



Iveland kommune



BO OG LEVE
HELE LIVET



Forslag

Trafikksikkerhetsplan

2026-2034



Innhold

1. Innledning	1
2. Nasjonale og regionale føringer for arbeidet	3
3. Ulykkessituasjon og utvikling i Iveland og Norge.....	4
3.1 Hvordan ser ulykkesbildet ut?.....	4
3.2 Hvilke utfordringer har vi i Iveland kommune?.....	6
3.3 Konsekvenser og prioriteringer for kommunen.....	7
4.1 Barnehagen.....	8
4.2 Skolen	9
5. Strategier for trafikksikkerhetsarbeidet	9
6. Tiltak for økt trafikksikkerhet	11
5.1 Holdningsskapende tiltak.....	12
5.2 Fysiske tiltak på kommunale veier.....	14
5.3 Fysiske tiltak på fylkesveier	14
6. Oppfølging av planen	15

1. Innledning

Hvorfor trenger vi en trafikksikkerhetsplan?

Iveland kommune eier veier, driver barnehage og skole, er arbeidsgiver og folkehelseaktør. Gjennom disse rollene påvirker kommunen trafikksikkerheten på mange måter – både direkte og indirekte. Som samfunnsutvikler har kommunen et ansvar for å legge til rette for trygge omgivelser der innbyggere kan ferdes uten fare for liv og helse.

En trafikksikkerhetsplan er nødvendig fordi den samler kommunens innsats på tvers av sektorer, gir retning for prioriteringer og sikrer at trafikksikkerhet blir del av planlegging og drift. For tiltak på fylkesvegnettet vil planen danne grunnlag for innspill til fylkets handlingsprogram.

Hva har vi gjort tidligere?

Iveland kommune har en trafikksikkerhetsplan for perioden 2019-2023. I denne perioden gjennomførte vi flere tiltak for å gjøre trafikken tryggere. Blant annet laget vi hjertesoner ved Birketveit skole og Skaiå barnehage. Vi arrangerte trafikksikkerhetskurs for seniorbilførere og innførte obligatorisk trafikkopplæring for elever og foreldre på tiende trinn med mer.

Planperioden er nå over, og vi trenger en ny plan. Den nye trafikksikkerhetsplanen skal bygge videre på det vi har gjort, men også peke ut nye tiltak og satsingsområder som kan styrke trafikksikkerheten i kommunen. Arbeidet skal henge sammen med målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Hvordan er trafikksikkerhetsarbeidet organisert i kommunen?

Iveland er en godkjent [«Trafikksikker kommune»](#). Det betyr at vi i hvert kommunalområde jobber systematisk med trafikksikkerhet. Kommunedirektøren og ledergruppa har hovedansvaret for arbeidet. Alle ansatte har også et ansvar, og skal følge rutiner og retningslinjer som gjør at vi holder kravene til en «trafikksikker kommune».

Hvordan har innbyggerne bidratt i planarbeidet?

Det har vært viktig å få innspill fra innbyggerne. De kjenner nærmiljøet sitt best og kan komme med verdifulle innspill. Selv om ikke alle forslag blir tatt inn i planen, gir medvirkningen oss nyttig kunnskap om lokale behov og ønsker.

Fra 1. juni til 1. oktober 2025 var det mulig for innbyggerne å komme med innspill via et åpent skjema på nett. Vi sendte også brev til velforeningene og ba dem komme med innspill. Det kom inn 18 innspill. Av innkomne innspill, er det i hovedsak 3 områder det er fokus på sett fra innbyggere sin side. Dette er følgende:

- gang-/sykkelsti og veilys langs Frikstadveien (nord for rådhuset)
- strekning på fylkesveien nedenfor Hilltveitåsen
- intensivbelysning i krysset inn til Øyna

Alle tilbakemeldingene er lagt ved som vedlegg til planen.

Behandling i kommunestyret

Kommunestyret vedtok oppstart av planarbeidet i sak nr. 59/2025, 11.12.2025.

