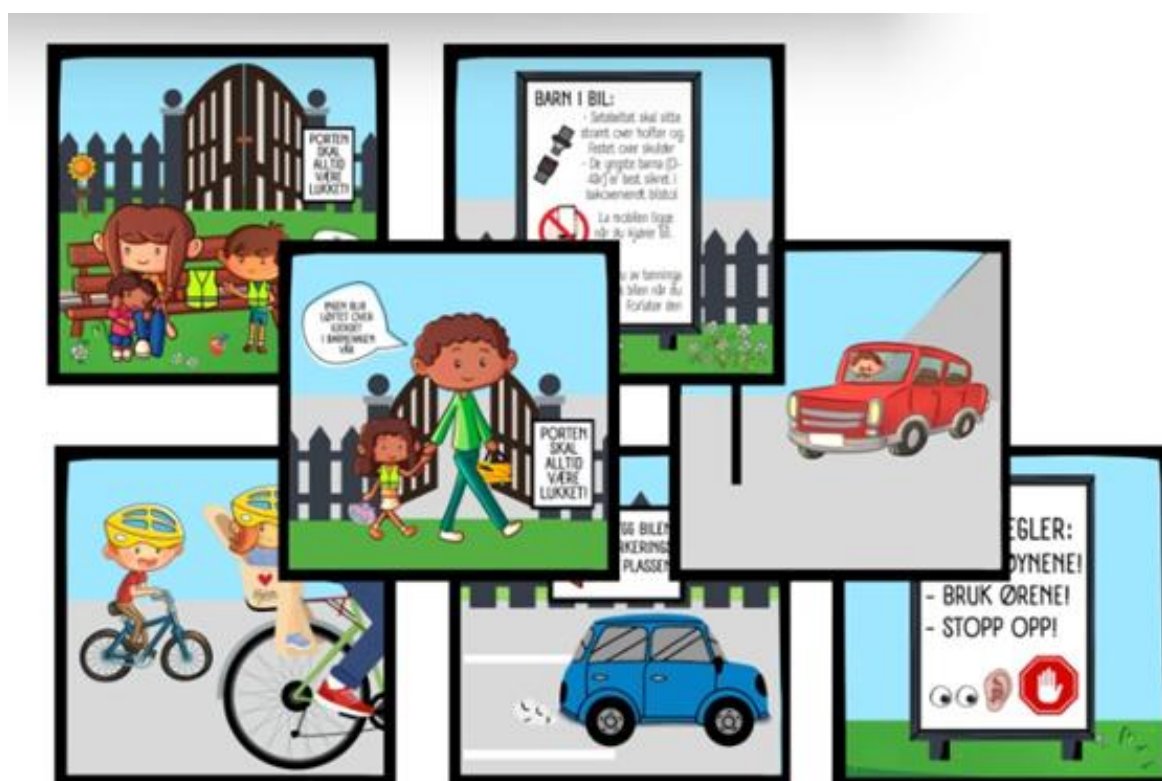


Trafikksikkerhetsplan for Gjerstad kommune 2026-2038



Kilde: print-til-barnehagefolk.no

Innhold

Figurliste	4
Tabelliste	4
1. Sammendrag	5
2. Innledning.....	6
2.1 Historikk og plantype	7
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Gjerstad kommune	7
3. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet.....	8
3.1 Nullvisjon	8
3.2 FNs bærekraftsmål	8
3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2022-2033	9
3.3.1 Barnas transportplan.....	9
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	10
3.5 Regional plan for mobilitet for Agder, 2023-2033	11
3.6 Trygg trafikk.....	12
3.7 Nullvisjon Agder	12
3.8 Trafoen/18pluss	13
3.9 Folkehelse og trafikksikkerhet.....	14
4. Trafikksikkerhetssituasjonen i Gjerstad kommune	14
4.1 Ulykkessituasjonen og -utviklingen	14
4.2 Analyse av ulykkene	14
4.3 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	19
5. Mål, innsatsområder og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Gjerstad kommune	19
5.1 Mål og innsatsområder	20
5.2 Strategi	20
6. Handlingsdel med tiltaksliste (Kommunale tiltak)	21
6.1 Organisatoriske tiltak	21
6.1.1 Trafikksikker kommune og organisatoriske tiltak	21
6.1.2 Ivareta trafikksikkerhet i arealplaner	22
6.1.3 Ivareta trafikksikkerhet for de ansattes tjenestereiser.....	22
6.2 Trafikkantrettede tiltak med kommunalt ansvar	23
6.2.1 Fart	23
6.2.2 Rus	23
6.2.3 Beltebruk og riktig sikring av barn	23
6.2.4 Uoppmerksomhet	23

6.2.5	Barn (0–14 år).....	24
6.2.6	Ungdom og unge førere	24
6.2.7	Eldre trafikanter	24
6.2.8	Gående og syklende	25
6.2.9	El-sykkel og el-sparkesykkel	25
6.2.10	Motorsykkel og moped	25
6.2.11	Godstransport på veg	25
6.2.12	Møteulykker og utforkjøringsulykker	25
6.2.13	Drift og vedlikehold	25
6.2.14	Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet	25
6.2.15	Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	26
6.2.16	Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget	26
6.2.17	Fysiske tiltak	26
6.3	Tiltak i barnehage og skole	28
7.	Økonomi og administrasjon	32
7.1	Driftstiltak (finansieres innenfor kommunens rammer)	32
7.2	Investeringstiltak (krever egne bevilgninger)	32
7.3	Eksterne tilskudd og samarbeid	33
7.4	Årlig prioritering og rullering	33
7.5	Langsiktighet og bærekraft	33
8.	Oppfølging, evaluering og rullering	33
9.	Vedlegg	34
9.1	Kommunalteknikk	34
9.2	Plan og kultur	34
9.3	Reisepolicy	34
9.4	Helse og omsorg	34
9.5	Barnehage	34
9.6	Skole	34

Figurliste

Figur 1 - Antall drepte og hardt skadde i Agder 1999-2024 (Agdertall)	13
Figur 2: Ulykker de siste 20 årene: 01.01.05 til 25.09.25, ved vegkart til SVV.	15
Figur 3: Ulykker de siste 10 årene: 01.01.2015 til 29.09.2025, ved vegkart til SVV.....	16
Figur 4: Personskader i trafikken i Gjerstad kommune (2015-2024).	17
Figur 5: Personskader i de ulike fartsgrensene i Gjerstad kommune (2015-2024).....	17
Figur 6: Alder for de utsatt for personskade i trafikken i Gjerstad kommune (2015-2024).	18
Figur 7: Type trafikkuhell i Gjerstad kommune (2015-2024)	18
Figur 8: Sammenhengen mellom nasjonale mål, regionale mål og mål og tiltak i kommunal trafikksikkerhetsplan.	20

Tabelliste

Tabell 1: I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.	10
Tabell 2: Konkretisering og prioritering av tiltak	27
Tabell 3: Tiltaksplan for Visedal barnehage	28
Tabell 4: Tiltaksplan for Abel skole	29

1. Sammendrag

Trafikksikkerhetsplan for Gjerstad kommune 2026-2038 beskriver kommunens mål, prioriteringer og tiltak for å redusere ulykker og skader i trafikken, og for å skape et tryggere lokalmiljø for alle trafikanter. Planen bygger på nullvisjonens mål om null drepte og null hardt skadde i trafikken, samt føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Ulykkesbildet i Gjerstad viser et lavt antall trafikkulykker, som har hatt en markant nedgang de siste 10 årene. Det er utforkjøringer og møteulykker som er de mest fremtredende ulykkestypene, som gir et bilde av at fart, uoppmerksomhet og kjøreforhold er sentrale faktorer. Personskader er mest vanlig i aldersgruppen 35-44 år. Myke trafikanter er heldigvis lite involvert i trafikkulykker.

Planarbeidet har identifisert flere utfordringer som påvirker trafikksikkerheten i kommunen. Det mangler sammenhengende gang- og sykkelsti langs viktige skoleveier, særlig FV418 mellom Abel skole og Brokelandsheia og mellom Abel skole og Gjerstad stasjon. Disse vegstrekningene er definert som farlig skolevei. Barn og unge skysses derfor til skolen, med buss, til tross for at avstanden til skolen er under fire km. Flere busstopp har uoversiktlige krysningspunkt, undergangen med Sundsmyra har begrensa sikt, og adkomsten til Visedal barnehage er smal og lite tilrettelagt for myke trafikanter.

Kommunens hovedmål er å redusere risiko for ulykker og skader, og å sikre trygge forhold, særlig for barn, unge og andre myke trafikanter. Planen legger opp til at trafikksikkerhet skal tas inn i relevante deler av kommunens drift og planarbeid, og at arbeidet skal følge de rammene som beskrives i planens organisatoriske, trafikanterrettede og fysiske tiltak. Dette innebærer at kommunen skal ha tydelige rutiner, god forankring og samarbeid mellom berørte enheter, og følge opp tiltakene gjennom de årlige prosessene for handlingsprogram og økonomiplan.

Tiltakene i planen er delt inn i organisatoriske, trafikanterrettede og fysiske tiltak, og skal bidra til en helhetlig og systematisk innsats for trafikksikkerhet. De omfatter blant annet opplæring og holdningsskapende arbeid, tydelige rutiner i kommunens interne arbeid og fysiske forbedringer som gang- og sykkelveier, belysning, krysningspunkt, [hjertesone](#) ved skolen, og tiltak for å redusere fart.

Oppfølging av kommuneplanen og gjennomføring og prioritering av tiltak skjer i kommunens handlingsprogram og økonomiplan, med årlig vurdering basert på ulykkesdata og lokale behov. Planen skal sikre en langsiktig og koordinert innsats for å forbedre trafikksikkerheten i Gjerstad kommune, med særlig vekt på trygg ferdsel for myke trafikanter.

Det er opprettet en Trafikksikkerhetsgruppe (TS-gruppe) som skal påse at trafikksikkerhetsplanen følges opp og justeres ved behov.

2. Innledning

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene, før 2021, ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge, på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer.

En rapport utgitt av [Trygg Trafikk](#) viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %.

På bakgrunn av dette, er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene, som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken, fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker og myke trafikanter.

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i Nasjonal transportplan 2025-2036 (NTP) og etappemålet for 2030, heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikanter, i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- veieier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.



