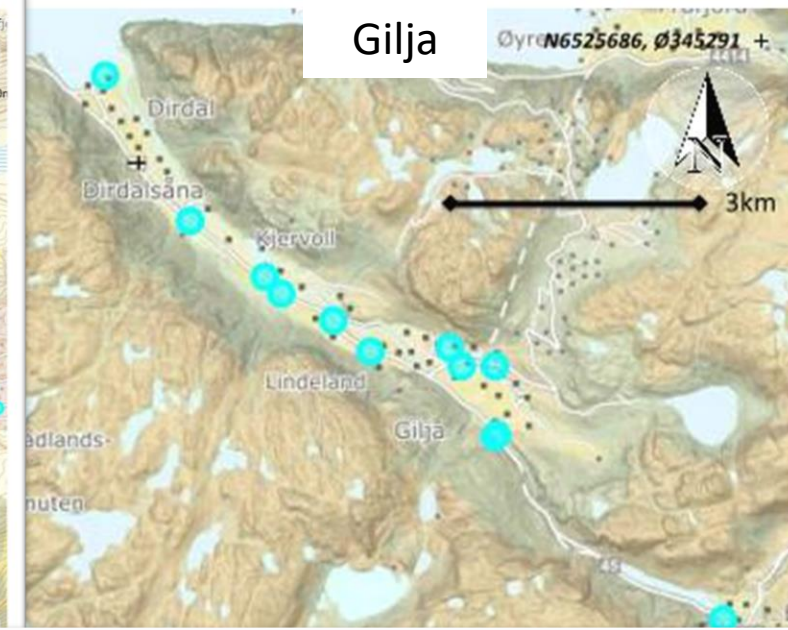
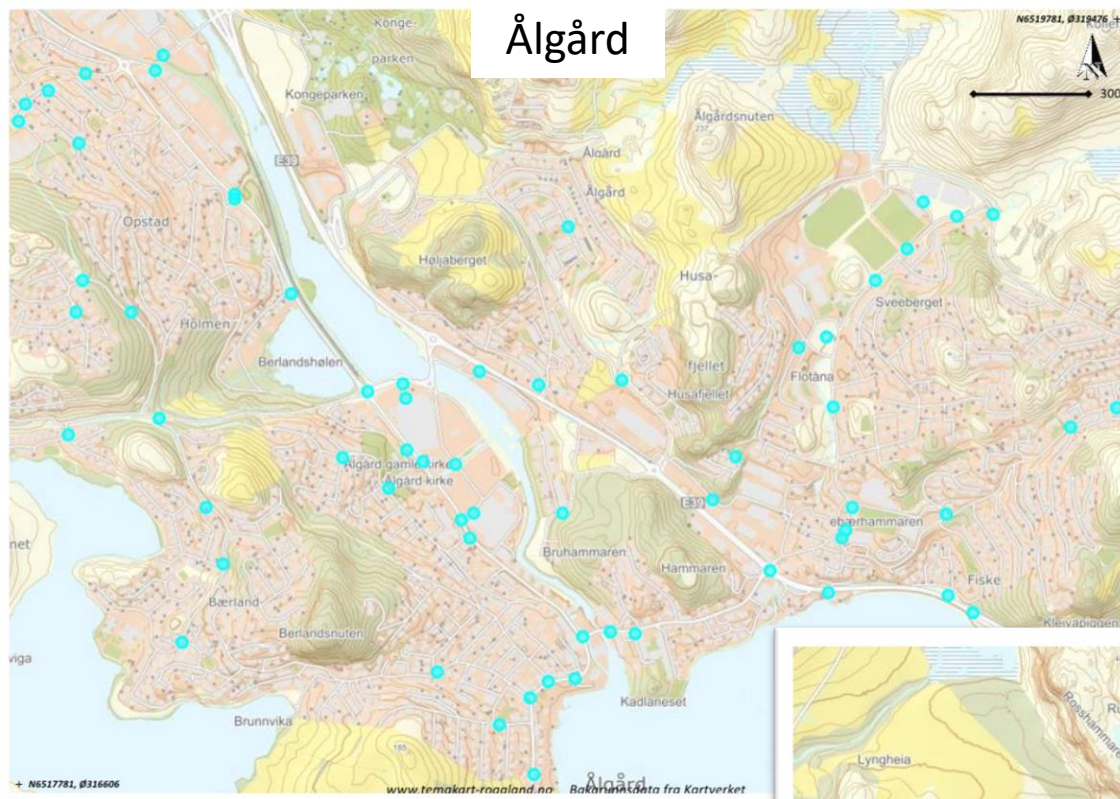
Noen tema gjelder svært mange ulike steder i hele kommunen. Mange av stedene som har blitt påpekt i innbyggerundersøkelsene og i innspill fra skoler og barnehager handler om disse temaene. I tiltakslista blir kun et utvalg konkrete steder tatt med, og brukes som eksempler. De generelle tiltakene skal imidlertid fange opp alle steder som har tilsvarende problematikk. Mange av stedene er markert på vedlagt kart, som er utgangspunkt for oppfølgingen.