Planen ble lagt ut på høring i perioden [dato–dato], før den ble justert og endelig vedtatt i [dato].

Planperioden er fra 2026–2034, altså en åtteårsperiode. Mange av de utfordrende strekningene og de grunnleggende utfordringene knyttet til holdninger er de samme over tid, og det er derfor naturlig å se arbeidet i et lengre perspektiv. En planperiode på åtte år utelukker likevel ikke endringer – planen skal fortsatt rulleres ved behov

2. Nasjonale og regionale føringer for arbeidet

Iveland kommune bygger sitt trafikksikkerhetsarbeid på flere overordnede føringer:

- FN oppfordrer alle land til å sikre trygg ferdsel for alle – særlig barn, unge, eldre og sårbare grupper.
- Stortinget har vedtatt Nullvisjonen – at ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken.
- Nasjonal transportplan har som mål at antall drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres og sikte mot null dødsfall i trafikken innen 2050.
- Regionplan Agder 2030
- Strategiplan for trafikksikkerhet Agder 2018-2029
- Konseptet Trafikksikker kommune skal sikre et systematisk arbeid på tvers av organisasjonen. Iveland kommune ble godkjent første gang i 2019 og fikk ny godkjenning for 2024–2026.



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.

3. Ulykkessituasjon og utvikling i Iveland og Norge

Trafikkmønster i Iveland kommune er basert på at mange pendler til og fra kommunen, både fra fastboende som til pendler til nabokommuner og fra folk som bor i nabokommuner og jobber i Iveland.

Det er to større fylkesveier, fv. Nr. 403 og 405. Fv. 403 går fra Samkom i Vennesla og til Kile (Rv. 9) i Evje og Hornes kommune. Fv. 405 går fra Mosby i Kristiansand til Vegusdal via Vatnestrøm. Utover dette er det noen få mindre fylkesveier, samt mange kommunale og private veier.

Fv. 403 mellom Skaiå og kryss 403/Eielandsveien (Ivedalsheia) er strekning med høyest ÅDT (1430).

Fv. 403 var omkjøringsvei i forbindelse med at RV. 9 var stengt ved Hornskilen. Det var en markert økning i trafikken i forbindelse med omkjøringen. Statens Vegvesen og Iveland kommune hadde god informasjon i forkant av omkjøringen. Det var fokus på barn og unge i forbindelse med skolevei i morgen og ettermiddagsrushet. Det er ikke registrert noen uønskede hendelser i forbindelse med omkjøringen. Samtidig er omkjøringsveier alltid aktuelt. Rv. 9 mellom Mosby og Kilefjorden er ca. 3 mil i luftlinje og eneste fullgode omkjøringsmulighet er via Vennesla og Iveland. Derfor er omkjøring også aktuelt fremover ved planlagte eller ikke planlagte hendelser på Rv.9

3.1 Hvordan ser ulykkesbildet ut?

I perioden 2000-2024:

- For Iveland er det ikke registrert noen dødsulykker eller ulykker med hardt skadde de 5 siste årene.
- På landsbasis omkom 111 personer i veitrafikkulykker i 2025. Ingen barn omkom i trafikken, men det er en økning i antall unge i alderen 16-24 år.
- Omtrent halvparten av alle personskadene har skjedd i utforkjøringsulykker, og de fleste alvorlige skadene hører også til denne ulykkestypen. En

gjennomgang av eldre ulykkesregistreringer i Iveland, viser at utforkjøringer utgjør en stor del av ulykkene også i Iveland.

- Trafikksikkerheten har blitt bedre over tid, men barn, unge og myke trafikanter er fortsatt sårbare.
- Men er fortsatt overrepresentert i ulykker i forhold til kvinner.