I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht. veglova.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar

for å tilby et veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

Trafikksikkerhetsplanen for Gjerstad kommune 2026-2038, vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

2.1 Historikk og plantype

Denne planen bygger videre på kommunens tidligere trafikksikkerhetsplaner. Forrige planperiode var 2018-2022, vedtatt av kommunestyret 27.09.2018, med en oppdatering av handlingsdelen, vedtatt 21.09.2023. Planen hadde status som kommunedelplan, men med en hyppigere rullering av handlingsdelen. Arbeidet har særskilt vært rettet mot myke trafikanter, trygge skoleveier og forebyggende innsats.

Trafikksikkerhetsplanen 2026-2038 lages som en temaplan, for å kunne forenkle saksbehandlingene innenfor feltet. Likevel skal formelle plankrav og bred medvirkning opprettholdes og sikres.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Gjerstad kommune

Trafikksikkerhetsarbeidet i Gjerstad kommune er forankret administrativt hos kommunedirektøren og i ledergruppen, som har ansvar for oppfølging og revidering av trafikksikkerhetsplanen. Ansvar for koordinering ligger hos plan og samfunnsutvikling, som sørger for at trafikksikkerhetsperspektivet blir vurdert og integrert i alle aktuelle planer, og i kommunens folkehelsearbeid. Oppvekst og utdanning har ansvar for opplæring og holdningsskapende arbeid i barnehager og skoler, mens kommunalteknikk har ansvar for drift, vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier, samt dialog med fylkeskommune og Statens vegvesen (SVV) angående veginfrastruktur som de har ansvar for.

Kommuneoverlegen har ansvar for å sikre at vurdering av helsekrav for trafikksikker kjøring og oppfølging, skjer i henhold til forskrift og nasjonale faglige retningslinjer.

Det er nedsatt en trafikksikkerhetsgruppe (TS-gruppe) i kommunen, bestående av representant fra plan, kommunalteknikk, folkehelse, barnehage, skole og nullvisjon, som skal ha hovedansvaret for å påse at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp, og at evt. nye retningslinjer blir kjentgjort. Politiet skal inkluderes ved behov. TS-gruppen skal konstituere seg på nyåret i 2026, og skal selv utarbeide forslag til mandat, som godkjennes av kommunedirektørens ledergruppe.

3. Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- [Nullvisjonen](#)
- [FNs bærekraftsmål](#)
- [Meld. St. 14 \(2023–2024\) Nasjonal transportplan 2025–2036](#)
 - Pkt. 8.6 Barnas transportplan (Nasjonal transportplan)
- [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025](#)
- [Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033](#)

3.1 Nullvisjon

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

3.2 FNs bærekraftsmål

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

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 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst:**

Delmål 8.8) Beskytte arbeiderrettigheter og fremme et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere [...]

- **Mål 11 Bærekraftige byer og samfunn:**

Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for tilgang til trygge, rimelige, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer for alle, spesielt for personer i sårbare situasjoner, kvinner, barn, personer med funksjonsnedsettelse og eldre

- **Mål 12 Ansvarlig forbruk og produksjon:**

Delmål 12.6) Stimulere selskaper, særlig store og flernasjonale selskaper, til å ta i bruk bærekraftige metoder og integrere informasjon om egen bærekraft i sine rapporteringsrutiner

Delmål 12.7) Fremme bærekraftige ordninger for offentlige anskaffelser, i samsvar med de enkelte landenes politikk og prioriteringer

- **Mål 17 Samarbeid for å nå målene:**

Styrke virkemidlene som trengs for å gjennomføre arbeidet, og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling

3.3 Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2022-2033

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

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

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

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

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

3.3.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen

- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
- jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, er utarbeidet av SVV, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Tiltaksplanen bygger på ambisjoner og overordnede prioriteringer i NTP.

Tabell 1: I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

Innsatsområde	Tilstandsmål/tilstandsformulering
Fart	Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen (2021 = 60,1 prosent).
Rus	Innen 2026 skal maksimalt: • 0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille (2016/2017 = 0,2 prosent). • 0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen (2016/2017 = 0,7 prosent).
Beltebruk og riktig sikring av barn	Innen 2026 skal: • 98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte (2019 = 97,4 prosent). • 95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte (2019 = 86,5 prosent) 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil (2021 = 65 prosent). • 85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil (2021 = 82 prosent).
Uoppmerksomhet	I planperioden 2022-2025 vil aktørene fortsette og videreutvikle arbeidet for å få ned antall ulykker som skyldes uoppmerksomhet på grunn av distraksjon.
Barn (0-14 år)	I planperioden 2022-2025 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 planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.
Eldre trafikanter	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: • Bilførere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per kjørte km). • Fotgjengere i aldersgruppen 75+ å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).
Gående og syklende	I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for: • Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm). • Syklister å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkelkm) Innen 2026 skal: • 75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelme (2019 = 65,9 prosent). • 53 prosent av fotgjengerne bruke refleks på belyst vei i mørke (2021 = 46 prosent).
Motorsykel og moped	I planperioden 2022-2025 skal • gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd på henholdsvis moped, lett motorsykel og tung motorsykel være 25 prosent lavere enn i perioden 2017-2020 (per personkm).
Godstransport på vei	I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll. (2020 = 27,1 prosent > 3,5 tonn og 39,5 prosent ≤ 3,5 tonn).
Møteulykker og utforkjøringsulykker	• Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier (1/1- 2021 = 53,3 prosent).

		• Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.
Drift og vedlikehold		I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
Bruk av ny teknologi i trafiksikkerhetsarbeidet		Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafiksikkerheten er tatt i bruk. På førersiden skal opplæring være tilpasset ny teknologi.
Trafiksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter		Innen 1/1-2026 skal: • Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune (31/12-2021 = 130 kommuner + 1 bydel (i Oslo)). • Et flertall av fylkeskommunene være godkjent som Trafikksikker fylkeskommune (31/12-2021 = 2 fylkeskommuner). • Det finnes og være tatt i bruk verktøy for organisatorisk trafikk- sikkerhetsarbeid som er relevante for alle private virksomheter der ferdsel i veitrafikken er en sentral del av virksomheten.
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 ambisjonsnivået i NTP 2022-2033. • Det skal være etablert et system for skaderegistrering som blant annet bidrar til at det i NTP 2026-2037 kan settes en ambisjon for reduksjon i drepte og hardt skadde basert på det reelle omfanget. • Det skal foreligge oppdaterte beregningsverktøy som grunnlag for prioriteringer gjeldende fra og med 2026.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP. Den er også ment å skulle operasjonalisere målene og innsatsområdene i NTP.

3.5 Regional plan for mobilitet for Agder, 2023-2033

Regional plan for mobilitet for Agder erstatter en rekke planer (6 stk.), blant annet regional transportplan Agder 2015-2027 og Strategiplan for trafiksikkerhet 2018-2029. I den regionale planen for mobilitet ligger det også en [fagrapport om trafiksikkerhet](#).

Hovedpunktene fra fagrapporten:

- målrettede tiltak for risikogrupper som MC-førere, eldre og ungdom
- systematisk samarbeid mellom parter (fylkeskommune, kommune, politi osv..)
- fysiske tiltak for å redusere møte- og utforkjøringsulykker
- trygge skoleveier og tiltak for barn og unge
- universell utforming og tilrettelegging for gående og syklende
- forebygging fremfor reparasjon – satse på tidlig innsats

Regional plan for mobilitet tar for seg regionens samlede ansvar og satsing innenfor mobilitet. Den skal være et nyttig verktøy for å se ulike mobilitetsløsninger og virkemidler i sammenheng, samt prioritere riktige løsninger innenfor begrensede midler. Planen vil også bli et styringsverktøy i fylkeskommunens oppfølging av temaet mobilitet, i kommunene.

For trafiksikkerhet, legger mobilitetsplanen særlig vekt på:

- bedre fysisk infrastruktur (f.eks. gang- og sykkelveier)
- trafiksikkerhetskampanjer
- samarbeid med kommuner og politi
- sikre skoleveier

- redusere fart i boligområder
- bedre belysning og oversiktighet
- robust transportinfrastruktur

Ett av de fire hoveddelmålene i den regionale mobilitetsplanen er å gjøre reisen tryggere. Dette innebærer tiltak for å redusere antall ulykker og skader i trafikken, og skape et mer sikkert transportmiljø for alle – spesielt for myke trafikanter som gående og syklende.

Konkrete mål som skal oppfylles innen 2033, er:

- Antall drepte og hardt skadde i trafikken skal gå fra å ha vært 49 i 2021, til å bli 20.
- Kritisk forfall på fylkesveinettet (kostnadsbehov), skal ha en 50% reduksjon fra 2021-nivå, som var 900 mill.kr i etterslep.
- Andel kilometer fylkesvei med dårlig, eller svært dårlig dekketilstand skal ned til 25% fra 35% i 2021.
- Antall elever i grunnskolen som får gratis skoleskyss pga. farlig skolevei, skal ned til 9 % fra 11%.
- Andel som opplever at gang- og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde skal fra 60,5% (2019) til 75%.

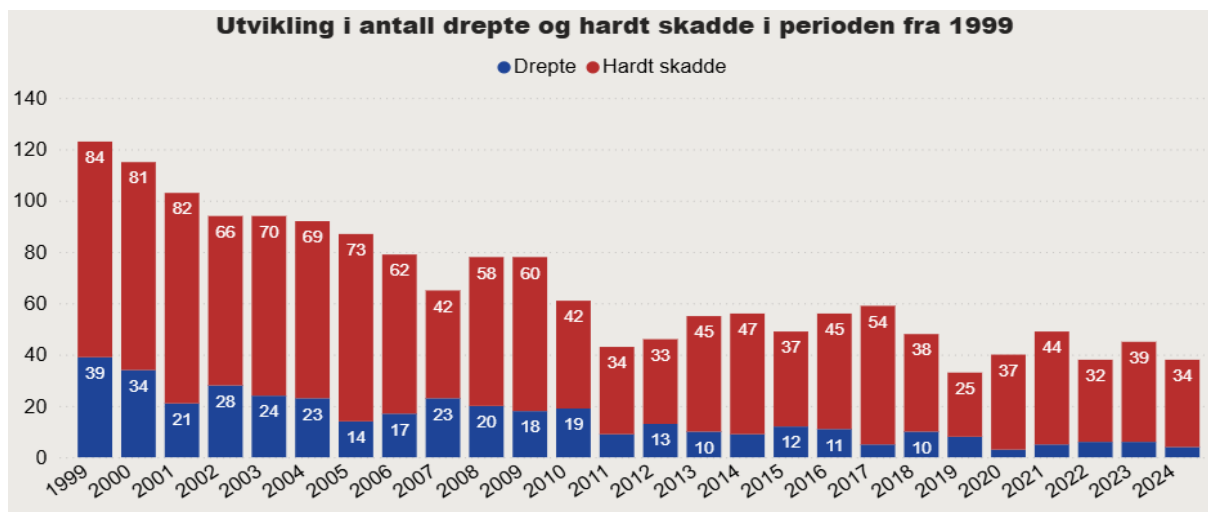
3.6 Trygg trafikk

[Trygg Trafikk](#) er en nasjonal ideell organisasjon som blant annet jobber med pådriverarbeid for å fremme trafikksikkerhetsarbeidet kommunalt, regionalt og nasjonalt. Organisasjonen er et nasjonalt kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, og utvikler og formidler materiell til barnehager og skoler. Organisasjonen har særlig oppmerksomhet og fokus på bruk av sikkerhetsutstyr og risikofaktorer, atferd og holdninger i trafikken. Trygg Trafikk har også utviklet godkjenningsordningen «Trafikksikker kommune» som er et organisatorisk tiltak. Trygg Trafikk har i Agder også ansvar for Myra Sykkelgård i Arendal og tiltaket Trafikksikkerhetsambassadører i videregående skole.