TEMA	BESKRIVELSE
Hjertesoner	I løpet av perioden skal det jobbes med å definere og merke og skilte hjertesoner rundt alle skolene.
Reguleringsplaner og kommuneplan	Det viktigste virkemidlet kommunen har i trafikksikkerhetsarbeidet er å benytte alle arealplaner til å planlegge og bygge trafikksikre løsninger der barn og unge og andre myke trafikanter prioriteres. Det skal legges mer vekt på tilrettelegging for myke trafikanter i nye
Smart Gjesdal	Vi skal ta i bruk smart teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet: både for å ivareta trygg drift av veinettet nøyaktig når det er behov for det, men også for å jobbe målretta med fartsregulerende tiltak. Vi vil også bli bedre på å få systematisk og oppdatert kunnskapsgrunnlag som utgangspunkt for framtidige prioriteringer. Digitale barnetråkkregistreringer og vei-sensorikk er eksempler.
Fartsregulering: fartsgrense	Svært mange innspill fra innbyggerne har handlet om frykt for kjøretøy med høy fart. Det skal jobbes målrettet med fartsregulerende tiltak. Et hovedtiltak er å se på steder hvor det er hensiktsmessig å sette en lav fartsgrense. I utgangspunktet anbefales det at fartsgrensen i tettbebygde strøk settes til maksimalt 30 km/t.
Fartsregulering: biler og sykler	Det skal jobbes systematisk med å vurdere hvilke steder det er behov for fartsregulerende tiltak i kjørebanelen. Skilting, innsnevring av vei, rumlefelt og fartsdumper er aktuelle tiltak flere steder. Muségata i Stavanger er et godt eksempel på bruk av innsnevring.
Kryssing av vei: fotgjengere	Kryssing av vei for fotgjengere er en problematikk som må vurderes fra sted til sted. Det er ikke alle steder det er tilrådelig å merke fotgjengerfelt, mens det andre steder kan være fornuftig å gjøre det. Markering av fotgjengerfelt og andre løsninger, som for eksempel lyskryss, skal løses som et eget prosjekt der flere lignende saker blir løst samtidig.
Kryssing av vei: fartsdumper og fotgjengerfelt	Mange fartsdumper er markert på en måte som gjør at mange opplever dem som fotgjengerfelt. I de tilfellene der de ligger på naturlige, eller etablerte, krysningspunkt så skal de markeres som fotgjengerfelt. Det skal gjøres en systematisk gjennomgang av alle slike punkt.
Gjennomkjøringsveier i byggefelt / tettsted	Mange av de mest trafikkerte gjennomkjøringsveiene i etablerte tettsteder og byggefelt er problematiske når det gjelder trafikksikkerhet. Samtidig er det tett bebyggelse rundt de, og ofte vanskelig eller umulig å finne gode løsninger og tiltak. Mange av tiltakene som nevnes ovenfor må vurderes, og sees i en større sammenheng på disse veiene/områdene. Fiskebekkveien, Solåsveien og Åfaret, Rettedalen, Edlandsgeilane, Bærlandsveien, Bygdaveien og Giljastølveien er eksempler på slike veier.
Sikt	I flere tettbygde strøk er det fysiske hindre for god sikt. Det skal jobbes med å finne løsninger som påvirker grunneiere til å klippe hekker og unngå gateparkering der det hindrer sikt.
Avkjøring av hovedveier	Noen steder, spesielt på hovedveier som E39 og FV45, oppstår farlige situasjoner på grunn av manglende av- og påkjøringsfelt. Det skal jobbes aktivt mot veieier for å se på muligheter for å etablere gode løsninger.

Vedlegg 2 til Trafikksikkerhetsplan for Gjesdal kommune 2021-2024
Overordna tematisk tiltaksliste: Utkast i arbeidsgruppen for vei og trafikksaker 07.12.2020

Øvrige tiltak som gjelder hele veistreknings eller områder

FV45	Belysning, reflekser, veimerking	Det skal jobbes med å merke veistrekningen FV45 mellom Bollestad og grense Sirdal med reflekser, samt belysning på steder der myke trafikanter krysser veien og ferdes langs veien.
FV45	Gang- og sykkelvei	Det er ikke realistisk å anlegge gang- og sykkelvei på hele strekningen mellom Ålgård og Oltedal. Det skal likevel vurderes tiltak som gjør veien bedre for myke trafikanter i alle utbetningsprosjekter på strekningen.
FV4410	Gang- og sykkelvei	Mange går og sykler rundt Edlandsvatnet. Det er ønskelig å gjøre utbedringer på kommunal og privat vei på sørsiden, samt på fylkesvei på østsiden.
E39	Meierikrossen Rettedalen Solåsveien	Hele området, både E39-arealet og sideveiene er, har mye trafikk og er et problemområde der det må vurderes flere tiltak. Det viktigste er å redusere trafikken: ferdigstilling av Ålgårdsheia, med stenging av Åfaret, samt ny E39 Ålgård - Hove med tunell under Ålgård, vil hjelpe mye. Åpning av tunellen i Ålgårdsheia, for personbiltrafikk, er et av de viktigste tiltakene for å redusere trafikken gjennom Meierikrossen. På sikt vil ny E39 forbi Ålgård også hjelpe på situasjonen. Ny gangbro over Figgjoelva ved Edlandsvatnet kan også bidra til færre konflikter mellom biler og myke trafikanter lengre ned i Rettedalen.
Redusert fartsgrense (30-sone) i alle tettsteder		Med noen unntak, så anbefales det å redusere fartsgrensen til 30 km/t på alle veier i tettstedene. Dette gjelder spesielt Bygdaveien i Oltedal, Kroveien på Gilja, samt Ole Nielsens vei, Kvernhusbakken og Ålgårdslåtten på Ålgård. Interne "hovedveier" i tettstedene som har få krysningspunkt, færre avkjøring og/eller god bredde eller adskilt kjørebane fra gang- sykkelvei bør få 40 km/t-fartsgrense i de tilfellene det i dag er 50. Dette gjelder Moen i Oltedal, Giljastølveien mellom Hunnedalsveien og Mulebakken på Gilja, og Ålgårdsheia, Høljaberget, Kløverveien og Figgjoveien på Ålgård.
Enveiskjøring		På noen veier og i noen områder kan innføring av enveiskjøring være et nyttig tiltak. F.eks.: Å sperre Rettedalen for trafikk i nordgående retning kan være et grep som for det første gir bedre plass for alle trafikanter på selve veien, og da spesielt skoleveien. For det andre vil det umuliggjøre ekstra-trafikken som skapes spesielt fredags ettermiddag, og med det skape totalt sett mindre kø på E39, og mindre kaos i meierikrossen. Tiltaket vil medføre en omlegging av bussruta i den ene retningen, som muligens er uheldig for en del personer.