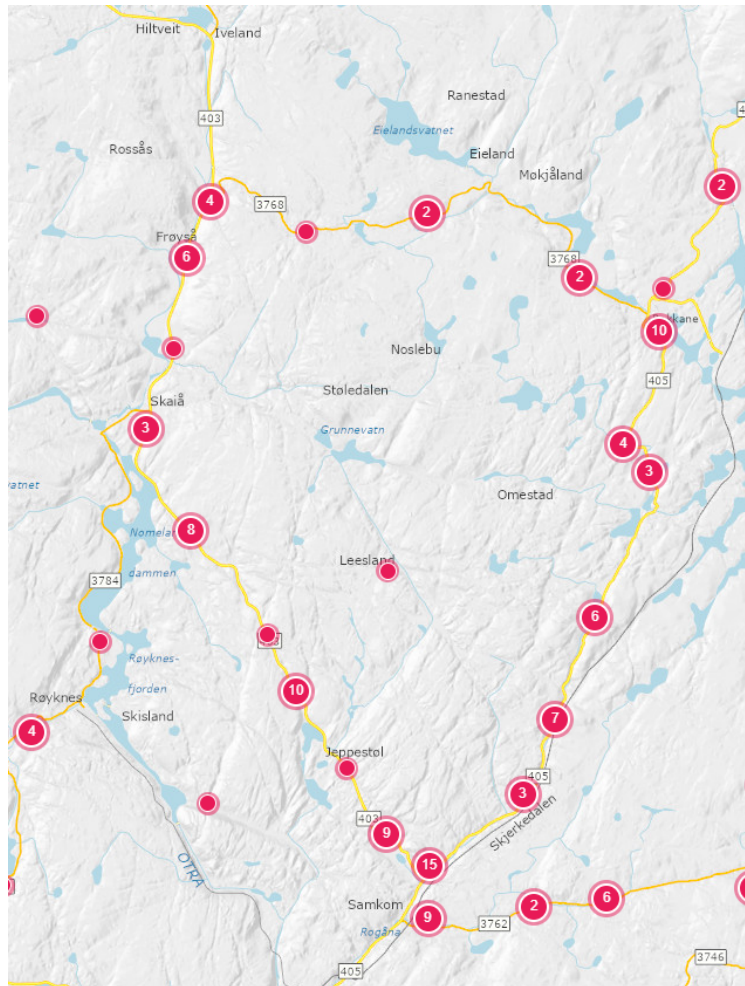
Drepte og hardt skadde ¹					
	Mars 2026	2024		Snitt siste 5 år	
	Drept	Drept	Hardt skadd	Drept	Hardt skadd
I alt	6	87	578	97	584
Menn	4	66	380	74	382
Kvinner	2	21	198	23	202
Trafikanter					
Bilførere	3	38	173	42	189
Bilpassasjerer	0	9	82	14	80
Motorsyklister og mopedister	0	21	155	20	150
Gående, syklende og akende	3	12	129	14	131
Andre trafikanter	0	7	39	7	34
Alder					
0-15 år	0	2	40	3	26
16-24 år	2	13	123	17	117
25-44 år	1	24	140	22	140
45-64 år	0	26	151	31	177
65 år eller eldre	3	22	124	24	123
Uoppgitt alder	0	0	0	0	0

¹ Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde.

Figur 1 Ulykkesoversikt landsbasis (Kilde. SSB)

Selv om ulykkestallene varierer fra et år til et annet, viser den langsiktige trenden en betydelig reduksjon, særlig for de alvorlige ulykkene.

Utklipp fra Vegkart.no nedenfor viser en del ulykker i Iveland med mange røde punkter. Men en gjennomgang av disse viser få eller ingen ulykker de siste 5 år. Det er registreringer helt tilbake fra 1970 tallet. Fra 70-tallet og frem til nå har mye endret seg på trafikksikkerhet. Eldre trafikkregistreringer er derfor ikke så relevant når man skal definere dagens situasjon med hensyn på ulykker. Mange av ulykkene går på utforkjøringer av enslig bil.