3.7 Nullvisjon Agder

[Nullvisjonen Agder](#) er et forebyggende trafikksikkerhetstiltak som er finansiert og eid av Agder fylkeskommune. Nullvisjonen Agder ble etablert som et prosjekt i Vest-Agder i 2003 og ble permanent i 2016. Først i januar 2024 ble hele Agder dekket, da det ble ansatt en egen regionleder for kommunene i Østre Agder.

Oppgaven til Nullvisjonen Agder er å jobbe med holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, spesielt målrettet mot barn og unge i hele Agder.



Figur 1 - Antall drepte og hardt skadde i Agder 1999-2024 (Agdertall)

Målet til Nullvisjonen Agder er først og fremst å redusere trafikkulykker blant barn og unge i Agder. Men det jobbes selvfølgelig mot målet om at det skal være null drepte og null hardt skadde på veiene i Agder, og hele Norge

Det jobbes med målrettet undervisning inn på grunnskolenivå samt videregående skoler. I Gjerstad kommune jobbes det aktivt inn mot 1., 4., 7. og 10. trinn, med forskjellig tematikk som er relevant for hvilken type trafikal risiko de befinner seg i.

Gjerstad kommune er vertskommune for regionlederen i Østre Agder, som har ansvarsområde for Gjerstad, Risør, Vegårshei, Tvedestrand, Froland, Åmli, Arendal og Grimstad.

3.8 Trafoen/18pluss

[Trafoen](#) er et senter for trafiksikkerhet i Kristiansand, der deltakerne «opplever» en alvorlig trafikkulykke gjennom film og refleksjon. Hensikten er å påvirke holdninger, valg og risikoforståelse i trafikken. Tiltaket ble etablert i 2005 etter en dødsulykke, der fire unge mennesker mistet livet, og er utviklet for å hindre at lignende ulykker skjer igjen. Trafoen brukes både i fast bygg og i VR-versjon, slik at tiltaket kan tas med til skoler og bedrifter. Trafoen er et trafiksikkerhetstiltak som jobber med mennesker, ikke med veien. Fokuset ligger på årsak-virkning, ansvar og konsekvenser, ikke skyld. Målet er at deltakerne eier innsikten selv, noe som er dokumentert mer effektivt enn tradisjonell undervisning. Målgruppe er primært ungdom mellom 15-25, men brukes også av voksne.

[18pluss](#) er et praktisk kurs over 4,5 timer, der deltakerne ruller mellom tre stasjoner; et besøk i Trafoen, kjøring på bane og øvelse i opptreden på skadested. Det handler lite om regler, men mer om valg, risiko og konsekvenser. Det er praktisk og opplevelsesbasert, ikke klasseromsundervisning. Målet er ikke å lære hvordan man kjører, men hvordan man tenker når man kjører. 18pluss er spesielt egnet til unge som nettopp har fått førerkort, lærlinger og vgs-elever, de som ikke opplever seg selv som «risikoførere», men likevel tar sjanser. 18pluss fyller et tomrom mellom opplæring og virkelighet. Det jobber med mennesket bak rattet, ikke bare ferdigheter.

3.9 Folkehelse og trafiksikkerhet

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

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

4. Trafikksikkerhetssituasjonen i Gjerstad kommune

4.1 Ulykkesituasjonen og -utviklingen

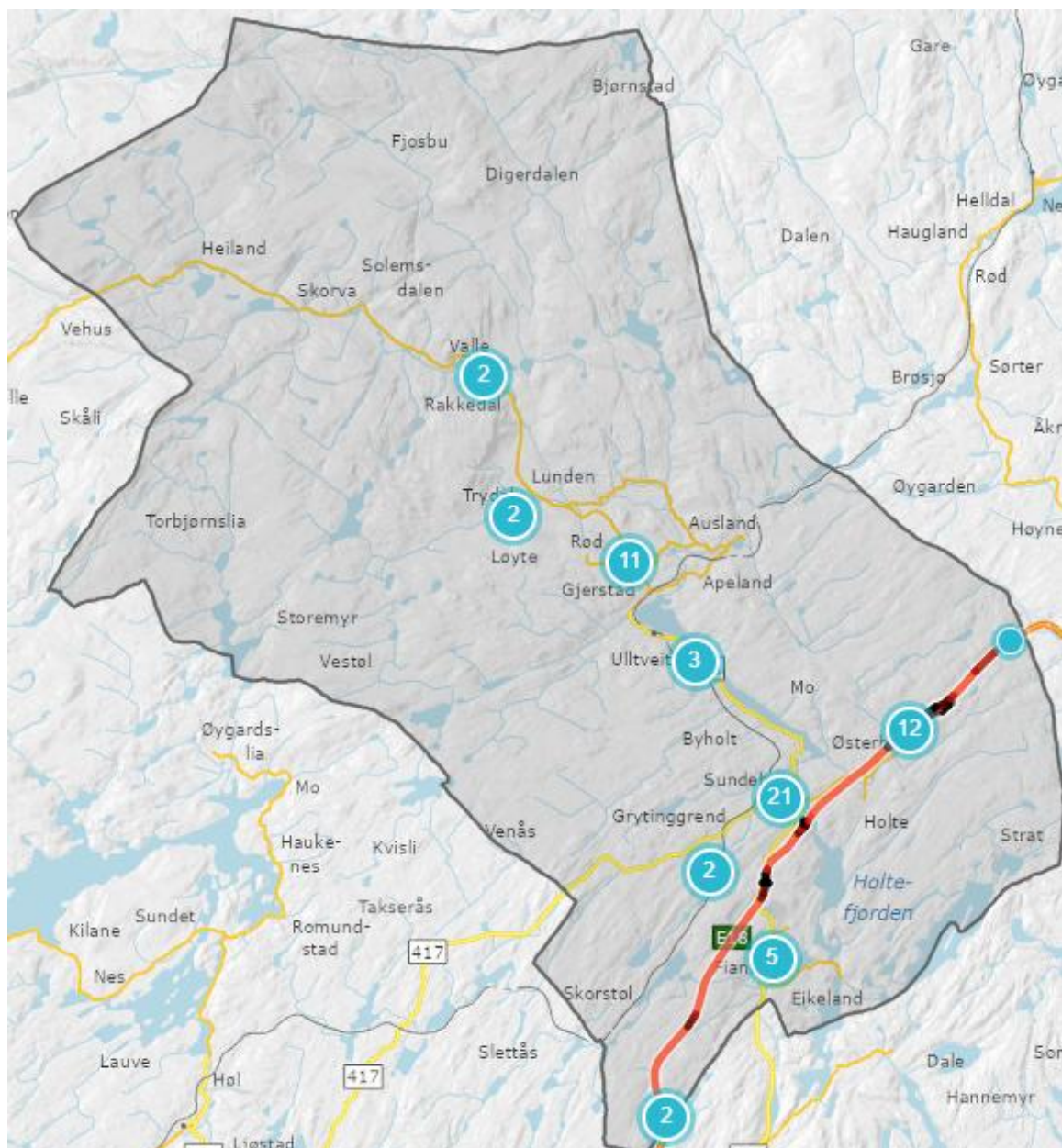
Ulykkesituasjonen i Gjerstad kommune viser et lavt, men stabilt antall trafikkulykker de siste årene. Enkelte variasjoner forekommer fra år til år, men utviklingen følger i hovedsak samme trenden som ellers i Agder. De fleste ulykkene skjer på fylkesveier med høy fart, mens det i tettsteder og boligområder hovedsakelig forekommer mindre alvorlige hendelser.

Utforkjørings- og møteulykker utgjør en stor del av de alvorlige ulykkene. Høy fart, uoppmerksomhet og krevende kjøreforhold er vanlige medvirkende faktorer. Alvorlige ulykker som involverer gående og syklende, har vi heldigvis vært forskånet mot de siste årene.

Samlet sett viser utviklingen at trafiksikkerheten i Gjerstad har bedret seg over tid, men at det fortsatt er behov for innsats knyttet til fart, føreradferd og trygg ferdsel for myke trafikanter. Den statistiske utviklingen og fordelingen av ulykker vises nærmere i kapittel 4.2.