Utrygge steder i trafikken i Gjesdal. Basert på svar fra innbyggere i spørreundersøkelse og medvirkning i skolene og ungdomsråd.

Dato generert: 13.11.2020

Rapportdato

13.11.2020

Rolle

Regionkontakt

Utvalgsdefinisjon

"(Fylke = 11 - Rogaland OG Kommune = 1122 - Gjesdal OG År = 2019, 2018, 2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011, 2010, 2009, 2008, 2007, 2006, 2005, 2004, 2003, 2002, 2001)"

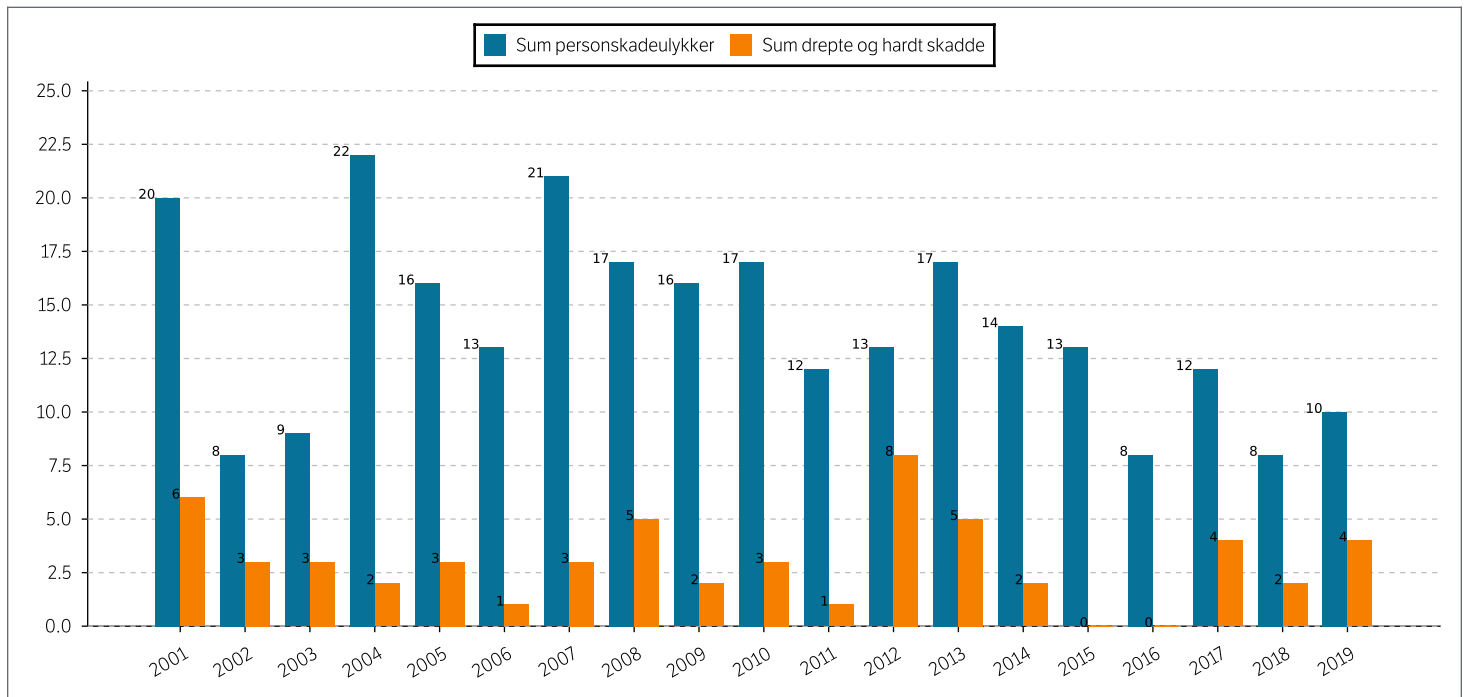
Fritekst

Gjesdal 2001-2019 TS plan

Dato generert: 13.11.2020