Figur 2 Registrerte ulykker på aktuelle veier i Iveland kommune

3.2 Hvilke utfordringer har vi i Iveland kommune?

Når vi ser på utfordringene i kommunen generelt, kombinert med lokalkunnskapen fra innbyggerne, er det flere forhold man har hatt og fortsatt skal ha fokus på:

Fart og kjøreatferd

- **Høy fart** skaper både reell risiko og sterk utrygghet, særlig for gående og syklende og flere opplever at flere kjører for fort.
- **Unge førere** er en kjent utfordring nasjonalt, og gjelder også i Iveland. Manglende erfaring og risikofylt kjøring øker risikoen for alvorlige ulykker.
- **Mopedkjøring blant ungdom** skaper bekymring, både når unge kjører før lovlig alder og når holdninger hos ungdom og foresatte bidrar til risikofylt kjøring.

- **Kjøremønster ved Birketveit skole:** Foreldre bryter enveiskjøring og kjører inn på områder som er skiltet med innkjøring forbudt, noe som skaper farlige situasjoner.

Sårbare trafikantgrupper

- **Barn på skoleveier:** Flere barn har skolevei uten fortau eller gang- og sykkelvei, noe som gjør dem ekstra sårbare i møte med biltrafikk.
- **Myke trafikanter** generelt trenger gode krysningspunkter, oversiktlige kryss og trygg adferd fra bilister for å redusere risikoen.

Fysiske tiltak alene er ikke nok

- **Kryss og gangfelt:** Flere ønsker nye gangfelt og belysning, men faglige vurderinger viser at gangfelt ikke alltid gir bedre sikkerhet. Dersom sikt, fart eller trafikkmengde ikke er god nok, kan gangfelt skape falsk trygghet. Gangfelt bør derfor kun etableres der forholdene ligger til rette.
- **Fysiske tiltak alene er ikke nok:** Selv om mange ønsker fysiske tiltak, løser de ikke alle utfordringer. Trafikksikkerhet handler også om holdninger, respekt for regler og trygg adferd i trafikken. Uten gode holdninger mister de fysiske tiltakene mye av effekten.

3.3 Konsekvenser og prioriteringer for kommunen

Basert på ulykkesbildet og identifiserte utfordringer, har kommunen følgende konsekvenser og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet:

1. Fokus på fart og kjøreatferd

- Høy fart er en sentral risikofaktor, særlig for sårbare trafikantgrupper. Kommunen må prioritere tiltak som bidrar til å redusere hastighet og fremme trygg kjøreatferd.
- Spesielt viktig er å rette tiltak mot unge førere og mopedførere, gjennom holdningskampanjer, opplæring og samarbeid med skoler og foresatte.
- Kjøremønster ved Birketveit skole krever konkrete tiltak for å hindre farlig innkjøring og sikre trygg henting og levering av elever.

2. Beskyttelse av sårbare trafikantgrupper

- Barn på skoleveier og myke trafikanter må prioriteres gjennom tiltak som sikrer trygge krysningspunkter, oversiktlige kryss og god sikt.
- Kommunen må vurdere både fysiske tiltak (fortau, gang- og sykkelveier) og holdningsskapende arbeid for å redusere risiko.

3. Helhetlig tilnærming – kombinasjon av fysiske tiltak og holdninger

- Fysiske tiltak alene gir ikke fullgod sikkerhet. Kommunen må derfor kombinere tiltak som gangfelt, belysning og siktforbedringer med opplæring, informasjon og kampanjer.
- Tiltak må prioriteres ut fra risiko og nytte, slik at ressurser brukes der de gir størst effekt.

4. Prioriterte områder og veier

- Fylkesveiene 403, 405 og 3766 prioriteres for tiltak, både fysisk og i form av informasjon og overvåking av kjøreatferd.
- Tiltak på andre steder med høy risiko eller spesielle utfordringer (som skoleområder) prioriteres etter lokal vurdering.