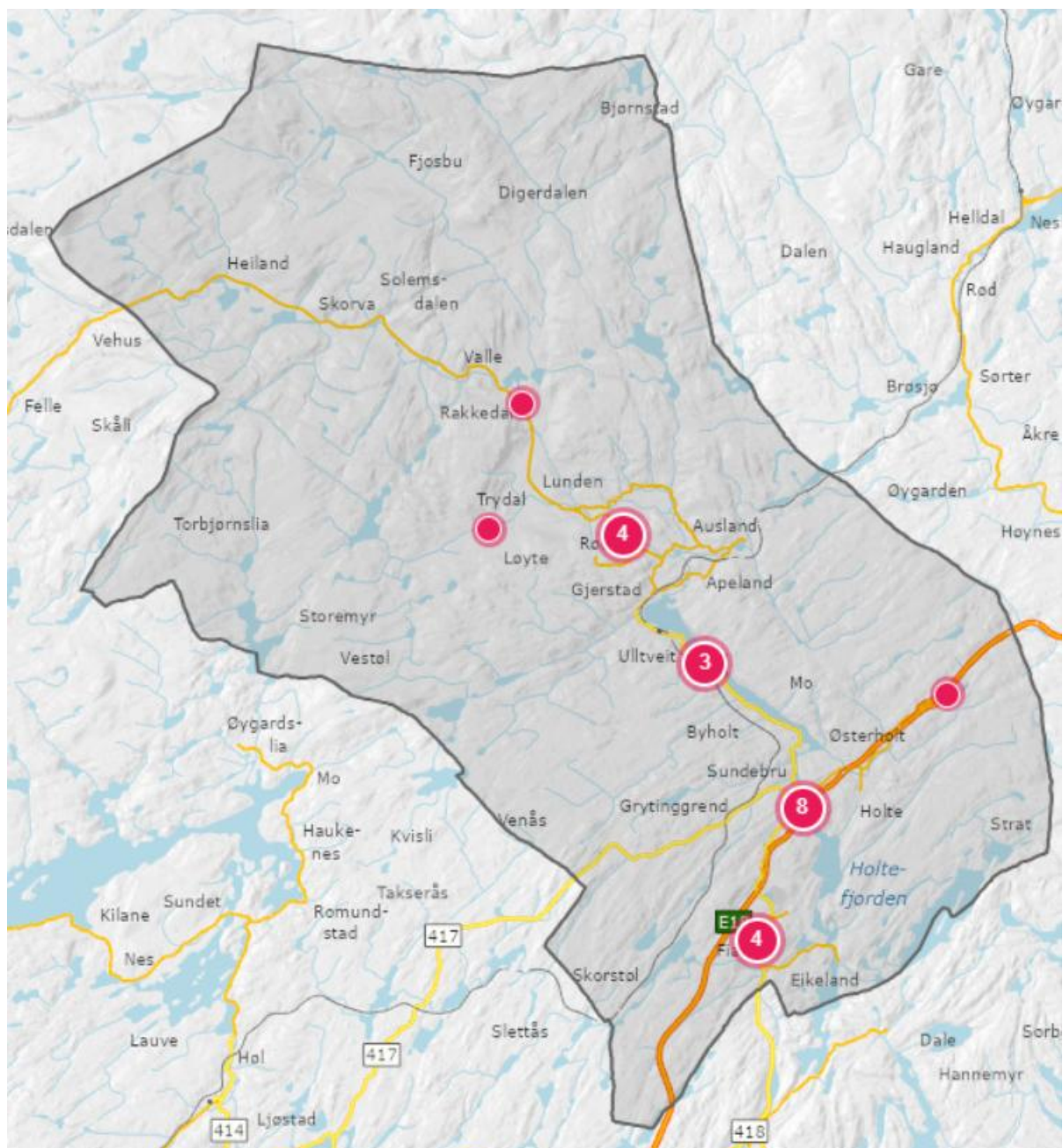
4.2 Analyse av ulykkene

Dette kapittelet viser den statistiske utviklingen for trafikkulykker i Gjerstad kommune. Tallgrunnlaget er hentet fra SVV. Figurene viser utviklingen over tid, alvorlighetsgrad, fart, aldersgrupper og ulykkestyper. Samlet får man et bedre bilde av hvor og hvilke risikoer som er størst, og hvilke forhold som burde vektlegges i det videre trafiksikkerhetsarbeidet.



Figur 2: Ulykker de siste 20 årene: 01.01.05 til 25.09.25, ved vegkart til SVV.

Figur 1 og figur 2, viser flere sirkler fordelt utover kommunen. Inne i sirklene er det tall, som representerer antall ulykker som har skjedd i nærområdet til hvor sirkelen er. Det er valgt å ta utklipp av helhetsbildet av kommunen både for 10-års-, og 20-årsperioden. Resultatet av dette er at sirklene representerer et litt større område enn akkurat der de ligger, dette er en funksjon hos SVV som samler de nærliggende ulykkene inn i én sirkel.



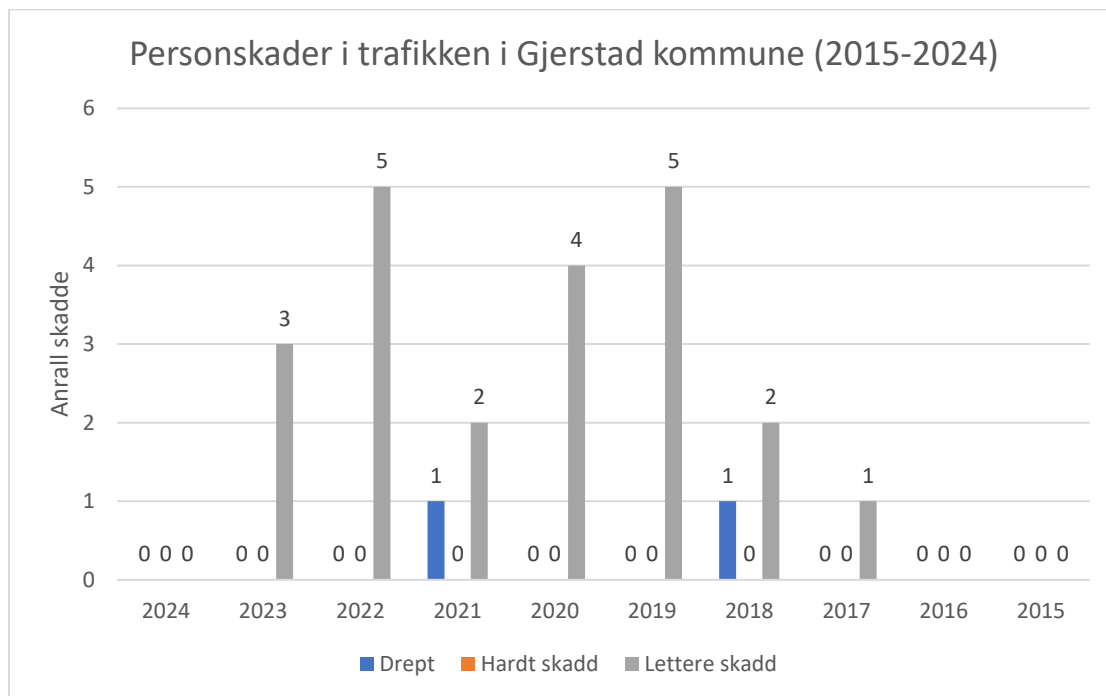
Figur 3: Ulykker de siste 10 årene: 01.01.2015 til 29.09.2025, ved vegkart til SVV.

Ulykkesstatistikken viser en klar positiv utvikling i kommunen. Basert på figur 1 og 2, ser vi at det siste tiåret inneholder omtrent bare en tredjedel av 20-årsperioden (61 registrerte ulykker siste 20 årene, mot 22 siste 10 årene). Det betyr at ulykkene nesten er halvert det siste tiåret, i forhold til det foregående. Nedgangen er særlig synlig langs hovedferdselsårene.

Denne endringen kan forklares med en kombinasjon av bedre vegstandard, målrettet trafiksikkerhetstiltak og teknologiske forbedringer i kjøretøy. På den andre siden ser man fortsatt at det er områder som er mer utsatte, som understreker behovet for videre innsats.

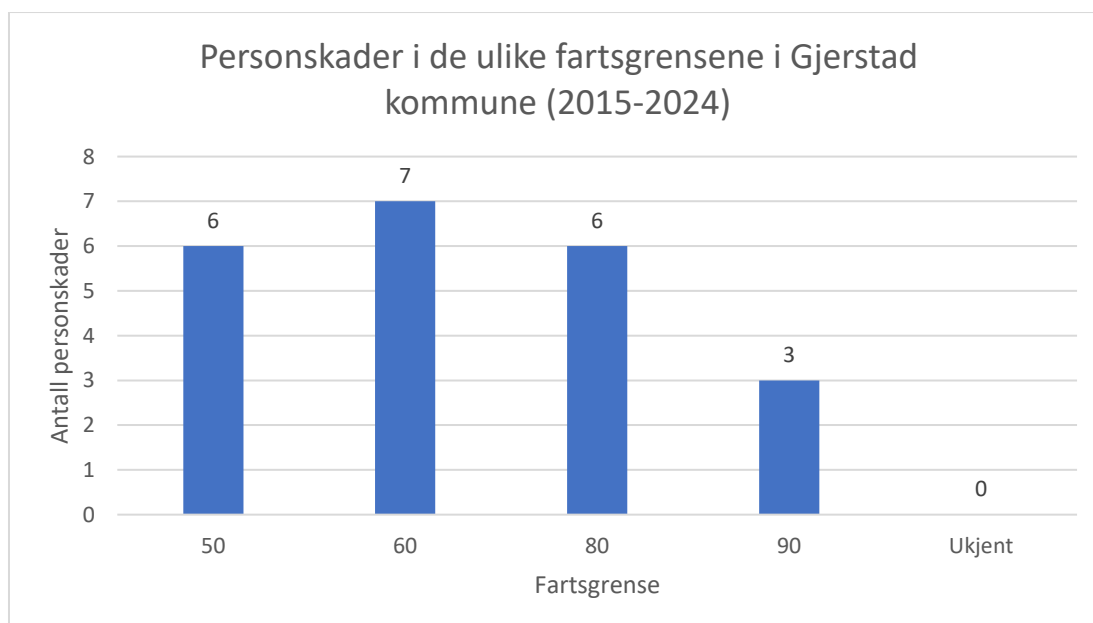
Det skjer bl.a. fortsatt en del ulykker på Gjerstadveien, fv. 418, som er skolevei for mange barn. Veggen har ikke gang- og sykkelveg, eller gode løsninger for kryssing av vei, ved stopp

for skolebussen. I tillegg er det fortsatt mange ulykker tilknyttet E18. Det er ikke gunstig at omkjøring for E18 gjennom kommunen, dirigeres inn på fv. 418 og fv. 3688, forbi Abel skole, samtidig som strekningen fortsatt ikke har sammenhengende gang- og sykkelveg, samt at det er strekninger/punkt langs skoleveien som er svært uoversiktlige.