Antall personskadeulykker og personskader fordelt på årstall

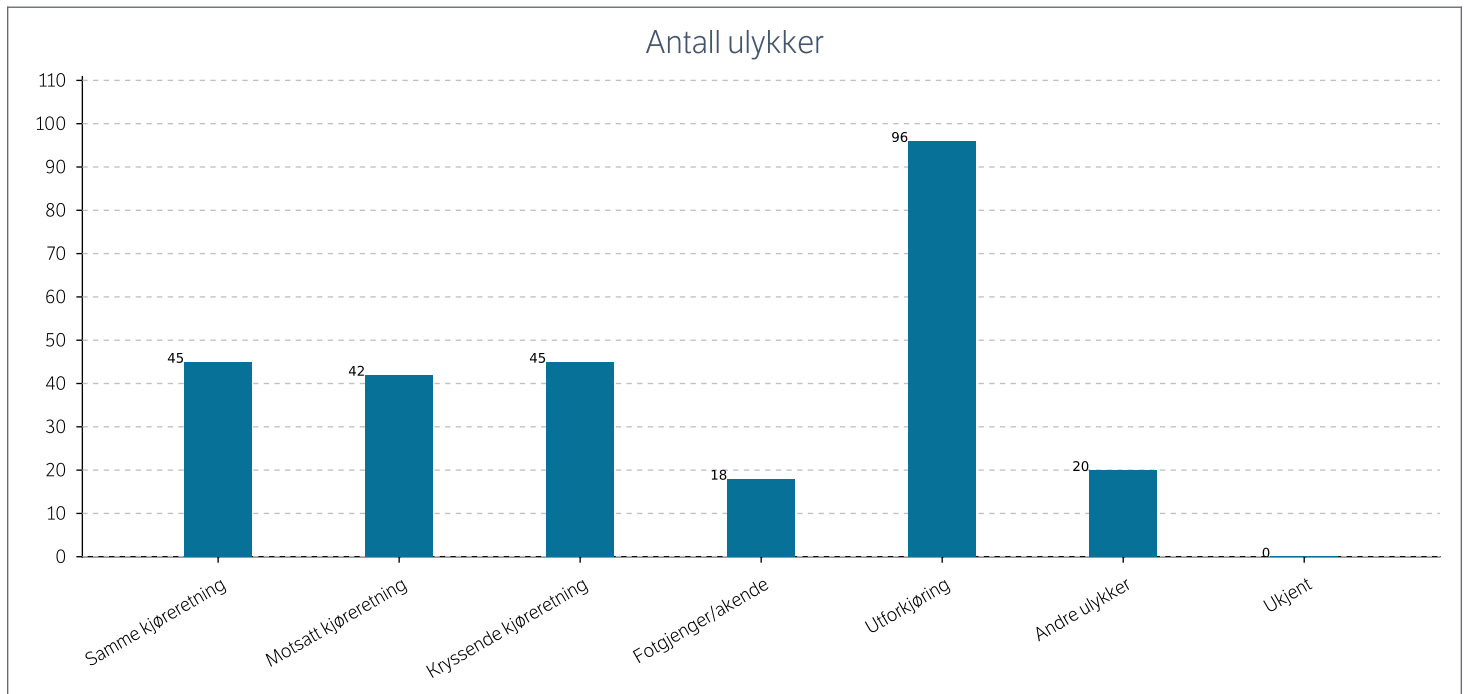
År	sum personskadeulykker	Sum personskader	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2001	20	33	0	6	27
2002	8	18	1	2	15
2003	9	19	1	2	16
2004	22	34	1	1	32
2005	16	20	1	2	17
2006	13	17	0	1	16
2007	21	33	0	3	30
2008	17	25	1	4	20
2009	16	23	0	2	21
2010	17	22	1	2	19
2011	12	17	1	0	16
2012	13	30	1	7	22
2013	17	17	2	3	12
2014	14	19	1	1	17
2015	13	15	0	0	15
2016	8	8	0	0	8
2017	12	21	1	3	17
2018	8	12	1	1	10
2019	10	12	1	3	8
Sum	266	395	14	43	338