4. Trafikksikkerhetsarbeid i barnehage og skole

4.1 Barnehagen

Trafikkopplæring i barnehagene er forankret i forskrift om rammeplan for barnehagens innhold og oppgaver. Gjennom utforsking, opplevelser og erfaringer skal barnehagen bidra til å gjøre barna kjent med eget nærmiljø. Barnehagen skal gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.

Barnehagen på Skaiå øver på trafikksikkerhet i hverdagen når man er på tur, både til fots, bussturer osv. Førskolegruppa har et opplegg der det er noe spesifisert at det

jobbes med trafikksikkerhet. Nullvisjonen har også hatt innlegg om trafikksikkerhet på foreldremøte, samt at det er sjekk av sikring av barn i bil. Det er også fokus på at man skal «rygge inn» på parkeringsplassen.

4.2 Skolen

Skolen har en egen trafikksikkerhetsplan som sier noe om trafikk på de ulike klassetrinn. Det går blant annet på info rundt trafikksikkerhet på foreldremøter, FAU, bruk av refleksevest, trafikk som eget valgfag, mopedopplæring og seniorkurs for eldre bilførere.

5. Strategier for trafikksikkerhetsarbeidet

Iveland kommune følger nullvisjonen: ingen skal dø eller bli hardt skadd i trafikken. Trafikksikkerhetsplanen bygger på dette prinsippet og viser hvordan kommunen – gjennom både holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak – kan bidra til å redusere risiko og øke tryggheten for alle trafikantgrupper.

Prioritering og finansiering av konkrete tiltak gjøres i kommuneplanens handlingsdel og økonomiplan (HØP).

I tabellen under viser vi hvordan kommunen vil jobbe for å følge opp de målene som er relevante i kommuneplanens samfunnsdel. Tiltakene i neste kapittel støtter strategiene og bidrar til at kommunen følger nullvisjonen.



Mål i samfunnsdelen

Strategi

Mål 1: Redusere utenforskap
Mål 7: Skape et aldersvennlig lokalsamfunn

Tilrettelegge for trygg ferdsel og universell tilgjengelighet for alle.

Mål 4: Skape trygge og gode oppvekstvilkår

Samarbeide med skoler, foreldre og nærmiljø for å sikre skoleveier og trygge oppvekstmiljø.

Mål 6: Jobbe for et bedre kollektivtilbud og bedre veier

Planlegge, bygge og vedlikeholde veier på en måte som gjør dem tryggere for alle trafikantgrupper.

Mål 11: Styrke samfunnssikkerhet og beredskap

Sikre robust infrastruktur og rask framkommelighet for nødetater.

6. Tiltak for økt trafiksikkerhet

Planen inneholder tre typer tiltak som sammen skal øke tryggheten i trafikken:

- holdningsskapende tiltak
- fysiske tiltak på kommunale veier
- fysiske tiltak på fylkesveier.

Holdningsarbeidet er grunnlaget for trafiksikkerhet. Gode holdninger og bevissthet i trafikken skaper trygghet for alle – gående, syklende og kjørende. Gjennom informasjon, undervisning og samarbeid vil kommunen styrke trafikkforståelsen og fremme ansvarlig adferd. Fysiske tiltak kan bidra til tryggere omgivelser, men kan aldri erstatte aktsomhet og omtanke i trafikken.

Fysiske tiltak på kommunale veier handler om å forbedre sikkerheten der kommunen har ansvar, for eksempel ved skoleveier, gang- og sykkelveier eller områder ved barnehager og skoler. **Tiltak på fylkesveier** gjennomføres i samarbeid med fylkeskommunen, hvor kommunen spiller inn forslag til forbedringer.

Alle tiltak i planen skal være tydelige og forståelige, slik at innbyggerne ser hva som gjøres og hvorfor. Kommunen tar innspill fra innbyggerne på alvor, men ikke alle ønsker kan løses med nye gangfelt, fartsdumper eller veier. Trafiksikkerhet handler også om at vi alle tar ansvar og viser aktsomhet.