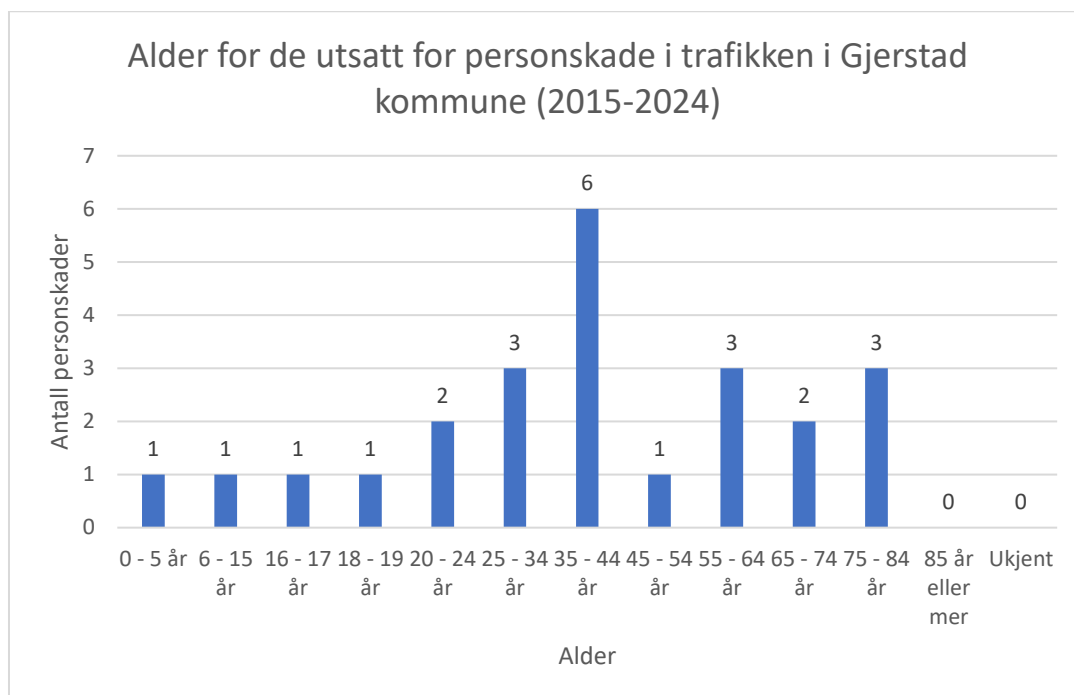
Figur 4: Personskader i trafikken i Gjerstad kommune (2015-2024).

Figur 3 viser antall drepte, hardt skadde og lettere skadde i trafikkulykker i perioden 2015-2024, for Gjerstad kommune (kilde SVV). Figuren viser at ulykkene i Gjerstad kommune, nesten utelukkende er ulykker med lettere skader. Av de totalt 24 registrerte ulykkene, er 22 av disse lettere skader, det er ingen hardt skadde, og det har vært 2 drepte.



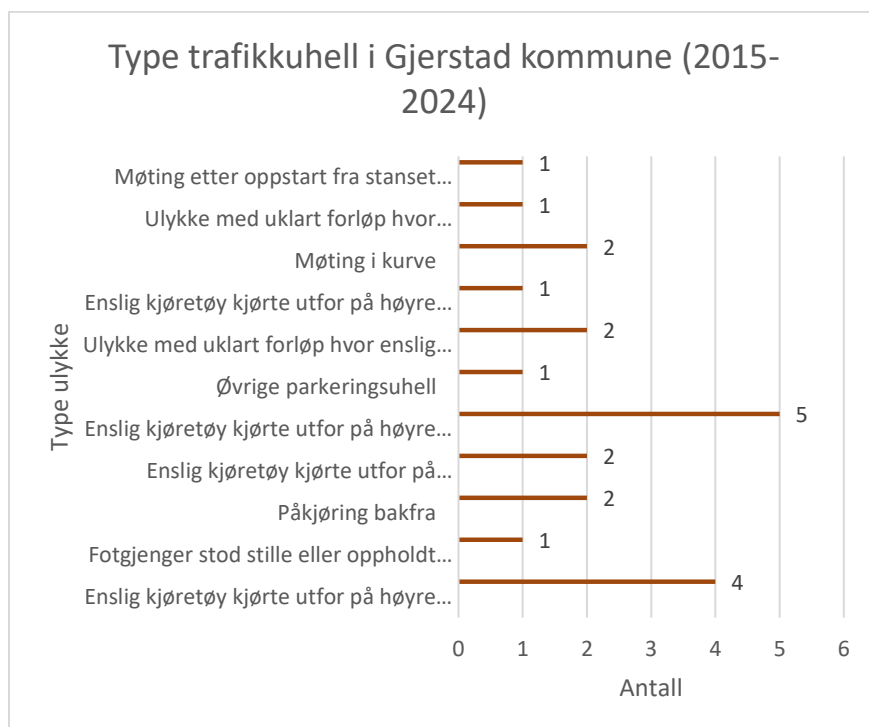
Figur 5: Personskader i de ulike fartsgrensene i Gjerstad kommune (2015-2024)

Basert på figur 5 ser man at det er ganske jevn fordeling av ulykker i fartsgrensene 50 km/t, 60km/t og 80km/t, med et par hendelser i 90km/t.



Figur 6: Alder for de utsatt for personskade i trafikken i Gjerstad kommune (2015-2024).

Figur 6 viser at det er aldersgruppen 35-44 år som er mest utsatt for ulykker, mens eldre, og spesielt barn, er sjeldnere representert. Dette understreker behovet for tiltak rettet mot unge voksne førere og risikofylt adferd, med fokus på forebygging.



Figur 7: Type trafikkuhell i Gjerstad kommune (2015-2024)

Det er utforkjøring som dominerer ulykkestyper i Gjerstad, som vist i figur 7. Dette er enda en indikator på at fart, uoppmerksomhet, vegstandard og potensielt rus, er sentrale faktorer i ulykkesbildet.

4.3 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Gjennomgangen av lokale forhold viser flere konkrete utfordringer som påvirker trafikksikkerheten i Gjerstad kommune. Selv om ulykkesstatistikken ikke viser mange hendelser med myke trafikanter, er det likevel her en del av utfordringene ligger, ettersom få strekninger er tilrettelagt for gående/syklende. Mange vil derfor velge buss, eller bil fremfor å gå eller sykle, også på kortere strekninger.

Det mangler sammenhengende gang- og sykkelvei fra sentrumsområdet på Brokelandsheia, ved Norwegian Machinery, langs FV 418, til Grytingskrysset/Abel skole. Dette er en del av omkjøringsvegnettet for E18, samt at nye boligområder på Brokelandsheia vil bidra til enda høyere trafikkmengde på strekningen her, og øke behovet for trygg forbindelse mellom Brokelandsheia og Abel skole.

Det mangler også sammenhengende gang- og sykkelvei langs fv.418, fra Gjerstad jernbanestasjon til Grytingskrysset/Abel skole. Her er mye trafikk på morgen og ettermiddag, akkurat i tidspunktet hvor barn og unge er på vei til og fra skolen. Spesielt vinterstid, er dette en farlig og uoversiktlig strekning.

I dag har barn/unge som har fv. 418 som skolevei, langs begge ovennevnte strekninger, busskyss, pga. farlig skolevei. Hadde vi fått på plass gang- og sykkelvei langs disse to strekningene, vil trafikksikkerheten i kommunen styrkes betraktelig generelt, og flere barn/unge vil kunne gå/sykle til skole og fritidsaktiviteter.

Det er flere busstopp langs fv. 418 som har uoversiktlige krysningspunkt, noe som gjør det utfordrende og potensielt farlig å krysse veien – særlig for barn og unge.

Undergangen med Sundsmyra, som er en del av skoleveien fra Østerholtheia, Holte/Rød og Vika, har begrenset sikt og en skarp sving. Dette gir dårlig samspill mellom gående, syklende og kjørende trafikanter. Samtidig er det kun bygd ut en bred vegskulder for gående og syklende fra nevnte undergang til Abel skole, som ikke er en god løsning, og spesielt ikke når E18-trafikken er omdirigert til denne strekningen. Noe som forekommer flere ganger i året, over både kortere og lengre perioder.

Veien opp til Visedal barnehage, avdeling Renstøl, er både smal og svingete. Etablering av gang- og sykkelvei, eller andre tiltak som skiller myke og harde trafikanter, vil kunne bedre situasjonen betydelig.

5. Mål, innsatsområder og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Gjerstad kommune

Dette kapittelet gjør de nasjonale ambisjonene operative for Gjerstad og knytter dem direkte til kapittel 6 og 7, samt tiltaksplaner i vedlegg.



Figur 8: Sammenhengen mellom nasjonale mål, regionale mål og mål og tiltak i kommunal trafikksikkerhetsplan.

Utbedring av veinett gjøres iht. handlingsprogram for fylkesveier og kommunens tiltaksplan (kap. 6 og 7), samt innrapporterte ønsker til utbedring fra innbyggere (egen «nettportal»), der det er mulig. Kommunalteknikk og Plan- og Samfunnsutvikling skal samarbeide om planlegging av nye utbyggingsområder, for å sikre trafikksikre løsninger for både myke og harde trafikanter.

Kommuneplanens samfunnsdel sier:

“Skal vi tenke strategisk bolig- og funksjonsplassering, så er det viktig å ha flere fokus samtidig. Vi må tenke på både trafikksikkerhet, kollektivtilbud, klima og miljø, jordvern, folkehelse, god stedstilpasning, forflytningsvillighet med tanke på forskjellige fremkomstmidler, knyttet opp mot forskjellige funksjoner, og opplevelser på veien.”

Som en del av pkt. 5.2 “Hovedmålsettinger og -tiltak for utvikling og befolkningsvekst” i kommuneplanens samfunnsdel, står det at vi skal jobbe for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerheten, med fokus på barn, unge og myke trafikanter. Dette må gjenspeiles i trafikksikkerhetsplanens tiltaksdel.

5.1 Mål og innsatsområder

Gjerstad kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende hovedmål: å redusere alle typer ulykker og skader i vegtrafikken i kommunen og for sine innbyggere.

Konkretisering av kommunens hovedmål:

- redusere antall trafikkuulykker og skader i kommunen – null hardt skadde og null døde i trafikken
- sikre at barn og unge kan ferdes trygt til og fra skole, fritidsaktiviteter og i nærmiljøet, gjennom å jobbe for å få på plass gang- og sykkelvei langs hovedferdselsårene i kommunen
- øke trygghet for myke trafikanter ved å utvikle og utbedre gang- og sykkelveier, belysning og sikre krysningspunkter
- integrere trafikksikkerhet i folkehelsearbeidet og i kommunens planlegging
- mer fokus på forebygging, eksempelvis at alle får trafikkopplæring i barnehage og skole, samt gjøre folk generelt i stand til å ferdes trygt i trafikken (både kjørende og gående), gjennom holdningsskapende arbeid

5.2 Strategi

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Gjerstad kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken
- jobbe systematisk med trafiksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer
- ha gode systemer og rutiner for trafiksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering
- gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd

Mer konkret, vil Gjerstad kommune benytte følgende strategier for å nå de nasjonale, regionale og lokale målene:

- Styring og forankring: Trafiksikkerhetsarbeidet skal være en integrert del av kommunens planverk, HMS-system og budsjettprosesser, med tydelig politisk og administrativ forankring.
- Tverrfaglig samarbeid: Kommunalteknikk, oppvekst, helse og plan- og samfunnsutvikling skal samarbeide tett, både i drift og i utvikling av nye områder.
- Forebygging og opplæring: Barnehager og skoler skal bruke egne tiltaksplaner for å gi barn og unge god trafikkopplæring. Holdningsskapende arbeid skal prioriteres.
- Fysiske tiltak: Utbedring av farlige punkter, bedre belysning, etablering og oppgradering av gang- og sykkelveier og tiltak for å redusere fart på utsatte strekninger.
- Partnerskap: Samarbeid med fylkeskommune, SVV, politi, Trygg Trafikk, Nullvisjonen Agder, Trafoen 18pluss og næringsliv for å gjennomføre tiltak og kampanjer.
- Innbyggerdialog: Åpenhet for innspill fra innbyggere om farlige punkter, med enkel kanal på kommunens nettside, for innrapportering.
- Kontinuerlig forbedring: Årlige gjennomganger av ulykkessituasjonen, tiltak og rapportering fra innbyggere, med justering av prioriteringer etter behov.