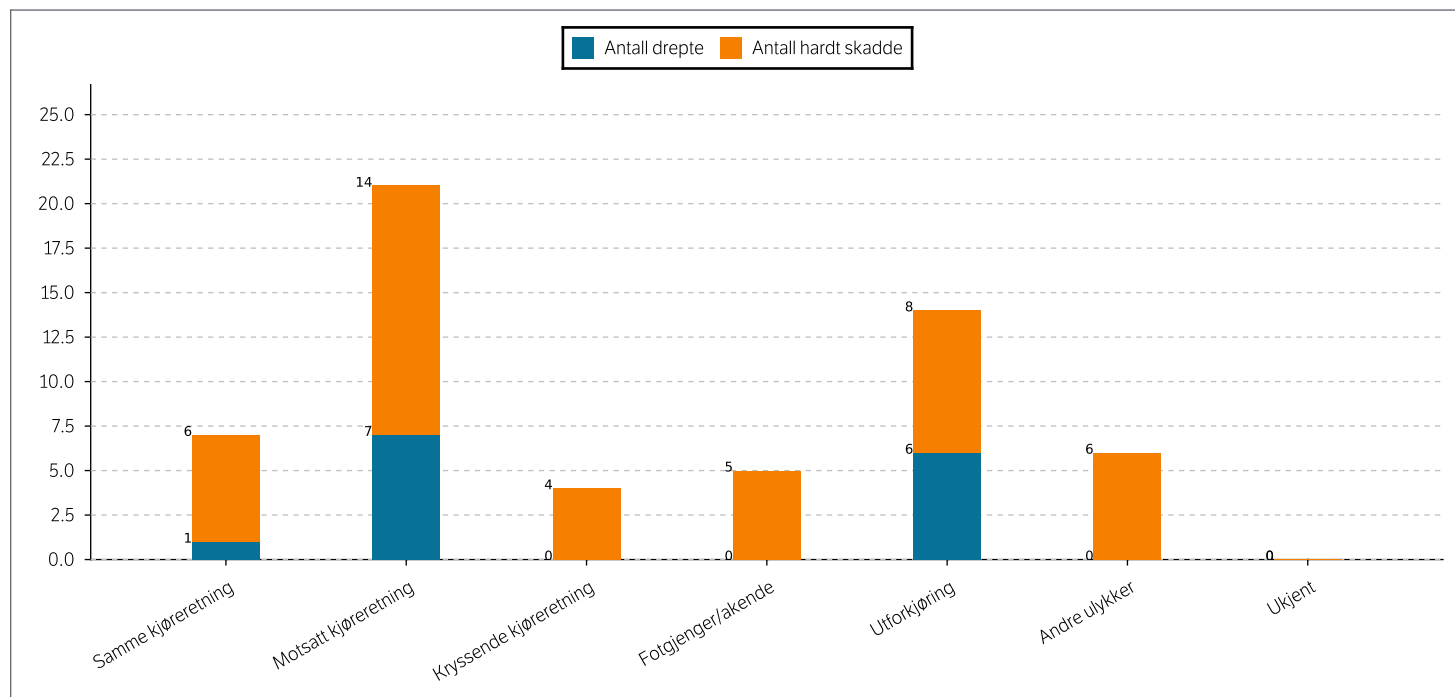


Dato generert: 13.11.2020

Ulykkestyper - skadegrad

Ulykkestyper	Sum personskade-ulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Samme kjøreretning	45	7	1	6	76
Motsatt kjøreretning	42	21	7	14	58
Kryssende kjøreretning	45	4	0	4	57
Fotgjenger/akende	18	5	0	5	13
Utforkjøring	96	14	6	8	117
Andre ulykker	20	6	0	6	17
Ukjent	0	0	0	0	0
Sum	266	57	14	43	338