I tabellen på neste side vises de holdningsskapende tiltakene som er foreslått i planene. Når det gjelder tiltak på kommunale veier og tiltak på fylkesveier vises det til egne dokumenter for dette.

5.1 Holdningsskapende tiltak

Tiltak som endrer adferd i trafikken og gir folk bedre vaner:

Tiltak	Beskrivelse	Hvem gjør jobben
Reflekskampanje	Utdeling av refleks til førsteklasingene, kombinert med trafikkprat for å skape bevissthet om sikker skolevei	Nullvisjonen Agder Skole og FAU
Reflekskveld	Informasjonskveld for barn og foresatte om refleksbruk og trafiksikkerhet	Skole og FAU, Nullvisjonen Agder
Mopedopplæring	Mopedopplæring med ungdommene på Iveland skole	Iveland skole
Veiledning til foresatte barnehage	Sjekk av sikring av barn i bil og veiledning til foresatte	Nullvisjonen Agder
Trafikkmøte 10. klasse	Obligatorisk møte for ungdom og minst en foresatt om sikker mopedkjøring	Iveland skole ved trafikklærer kaller inn, og gjennomføres i samarbeid med Nullvisjonen Agder, trygg trafikk, politi og trafikklærer
Senior bilførerkurs	Bilførerkurs for eldre	Nullvisjonen
Trafoen 18 pluss	Trafoen 18 pluss i sørlandsparken	Kommunalsjefer
Sykkelopplæring 4. klasse	Sykkeldag for 4. klasse på våren	Iveland skole tar initiativ og gjennomføres av nullvisjonen

Valgfag trafikk 10. klasse	Oppfølging av valgfag trafikk, inkludert «veltepetter» og bråstopp-øvelse.	Iveland skole tar initiativ til dato, og gjennomføres av Nullvisjonen
Lag og foreninger	Lag og foreninger oppfordres til å jobbe med trafikksikkerhetsarbeid. Og kan ta kontakt med kommunen med tanke på samarbeid. Oppfordre til å bruke hjelm og refleks når man sykler eller går til trening. Oppfordre at man er sikret i bil	
Innbyggeres medansvar	Innbyggerne oppfordres til å melde fra om uvetting kjøring. Ved gjentatte meldinger om enkeltpersoner over tid kan politiet på bakgrunn av dette inndra kjøretøy eller førerkort. Dette er nye regler som kan være viktig for trafikksikkerheten i lokalsamfunnet.	

5.2 Fysiske tiltak på kommunale veier

Tiltaksplan for utbedring av kommunale veier ligger i [hovedplan for vei](#).

Kommunen jobber kontinuerlig med tiltak for å bedre trafikksikkerheten på kommunale veier. Dette er tiltak som kan gå utover tiltak i hovedplan for vei.

5.3 Fysiske tiltak på fylkesveier

Kommunestyret vedtok liste med tiltak på fylkesvei i sak 71/25 den 11.12.2025

Kommunen jobber kontinuerlig opp mot Agder fylkeskommune og trafikksikre fylkesveier.

6. Oppfølging av planen

Trafikksikkerhetsplanen er et levende dokument. For at den skal ha effekt, må tiltakene følges opp systematisk.

Ansvar: Kommunedirektøren har det overordnede ansvaret for å følge opp planen. Det daglige ansvaret for gjennomføring av tiltak fordeles mellom kommunalområdene.

Prioritering og finansiering: Alle tiltak må vurderes og prioriteres i kommunens handlingsdels- og økonomiplan (HØP). Tiltak på fylkesveiene meldes inn til fylkeskommunen og følges opp i dialog med dem. Byvekstavtalen er også en finansieringskilde. Trafikksikkerhetsmidler hos fylkeskommunen.

Medvirkning: Innbyggere oppfordres til alltid å melde inn behov og forslag til trafikksikkerhetstiltak i kommunen.



Iveland kommune { Telefon: 37 96 12 00
Frikstadveien 20 e-mail: post@iveland.kommune.no
4724 Iveland } www.iveland.kommune.no