Strategien skal sikre at trafiksikkerhet blir ivaretatt både i daglig drift og i langsiktig samfunnsplanlegging.

6. Handlingsdel med tiltaksliste (Kommunale tiltak)

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå de nasjonale, regionale og kommunale målene. Handlingsdelen er bygd opp etter punktene i Nasjonal Tiltaksplan på veg 2022-2025 (kap. 3.4), samt at det sies noe om organisatoriske og fysiske tiltak.

6.1 Organisatoriske tiltak

Selve organiseringen av trafiksikkerhetsarbeidet innad i Gjerstad kommune, er beskrevet i kap. 2.2. Det er fokus på forankring politisk og i toppledelsen, men også ut i alle ledd, for å få både administrativ og faglig forankring, samtidig som hver enkelt sektor har ansvar for at det foreligger gode rutiner og systemer for trafiksikkerhetsarbeidet, evt. i samarbeid med aktuelle eksterne aktører, som bl.a. Nullvisjon Agder, politiet og Trygg Trafikk.

6.1.1 Trafiksikker kommune og organisatoriske tiltak

Trafiksikker kommune er et organisatorisk trafiksikkerhetstiltak og ei nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Godkjenningsordningen bygger utelukkende på lover og forskrifter som kommunene allerede er pålagt å følge. For å bli godkjent som Trafiksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å

kvalitetssikre trafikkssikkerhetsarbeidet i hele virksomheten. Gjennom godkjenningsordningen systematiseres trafikkssikkerhetsarbeidet som et tverrfaglig og tverrsektorielt arbeid.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikkssikkerhet i alle relevante sektorer, innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikkssikkerhetsarbeidet hos kommunestyret, ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikkssikkerhet i HMS/internkontrollsystemet, som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen.
- Kommunen har en trafikkssikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

6.1.2 Ivareta trafikkssikkerhet i arealplaner

Trafikkssikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel, samt ved utarbeiding og behandling av reguleringsplaner.

I Gjerstad kommune er mulig veiløsning noe av det første vi vurderer i forbindelse med planarbeidet. I forbindelse med dette arbeidet er trafikkssikkerhet, sammen med universell utforming og aldersvennlige løsninger, avgjørende parametere for hvordan vi løser det. Der det er aktuelt sikrer vi disse tingene ved bruk av rekkefølgekrav. Utbyggingsavtaler blir også vurdert, der det er hensiktsmessig. Vi har alltid byggesaksbehandler med i denne planfasen, for å sikre at det som planlegges, lar seg gjøre å følge opp i byggesaksbehandlingen.

Når det gjelder private reguleringsplaner, så stilles trafikkssikkerhet som et premiss som må ivaretas, på lik linje med universell utforming og gode, aldersvennlige løsninger.

6.1.3 Ivareta trafikkssikkerhet for de ansattes tjenestereiser

Gjerstad kommune skal ivareta trafikkssikkerheten til alle ansatte som ferdes i tjenesten, i tråd med internkontrollforskriften og bærekraftmål 8.8 om et trygt arbeidsmiljø.

Trafikkssikkerhet inngår som en del av kommunens HMS-arbeid, og skal organiseres systematisk gjennom klare rutiner og ansvarsfordeling. Kommunen stiller krav til trygg adferd under kjøring – herunder bruk av bilbelte, nulltoleranse for rus, forbud mot mobilbruk under kjøring og respekt for fartsgrenser og kjøreforhold.

Alle kjøretøy som brukes i tjenesten skal oppfylle høye sikkerhetsstandarder, og kommunen skal i så stor grad som mulig benytte kjøretøy med moderne sikkerhetsutstyr. Ved innkjøp, eller leasing av nye kjøretøy, skal det vurderes bruk av alkolås, og andre

trafikksikkerhetsløsninger som finnes. Ved kjøp av transporttjenester, skal kommunen sikre at også leverandøren følger samme kravene for trafikksikkerhet.

Der hvor ansatte sykler eller går i tjenesten, skal nødvendig verne- og refleksutstyr stilles til rådighet.

Ledelsen har ansvar for å gjøre retningslinjene kjent, følge opp og sørge for at avvik og uønskede hendelser rapporteres.

6.2 Trafikkantrettede tiltak med kommunalt ansvar

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025, er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor 15 områder, der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Denne oversikten blir oppdatert med ny tiltaksplan i mars 2026.

6.2.1 Fart

- Kommunen skal ha fart og trafikksikkerhet som årlig tema i AMU og ledermøter.
- Retningslinjer for tjenestereiser skal fremheve forventning om å overholde fartsgrenser.
- Ved anskaffelse av transporttjenester, skal det stilles krav om trafikksikker adferd.
- Kommunen vil melde inn behov for fartssonejusteringer og fartsdempende tiltak på skoleveier og i boligområder.
- Fv. 418 Gjerstadveien: Hyppige hendelser med høy fart. Vurdere tiltak som fartsdumper og opphøyde gangfelt ved boligområder og busstopp.

6.2.2 Rus

- Retningslinjer for tjenestereiser skal tydeliggjøre nulltoleranse for rus.
- Ved innkjøp, eller leasing av nye biler i kommunen, skal alkolås og evt. nye anordninger som utvikles, vurderes.
- Innarbeide rutiner for holdningsskapende arbeid om rus og trafikk i skoler og ungdomsmiljøer, også i samarbeid med aktuelle lag og foreninger.

6.2.3 Beltebruk og riktig sikring av barn

- Retningslinjer for tjenestereiser skal inneholde info om riktig beltebruk.
- Kommunen skal alltid bestille busser med 3-punktsbelter til transport i kommunal regi.
- Helsestasjonen skal veilede foreldre om riktig sikring av barn i bil.
- Barnehage og skole skal ha årlig fokus på sikkerhetsbelte og sikring av barn.
- Barnehage og skole skal oppgradere utarbeidede retningslinjer for beltebruk og riktig sikring av barn/unge på utflukter i deres regi, ved behov.

6.2.4 Uoppmerksomhet

- Retningslinjer for tjenestereiser skal inneholde forventning om å unngå mobilbruk og distraksjoner i trafikken.
- Skolen og enheter/faggrupper som driver med ungdomsarbeid, skal ta opp temaet uoppmerksomhet som del av trafikkopplæringen.

6.2.5 Barn (0–14 år)

- Kommunen skal prioritere trygge skoleveier gjennom samarbeid med fylkeskommunen og SVV, samt legge til rette for at flere kan sykle, eller gå til skolen.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikker sone rundt skolen ([Hiertesone](#)), som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd hos både barn og voksne.
- Kommunen skal oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager;
 - sørge for at ansatte i barnehager og skoler har kompetanse for å gjennomføre trafikkopplæring, i tråd med gjeldende rammeverk.
 - i samarbeid med elevenes foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker
 - sørge for at trafikksikkerhet og forebygging inngår i årsplaner
 - sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
 - ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen
- SMU og FAU involveres i kartlegging og prioritering av tiltak.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at barn og ungdom sikres best mulig transport, med lavest mulig risiko, til og fra fritidsaktiviteter.

6.2.6 Ungdom og unge førere

- Skolene skal ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i undervisningen på ungdomstrinnet.
- Kommunen samarbeider med politiet og Nullvisjon Agder om forebygging av risikoadferd.
- Det tilrettelegges for opplæring og dialog om moped- og bilkjøring i ungdomsskolen og videregående skole.
- Kommunen skal fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.
- Kommunene skal sørge for at kommunens ungdomsråd gis kompetanse om trafikksikkerhet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet.

6.2.7 Eldre trafikanter

- Kommunen skal informere om tilbud for oppfriskningskurs. Det må jobbes med hvem og hvordan dette skal gjøres. Vi må også vurdere om det skal utarbeides egne rutiner for dette, i dialog med SVV, som har egne opplegg for dette, og Nullvisjon Agder.
- Legene skal ha gode rutiner for helsesjekk blant eldre (her inngår også rusbruk).
- Tilrettelegge for trygg ferdsel til servicefunksjoner gjennom sammenhengende gang- og sykkelstier/fortau, bedre belysning og universell utforming.
- På bussholdeplasser generelt og langs Fv. 418 spesielt; sørge for at de er universelt utformet med benker, lys og trygg avstiging.
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningen til å innlemme tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.
- Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd.

6.2.8 Gående og syklende

- Utbygging og utbedring av gang- og sykkelveier skal være høyt prioritert, med spesielt fokus på sentrumsområder og barnehage- og skoleveier.
- Kommunen må sammen med fylkeskommunen og SVV, vurdere flere belysningspunkt langs skoleveier, i forbindelse med utbygging av nye gang- og sykkelveier.
- Det skal legges til rette for sykkelparkering ved skoler, barnehager og kollektivknutepunkt.
- Kommunen skal jobbe for å få koblet sammen Kirkebygda og Brokelandsheia, med gang- og sykkelvei – behovet har blitt større pga. økt bruk av elsykler og el-sparkesykler – det sykles lengre strekninger enn tidligere.
- Kommunen og skolen skal årlig sette søkelys på betydningen av at syklist og fotgjenger bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, som sykkelhjelme og refleks.

6.2.9 El-sykkel og el-sparkesykkel

- Skolen skal benytte læringsressurser om trygg ferdsel med el-sykkel og el-sparkesykkel, inkludert opplæring i fart, bremseevne, synlighet og risikovurdering.
- Kommunen skal i samarbeid med politiet, Nullvisjonen Agder og SLT-koordinator, vurdere behov for lokal informasjon og/eller tiltak der bruk av el-sparkesykkel skaper utfordringer for trafikkbildet.
- Kommunen skal informere på alle arenaer hvor det er mulig, om gjeldende regelverk, herunder aldersgrenser, promillegrenser, krav til lys/refleks og anbefalinger om hjelmebruk.