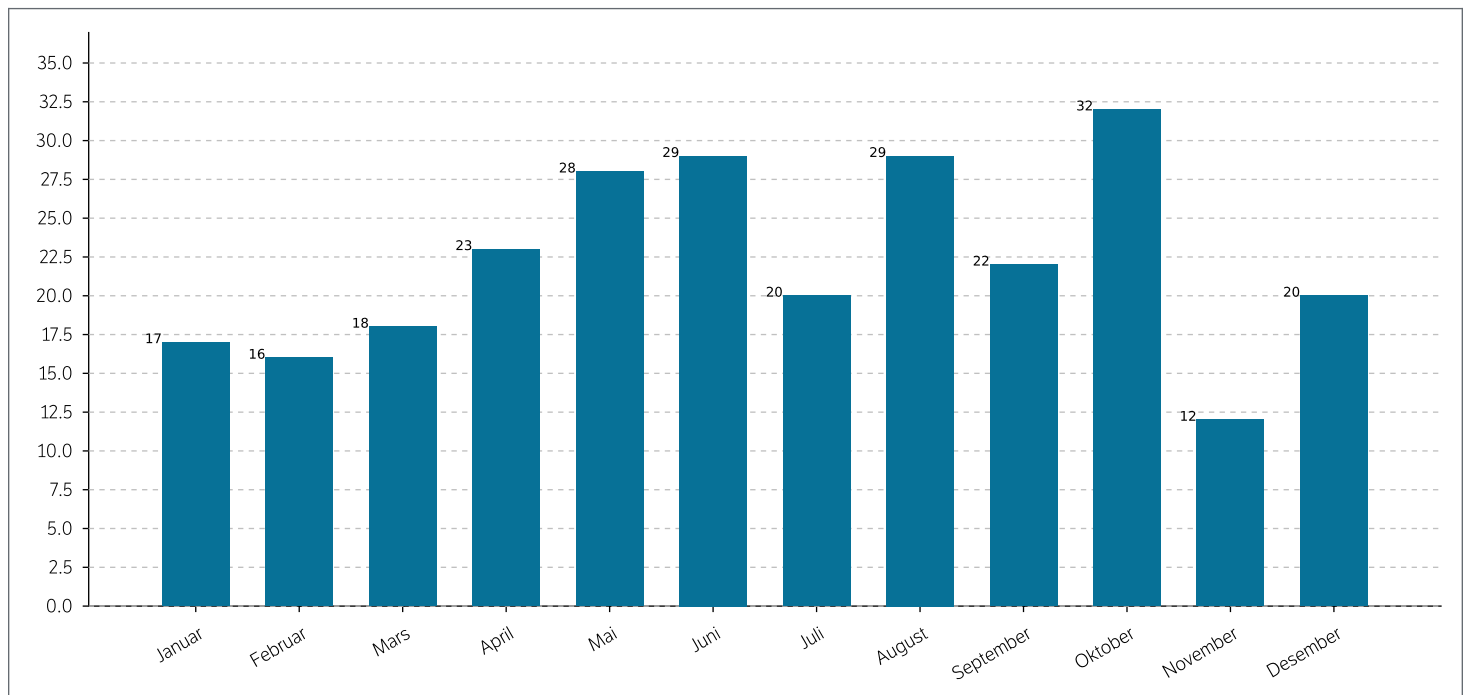




Dato generert: 13.11.2020

Antall personskadeulykker og personskader fordelt på måned

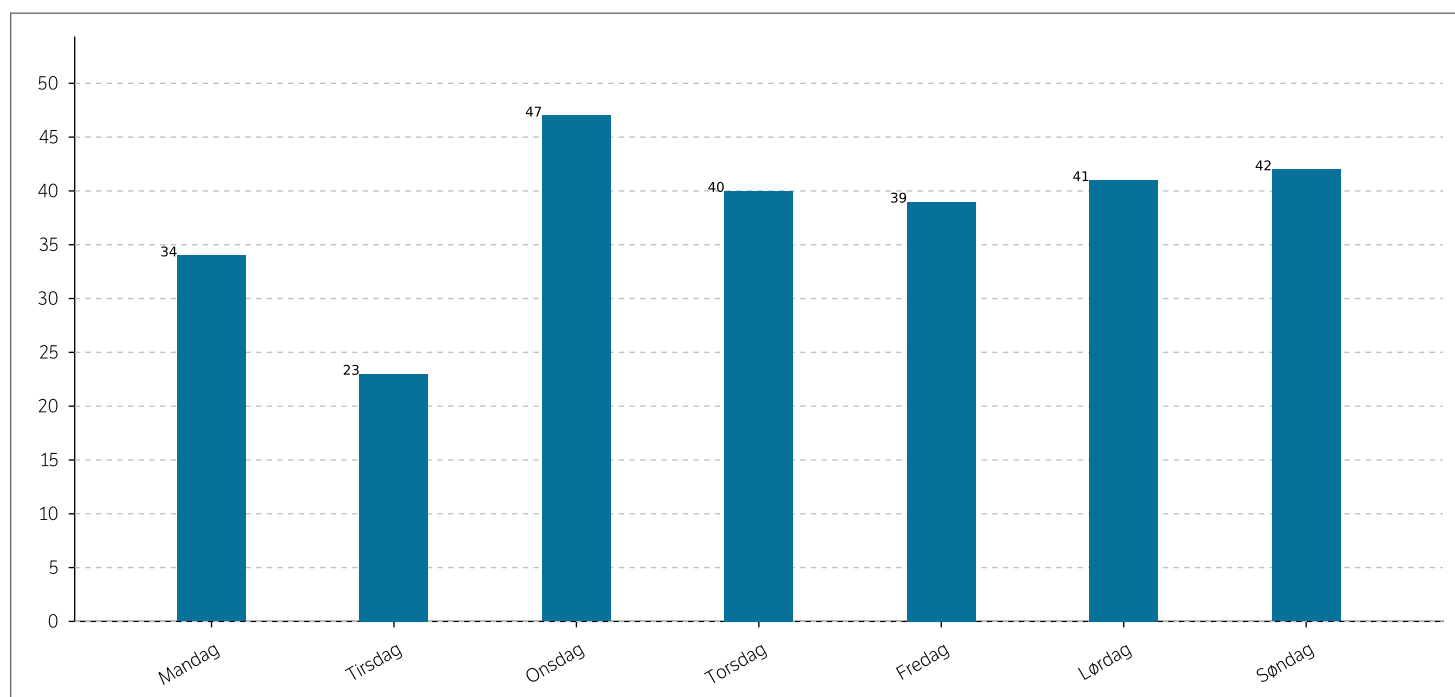
Måned	Sum personskadeulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	17	4	0	4	18
Februar	16	9	3	6	26
Mars	18	5	2	3	34
April	23	2	0	2	27
Mai	28	5	0	5	40
Juni	29	6	2	4	30
Juli	20	8	2	6	32
August	29	7	3	4	26
September	22	2	1	1	25
Oktober	32	7	1	6	42
November	12	1	0	1	15
Desember	20	1	0	1	23
Sum	266	57	14	43	338



Dato generert: 13.11.2020

Antall personskadeulykker og personskader fordelt på ukedag

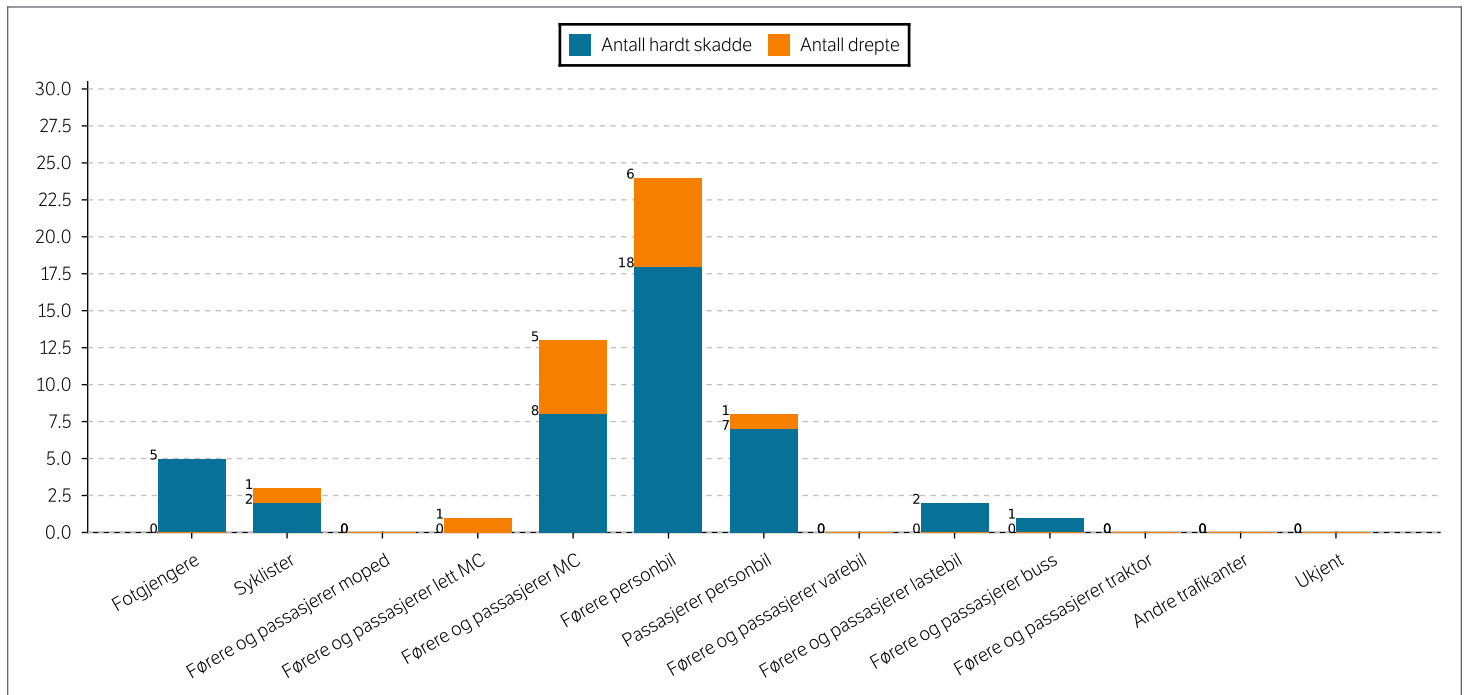
Ukedag	Sum personskadeulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Mandag	34	6	2	4	43
Tirsdag	23	2	0	2	31
Onsdag	47	8	1	7	53
Torsdag	40	10	0	10	44
Fredag	39	11	3	8	45
Lørdag	41	6	2	4	54
Søndag	42	14	6	8	68
Sum	266	57	14	43	338



Dato generert: 13.11.2020

Trafikanttyper - skadegrad

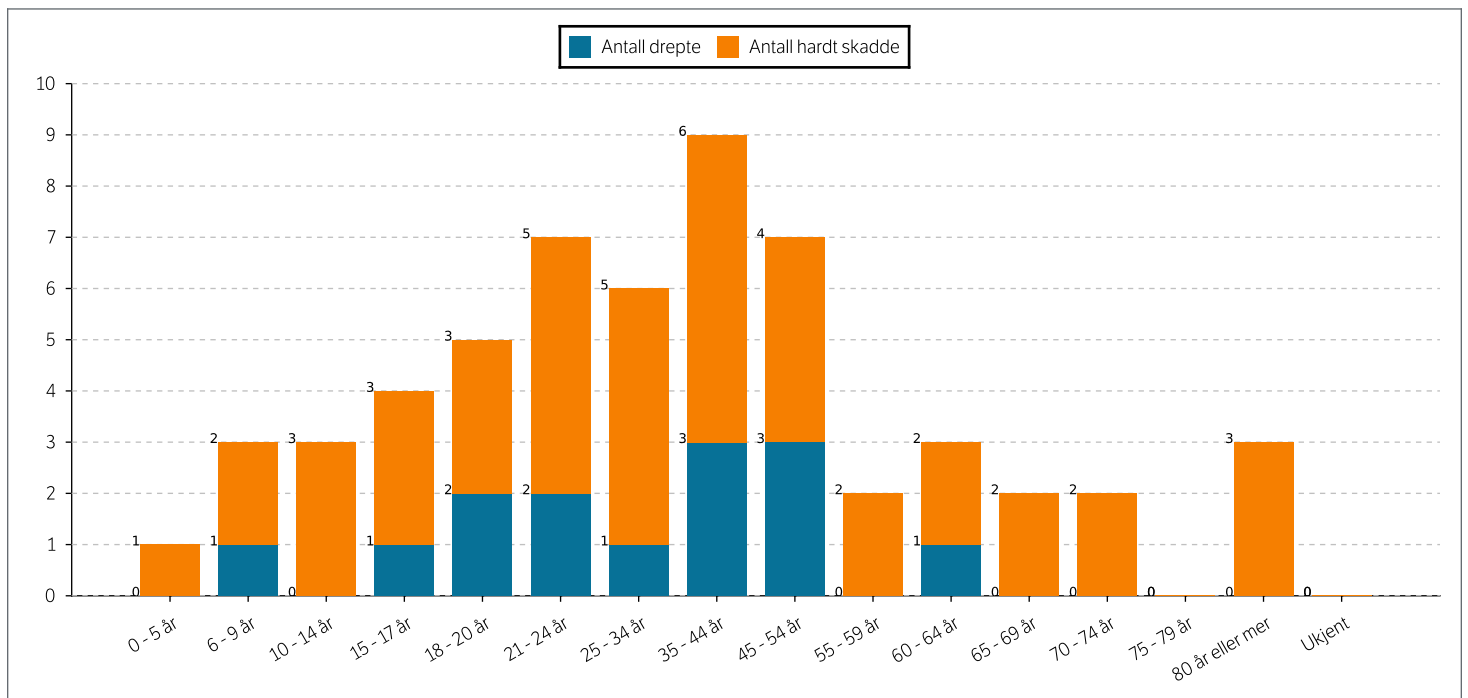
Trafikanttyper	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Fotgjengere	5	0	5	13
Syklister	3	1	2	23
Førere og passasjerer moped	0	0	0	8
Førere og passasjerer lett MC	1	1	0	9
Førere og passasjerer MC	13	5	8	28
Førere personbil	24	6	18	113
Passasjerer personbil	8	1	7	97
Førere og passasjerer varebil	0	0	0	18
Førere og passasjerer lastebil	2	0	2	8
Førere og passasjerer buss	1	0	1	15
Førere og passasjerer traktor	0	0	0	6
Andre trafikanter	0	0	0	0
Ukjent	0	0	0	0
Sum	57	14	43	338