6.2.10 Motorsykkel og moped

- Kommunen skal samarbeide med politiet om kampanjer og kontroll.
- Ungdomsskole, videregående skole og ungdomsmiljøer skal brukes som arena for holdningsskapende arbeid.

6.2.11 Godstransport på veg

- Kommunen stiller krav til sikkerhet i innkjøp og kontrakter med transportører.
- Kontroll og oppfølging skal skje i samarbeid med SVV.

6.2.12 Møteulykker og utforkjøringsulykker

- Kommunen melder inn behov for utbedringer og møtefrie løsninger på fylkesveier.
- Trafikksikkerhetsvurdering skal inngå i alle planprosesser og utbyggingsprosjekter.
- De fleste møteulykker i Gjerstad, skjer på Fv. 418. Gjerstad kommune må i samarbeid med Agder fylkeskommunene, ha et ekstra fokus på å gjøre nødvendige grep på her.

6.2.13 Drift og vedlikehold

- Kommunen skal ha gode rutiner for brøyting, strøing, feiing og generelt vedlikehold av kommunale veier.
- Gangfelt og krysningspunkter skal prioriteres i vinterdriften.

6.2.14 Bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet

- Kommunen følger utvikling innen ITS (intelligente transportsystemer).

- Det skal vurderes bruk av teknologi som alkolås og prioriteres førerstøttesystemer ved innkjøp av nye kommunale kjøretøy.

6.2.15 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter

- Gjerstad kommune godkjennes som trafikksikker kommune.
- Næringsavdelingen i kommunen skal jobbe opp mot private virksomheter – reisepolicy; bevisst holdning rundt fart, rus og bilbeltebruk – så tanker for at dette er en viktig del av HMS-arbeidet. Tema på møte med sentrums- og næringsforeninger.
- Kulturavdelingen i kommunen skal jobbe opp mot frivillige lag og foreninger; holdninger knyttet til felleskjøringer, gå og sykle til trening (refleksbruk, hjelmbruk), refleks under trening, om en skal ferdes i trafikken.

6.2.16 Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget

- TS-gruppen skal årlig hente inn ulykkesstatistikk og belyse trafikksikkerhetssituasjonen, og dele med kommunedirektørens ledergruppe.
- Erfaringer og data brukes til å justere tiltak og handlingsdel.

6.2.17 Fysiske tiltak

- Kommunen skal i planlegging og byggesak, ha fokus på utbygging av gang- og sykkelveier langs fylkesveier og kommunale veier, spesielt i tilknytning til skoler, barnehager, sentrumsområder og boligområder.
- Vurdere fortløpende oppgradering av belysning langs kommunale veier.
- Kommunen skal vurdere behov for fartsdempende tiltak i eksisterende boligområder og ved skoler/barnehager, i samarbeid med aktuelle samarbeidspartnere.
- Skolen skal jobbe for å få på plass [hjertesone](#) – markerte bilfrie områder rundt skolen, og få på plass nye «dropsoner», etablert for å skape tryggere skolevei, redusere biltrafikk, tryggere adkomst til skolen og oppmuntre barn til å gå, eller sykle.
- Kommunen skal ta initiativ til å sammen med fylkeskommunen og SVV, se på muligheter for å bedre busstopp-situasjonen langs Gjerstadveien (fv. 418), slik at elever tryggere kan krysse veien. Eksempelvis se på muligheten for å få på plass opphøyde gangfelt ved aktuelle busstopp, samt belysning på busstoppene.
- Gjerstad kommune skal være en god samarbeidspartner og aktiv pådriver for at handlingsplan for fylkesveier gjennomføres iht. plan, med utbygging av gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Brokelandsheia-Grytingskrysset/Abel skole, med midler til planlegging i 2027 og utbygging i 2028 og 2029.
- Gjerstad kommune skal være en pådriver for å få inn gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Gjerstad stasjon-Grytingskrysset/Abel skole, i handlingsplan for fylkesveier.
- Kommunen skal ta initiativ til å få etablert enten gang- og sykkelvei, eller andre tiltak som skiller myke og harde trafikanter, på strekningen fra Grytingskrysset til Renstøl barnehage.

Konkretisering og prioritering:

Tabell 2: Konkretisering og prioritering av tiltak

Tiltak	Beskrivelse/Merknader	Tidsplan	Kostnadsestimat
1. Gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Brokelandsheia-Grytingskrysset/Abel skole	Gjerstad kommune skal være en god samarbeidspartner og aktiv pådriver for at handlingsplan for fylkesveier gjennomføres iht. plan, med utbygging av gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Brokelandsheia-Grytingskrysset/Abel skole. → Ta dette opp i årlig samarbeidsmøte som er mlm. partene.	2027 – avsatt midler til planlegging 2028 og 2029 – avsatt midler til utbygging	Det er satt av 1 mill. til planlegging, og totalt 23 mill. (15 mill. 2028 og 8 mill. 2029) til utbygging.
2. Bedre busstopp-situasjonen langs Gjerstadveien (fv. 418)	Kommunen tar initiativ til å sammen med fylkeskommunen og SVV, se på muligheter for å bedre busstopp-situasjonen langs Gjerstadveien (fv. 418), slik at elever tryggere kan krysse veien. Eksempelvis se på muligheten for å få på plass opphøyde gangfelt ved aktuelle busstopp, samt belysning på busstoppene. → Ta dette opp i årlig samarbeidsmøte som er mlm. partene.	2026/2027 – kommunen tar initiativ og følger opp Evt. utbygging må innarbeides i handlingsprogram for fylkesveier.	Kostnadsestimat kan først komme når man evt. blir enige om hva som er mulig å få til, og hvor stort omfang det er snakk om.
3. Skolen skal etablere hjertesone	Fjerne biltrafikk i umiddelbar nærhet til skolen før/etter skoletid, og opprette trygge «droppsoner» litt lenger unna. → Samarbeide med FAU, elevrådet og Ungdomsrådet for å få gjennomført på en god måte.	2028	Dette trenger ikke koste så mye. Det handler mer om rutiner, regulering og god skilting.

4. Gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Gjerstad stasjon-Grytingskrysset/Abel skole	Gjerstad kommune skal være pådriver for å få inn gang- og sykkelvei på Fv. 418; strekningen Gjerstad stasjon-Grytingskrysset/Abel skole, i handlingsplan for fylkesveier. → Ta dette opp i årlig samarbeidsmøte som er mlm. partene.	2028/2029 – kommunen tar initiativ og følger opp Evt. utbygging må innarbeides i handlingsprogram for fylkesveier.	Kostnadsestimat kan først komme når man evt. blir enige om hva som er mulig å få til.
5. Gang- og sykkelvei, eller andre tiltak som skiller myke og harde trafikanter, på strekningen fra Grytingskrysset til Renstøl barnehage	Kommunen tar initiativ til å få etablert enten gang- og sykkelvei, eller andre tiltak som skiller myke og harde trafikanter, på strekningen fra Grytingskrysset til Renstøl barnehage. → Ta dette opp i årlig samarbeidsmøte som er mlm. partene.	2030 – kommunen tar initiativ og følger opp Evt. utbygging må innarbeides i handlingsprogram for fylkesveier.	Kostnadsestimat kan først komme når man evt. blir enige om hva som er mulig å få til, og hvor stort omfang det er snakk om.

6.3 Tiltak i barnehage og skole

Barnehage:

Trafikksikkerhet er de voksnes ansvar, gjennom å være gode rollemodeller, kan vi etablere gode holdninger og vaner tidlig. Barn opplever trafikk hver dag når de er på vei til og fra barnehagen, på turer til fots og gjennom lek og observasjoner av hva andre gjør i trafikken.

Arbeid med trafikk er også del av rammeplanens fagområde «nærmiljø og samfunn». Der står det at gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna «*utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt*».

Det å gi barna erfaringer med å ferdes trygt i trafikken, øve på å bruke sansene og få en begynnende trafikkforståelse, vil være en naturlig del av barnehagens arbeid med trafikksikkerhet. De fleste av disse erfaringen får barna i møte med omgivelsene når vi er på turer i nærområdene, men også gjennom holdningsarbeid knyttet opp mot foreldre og annen systematisk trafikkopplæring.

Tabell 3: Tiltaksplan for Visedal barnehage

Når	Tiltak	Ansvar
Alltid	Bruke refleksvester for barn og voksne på turer i trafikkerte områder. Henting/levering: parkering på anvist sted, ledsaging helt til port/inngang. Minimere snuoperasjoner med bil i gangareal (egne rutiner for henting og levering i barnehagen).	Styrer / Ped.leder/ Ansatte/ Foresatte

Ukentlig	Benytte vårt lokalområde og bli godt kjent ved å gå mye på turer. Øve på å ferdes langs vei og i trafikk. Lære om bruk av refleks, og alltid bruke refleksvest når vi er på tur med barnehagen Alltid forberede barna på hvor vi skal gå, og hva vi må passe på Øve på å gå langs trafikkert vei • Gå på rekke, langs veiskulderen når det ikke er gangsti eller fortau • Vi bruker tau eller holder hender (to og to) • Holde fokus når vi går langs veien/ øve opp oppmerksomheten • Vi går på venstre side (unntak når det er uoversiktlig eks skarpe svinger...) • Alltid STOPP når det kommer bil imot • Alltid STOPP før vi går over veien, se oss om til begge sider, biler skal stå stille før vi går over veien også ved fotgjengerfelt	Barnehagen
September	Trafikksikkerhetsuke Gå sertifikat for førskolebarna Trafikksikkerhet tema på foreldremøte – sikring av barn i bil og sikkerhet rundt henting og levering i barnehage	Barnehagen
Vårsemester	Egen trafikkopplæring for førskolebarn (Lyset, Tarkus, Barnas trafikkklubb – forberede på skolevei, ta buss)	Barnehagen
Høst	Refleksaksjon: utdeling, sjekk av synlighet i mørket (lampe-test).	Ped.leder
Årlig	Trafikksikkerhet som tema i Samarbeidsutvalget Personalet går igjennom rutiner og retningslinjer og planverk knyttet til trafikk	Barnehagen
Ved behov	Personalet tar opp med foresatte dersom det oppdages at barn ikke sikres i bil eller ferdes trygt langs parkering eller trafikkert vei.	Barnehagen

Grunnskole:

Tabell 4: Tiltaksplan for Abel skole

Når	Tiltak	Ansvar
Årlig	Trafikksikkerhet som tema i møter med foreldreutvalget	Skolen
SFO	Trafikkklubb (ligger masse materiell på Trygg Trafikk sin nettside – tanken er at ungene skal lage en klubb selv)	SFO