Dato generert: 13.11.2020

Aldersgruppe - skadegrad

Aldersgruppe EU	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0 - 5	1	0	1	10
6 - 9	3	1	2	11
10 - 14	3	0	3	20
15 - 17	4	1	3	29
18 - 20	5	2	3	50
21 - 24	7	2	5	39
25 - 34	6	1	5	49
35 - 44	9	3	6	50
45 - 54	7	3	4	32
55 - 59	2	0	2	14
60 - 64	3	1	2	8
65 - 69	2	0	2	7
70 - 74	2	0	2	7
75 - 79	0	0	0	3
80 eller mer	3	0	3	8
Ukjent	0	0	0	1
Sum	57	14	43	338



Samlerapport



Statens vegvesen

Dato generert: 13.11.2020

Aldersgruppe - enhetstype underkategori Antall personskader

Aldersgruppe EU	Fotgjenger	Sykkel	Moped	Lett MC	MC	Personbil	Buss	Varebil	Lastebil	Traktor	Skinngående materiell	Annet	Ukjent	Sum
0 - 5	2	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	11
6 - 9	3	2	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	14
10 - 14	2	7	0	0	0	10	2	2	0	0	0	0	0	23
15 - 17	3	4	6	4	1	8	2	1	1	3	0	0	0	33
18 - 20	2	1	0	3	1	40	6	1	1	0	0	0	0	55
21 - 24	0	0	0	1	4	36	2	3	0	0	0	0	0	46
25 - 34	1	4	1	0	8	36	1	3	1	0	0	0	0	55
35 - 44	1	3	1	1	12	35	1	2	2	1	0	0	0	59
45 - 54	0	3	0	0	10	18	0	5	2	1	0	0	0	39
55 - 59	0	1	0	1	3	9	0	1	1	0	0	0	0	16
60 - 64	1	0	0	0	2	5	1	0	1	1	0	0	0	11
65 - 69	2	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	9
70 - 74	0	1	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	9
75 - 79	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
80 eller mer	1	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	11
Ukjent	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Sum	18	26	8	10	41	242	16	18	10	6	0	0	0	395

Samlerapport

Dato generert: 13.11.2020

Veg - sum personskadeulykker og skadegrad

Veg	Sum personskadeulykker	Sum drepte og hardt skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
EV39	82	23	5	18	112
FV45	62	11	3	8	94
FV503	1	1	0	1	0
FV506	15	2	1	1	16
FV508	6	0	0	0	9
FV4410	7	1	0	1	8
FV4414	2	0	0	0	2
FV4418	3	0	0	0	3
FV4424	17	1	1	0	17
KV1003	1	0	0	0	1
KV1008	1	0	0	0	1
KV1017	1	0	0	0	5
KV1019	1	0	0	0	1
KV1020	2	1	0	1	1
KV1024	1	0	0	0	1
KV1025	1	0	0	0	3
KV1033	1	0	0	0	1
KV1043	1	1	0	1	0
KV1054	3	0	0	0	4
KV1057	1	1	0	1	0
KV1064	1	0	0	0	1
KV1081	1	0	0	0	1
KV1098	1	0	0	0	1
KV1103	1	0	0	0	1
KV1106	1	0	0	0	1
KV1114	2	1	1	0	2
KV1115	1	0	0	0	1
KV1128	1	1	1	0	0
KV1130	1	1	0	1	0
KV1155	1	1	0	1	0
KV1157	1	1	0	1	0
KV1176	1	0	0	0	1
KV1190	1	0	0	0	1
KV1210	1	0	0	0	1
PF99999	8	2	0	2	9
PV99754	1	0	0	0	1
SF99999	3	0	0	0	4
UkjentUkjentUkjent	30	8	2	6	34
Sum	266	57	14	43	338