1. trinn.	Besøk fra politi, utdeling av refleks/refleksvester Enkel trafikksikkerhet, kjøretøy og skilttyper. Trafikktrening i skolens nærområde.	Politi Skolen
2. trinn	Enkle trafikkregler. Gå langs trafikkert vei. Bli bevisst på farlige krysningspunkt/fotgjengerfelt. Høyre/venstre. Trafikktrening i skolens nærområde.	Skolen
3. trinn	Følge trafikkregler og demonstrere hva hensynsfull, oppmerksom og forsiktig atferd er. Refleksaksjon i mørket, foreldre og elever sammen. Trafikktrening i skolens nærområde.	Skolen
4. trinn	Treghet og reaksjonsevne på ulikt underlag. Hvorfor har vinterveiene veistikk? Trafikktrening i skolens nærområde.	Skolen
5. trinn	Veitrafikkloven. Sykkeltur i nærmiljøet med fokus på de aktuelle trafikkreglene i området. Trafikkregler for syklende.	Skolen

5. trinn	Sykkeldag/sykkelpøve: Vedlikehold av sykkel, ferdighetsløype. Sykkeldyktig (digitalt trafikksikkerhetsopplegg som skal utfylle Myra sykkelgård); bl.a. opplæring av trygg bruk av el-sparkesykkel.	Skolen Myra sykkelgård/Trygg Trafikk
7. trinn	Fart, krefter, friksjon og risiko. Foreta risikovurdering av egen skolevei og forklare sammenhengen mellom erfaring og ulykkesrisiko. Bremseprøve.	Skolen
Hele barne-trinnet	Fokus på "Hjertesone" - fokus på trygg skolevei og trygg trafikkavvikling rundt og i tilknytning til skolen. Unngå foreldrekjøring helt til skoleområdet - dropplass litt unna skolen. De som kan gå og sykle, bør gå og sykle.	Skolen og andre kommunale enheter.
8. trinn	MOT økter: Gode valg	MOT-coacher
9. trinn	Rus og trafikk	Skolen Helsestasjon Politi
10. trinn	«Ikke tøft å være død» - dette avvikles fra Trygg Trafikk sin side, fordi han som har drevet det slutter. Nullvisjon tar over opplegget. (Trygg Trafikk har mye undervisningsmateriell). Førstehjelp, plikter og ansvar ved en trafikkulykke. Trafikksikkerhetsutstyr.	Skolen Nullvisjon
10. trinn	Trafikksikkerhetsdag Fart, krefter, friksjon og risiko.	Nullvisjonen
Hele ungdoms-trinnet	"Underveis" (knyttet mot hvert fag) og "Veivalg" (et eget kurs). Digitalt undervisningsmateriell til begge deler.	Skolen

Videregående skole:

Gjerstad kommune har ikke egen videregående skole (vgs.) i kommunen, så elevene i Gjerstad må søke seg inn på vgs. i nabokommunene, og evt. andre videregående landslinjer rundt om i landet. Vi har derfor ikke direkte innvirkning på hva som gjøres for vår ungdom i vgs. av trafikksikkerhetstiltak. Fokuset kan altså variere noe fra vgs. til vgs., som elevene i Gjerstad møter.

På alle fylkets videregående skoler rekrutteres elever til å bli trafiksikkerhetsambassadører for trafiksikkerhet. Ambassadørene skal utføre tiltak på skolen som fremmer gode holdninger og trafiksikker atferd gjennom ung-til-ung-formidling. 84 videregående elever er i 2026, rekruttert for å drive med trafiksikkerhetsarbeid for sine medelever i videregående skoler, rundt om i fylket. Trygg Trafikk har ansvar for tiltaket, og samarbeider med politiet, SVV, Trafoen/18pluss og Nullvisjonen Agder om tiltaket.

Elevene som går på grunnskole i Gjerstad kommune får altså nye møter med trafiksikkerhetsarbeid på vgs., siden satsing på forebyggende trafiksikkerhet og rekruttering av trafiksikkerhetsambassadører gjennomføres på alle videregående skoler i hele Agder.

7. Økonomi og administrasjon

Trafiksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i handlingsprogrammets handlingsdel og økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Trafiksikkerhetsarbeid i Gjerstad kommune krever både driftstiltak og investeringer. For å sikre kontinuitet og forutsigbarhet skal tiltakene i planen innarbeides i kommunens ordinære budsjett- og økonomiplanprosess. Tiltak prioriteres årlig i handlingsprogrammet, og gjennomføring skjer innenfor tilgjengelige rammer, og i samarbeid med eksterne aktører.

7.1 Driftstiltak (finansieres innenfor kommunens rammer)

- Skilting, oppmerking og enkle fartsdempende tiltak.
- Vedlikehold og utskifting av belysning langs skoleveier, gang- og sykkelveier og sentrumsnære krysningspunkter, i samarbeid med fylkeskommunen og SVV.
- Brøyting, strøing og vinterdrift av kommunale veier, for å sikre fremkommelighet og trygghet for gående og syklende.
- Oppfølging av barnehage- og skolenes tiltaksplaner, inkludert reflekskampanjer og opplæringstiltak.
- Mindre utbedringer av kommunale veier, basert på innmeldte behov fra innbyggere og årlige befaringer.

7.2 Investerings tiltak (krever egne bevilgninger)

- Etablering og utbedring av gang- og sykkelveier langs prioriterte strekninger, langs kommunal veg.
- Tiltak for tryggere kryss, holdeplasser og av-/påstigningssoner ved Abel skole og barnehager.
- Ny eller oppgradert belysning på farlige punkter.
- Trafiksikkerhetstiltak i forbindelse med nye bolig- og næringsområder.
- Større fysiske tiltak som krever samarbeid med fylkeskommunen og SVV (eks. lyssetting, gang- og sykkelveier, overganger og fartssenkende tiltak langs fylkesveier).

7.3 Eksterne tilskudd og samarbeid

- Aksjon skoleveg: Søknader om fylkeskommunalt tilskudd til prioriterte prosjekter for trygg skolevei.
- Fylkeskommunen og SVV: Felles prosjekter på fylkesveier, utbedring av kryss, fartsgrenser og skiltsaker.
- Trygg Trafikk og Nullvisjon Agder: Samarbeid om tiltak, opplæring og kampanjer, samt støtte i prosessen med Trafikksikker kommune.
- Næringsliv og lokalt engasjement: Partnerskap for trafikksikkerhet, bidrag til tiltak ved skoler og i nærmiljø.
- Andre samarbeidspartner: Trafoen 18pluss.
- Søke midler der det er mulig: Eksempelvis SVV sin tilskuddsordning «Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø», samt lete etter andre aktuelle tilskuddsmidler for trafikksikkerhet.

7.4 Årlig prioritering og rullering

- Tiltakene i kapittel 6 og i tiltaksplanene for barnehager og skole vurderes og prioriteres årlig.
- TS-gruppen utarbeider forslag til prioriteringsliste basert på innspill, ulykkesdata og risikovurderinger.
- Politisk behandling skjer gjennom vedtak av trafikksikkerhetsplanen, og oppfølging gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak.
- Tiltak som ikke kan finansieres inneværende år videreføres til neste rullering.

7.5 Langsiktighet og bærekraft

- Trafikksikkerhet skal vurderes i alt kommunalt planarbeid og i alle kommunale utbyggingsprosjekter.
- Budsjettmessige konsekvenser av trafikksikkerhetstiltak innarbeides i drifts- og investeringsplanene.
- Kommunen skal legge vekt på bærekraftige løsninger som ivaretar både sikkerhet, folkehelse, universell utforming, natur, klima og miljø.

8. Oppfølging, evaluering og rullering

Gjerstad kommune skal følge opp trafikksikkerhetsarbeidet som en del av kommunens systematiske HMS- og planarbeid. Målet er å sikre kontinuerlig forbedring, læring og politisk forankring i arbeidet med ferdsel for alle trafikanter.

Ledergruppen har ansvar for å følge opp planen årlig og se til at tiltak gjennomføres i tråd med prioriteringene. Plan og samfunnsutvikling koordinerer oppfølgingen og sørger for at resultater og erfaringer samles i en kort årlig statusrapport. Rapporten inngår i kommunens ordinære HMS- og planoppfølging. Det rapporteres årlig til kommunestyret om status for tiltakene i planen, inkludert informasjon fra de respektive sektorene.

Planen evalueres hvert 4. år, i forbindelse med forløp til utarbeiding av kommunal planstrategi og ny kommunestyreperiode. Evalueringen skal gi et samlet bilde av:

- Måloppnåelse fra forrige planperiode og gjeldende trafikksikkerhetsplan
- Gjennomføring av planlagte tiltak i trafikksikkerhetsplanen
- Behov for justering av mål, ansvar eller tiltak i ny planperiode

Evalueringen forberedes av Plan og samfunnsutvikling i samarbeid med kommunalteknikk og TS-gruppen, og legges frem for kommunedirektørens ledergruppe, før det legges frem for politisk gjennomgang.

Dersom det skulle være store endringer i ulykkesbildet, eller nye nasjonale føringer kommer, kan planen revideres tidligere.

9. Vedlegg

Under er vedleggene til planen. **For å åpne: ctrl + venstreklikk på lenkene.**

9.1 Kommunalteknikk

- [SHA-plan](#)
- [Rutiner for å kvalitetssikre trafiksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen](#)
- [Rutiner for rydding av snø og fjerning av vegetasjon på skoleveien](#)
- [Samferdsel](#)

9.2 Plan og kultur

- [Rutiner for ivaretagelse av trafiksikkerhet i arealplanlegging](#)
- [Trafiksikkerhet kultur – retningslinjer i samarbeid med lag og foreninger](#)

9.3 Reisepolicy

- [Reisepolicy Gjerstad kommune](#)

9.4 Helse og omsorg

- [Samarbeidsmøte med legene](#)
- [Sjekkliste trafikk – Gjerstad helsetjeneste](#)

9.5 Barnehage

- [Trafiksikkerhetsplan Visedal barnehage](#)
- [Småskader og ulykker](#)
- [Retningslinjer knyttet til transport av barn](#)
- [Retningslinjer for aktiviteter og turer utenfor barnehagen](#)
- [Barn forsvinner fra barnehagens område på tur](#)

9.6 Skole

- [Trafiksikkerhetsplan for Abel skole](#)
- [Trafikkopplæring etter kompetansemål](#)
- [Buss på tur](#)
- [Bussvakt](#)