

Kommunestyrets vedtak av [dato kommer her].

Trafikksikkerhetsplan 2026-33

Omarbeidet høringsutkast



Sammen for trafiksikkerhet i Lindesnes

Høringsutkast vedtatt av utvalg for areal og miljø 21. oktober 2025



Innhold

1. Innledning	4
Medvirkning	4
2. Overordnede føringer.....	6
2.1 FNs bærekraftmål.....	6
2.2 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering.....	7
2.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033	7
2.4 Barnas transportplan revidert 2023.....	7
2.5 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022-2025)	8
2.6 Regionalplan Agder 2030	8
2.7 Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen 2023-2050.....	8
2.8 Regional plan for mobilitet.....	9
2.9 Nullvisjonen i Agder	10
2.10 Kommuneplan 2020-2032 Bedre sammen	10
3. Kommunens forutsetninger	10
3.1 Lindesnes Nord.....	11
3.2 Lindesnes Vest.....	14
3.3 Lindesnes øst.....	17
3.4 Mandal sentrum.....	17
3.5 Mandal vest.....	19
3.6 Mandal nord.....	20
3.7 Mandal øst	20
3.8 Gang og sykkelvei i kommunen.....	21
4. Ulykkesutvikling.....	22
5 Hovedutfordringer.....	26
6. Delmål og strategier	27
6.1 Delmål	27
Delmål 1 Ingen trafikkulykker med alvorlig skade i Lindesnes kommune	27
Delmål 2 Flere skal trygt og enkelt kunne gå og sykle	27
Delmål 3 Myke trafikanter skal prioriteres	28
7. Kommunens tiltak	28
8. Økonomi og finansiering	31
9. Oppfølging av planen.....	31
Vedlegg.....	32

1. Innledning

Denne planen er kommunens første trafiksikkerhetsplan etter kommunesammenslåingen i 2020. Visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 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.» Kommunens trafiksikkerhetsarbeid skal være et bidrag til å nå de nasjonale målene og FNs bærekraftsmål.

Trafiksikkerhetsplanen er en temaplan som følger opp kommuneplanens overordnede målsettinger. Som styringsverktøy skal planen ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafiksikkerheten i Lindesnes kommune. Kommunens roller og oppgaver som planmyndighet, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver, transportkjøper, folkehelseaktør og vegeier gir direkte eller indirekte muligheter til å bedre trafiksikkerheten. Kommunens trafiksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

Offentlig sektor er i omstilling, og trafiksikkerhetsarbeidet har sammensatte utfordringer. Viktige grep for å møte utfordringene er:

- Digital dialog med innbyggere som hovedregel
- Samarbeid og samskaping med ulike trafikantgrupper der utfordringene er sammensatte
- Rimelige løsninger der det er mulig

Ordfører og kommunedirektør har overordnet ansvar for trafiksikkerheten i kommunen.

Medvirkning

- 1) Oppstart av planarbeid høsten 2023 er annonsert i lokalavis og på kommunens hjemmeside.
- 2) Piloten *“Hvordan kan vi løse trafikkutfordringer sammen?”* er gjennomført ved sentrumsskolene i Mandal. Piloten er tenkt utviklet videre sammen med skoler som ønsker lignende prosess:
 - Spørreundersøkelse sendt foresatte (ved Furulunden skole, Blomdalen ungdomsskole, Furulunden barneskole ga svar fra 402 respondenter.
 - Resultatet av spørreundersøkelsen inngår som grunnlag for valgte tema for problemstillinger til kafedialog.
 - Representanter for skolenes elevråd og FAU, aktuelle velforeninger og skolens ansatte ble invitert til verksted. Resultatet brukes i arbeidet med tiltak for trygge traseer for skoleelever og i skolens trafiksikkerhetsarbeid.
- 3) Digital innspills-løsning i kart for innbyggere, annonsert i lokalavisen og på kommunens hjemmeside og med epost til kommunale råd og elevråd. Ca. 30 innspill ble registrert i perioden.

Flest registreringer
gjelder
fremkommelighet
for myke
trafikanter og
fartsreducerende
tiltak. Deretter
følger
kryssningspunkter
og gangfelt.



Av ca. 300 registreringer totalt gjelder 250 innspill tiltak på fylkesvei, de resterende 50 gjelder kommunal vei.

- 4) Gjennomgang av planarbeidet på enhetslederforum. Innspill etter interne prosesser i enhetene oppsummert:
- Ime skole: ønsker bom med åpning i begge ender av sykkelsti utenfor skolen som gjør at sykklistene må sakke farten.
 - Holum skole: melder bekymring angående skilting og sikre overganger for kryssing av Møglandsveien, mye trafikk, også tungtransport.
 - Øyslebø skole: Angående «trafikksikker kommune» ønsker både barne- og ungdomsskolen et møte for å få dette satt i system.
 - Nyplass skole: Bedre responsen på innmeldte forslag for digital kartløsning drift som meldes inn. FAU Nyplass ønsker befarings av skoleveiene samtidig som skoleelever ferdes til og fra skolene.
- 5) Kommunale råd har gitt innspill som er oppsummert i kulepunktene nedenfor:
- **Eldrerådet** ønsker kartlegging av trafikkfeller for eldre, at det lages gode hovedlinjer til stedene eldre hyppig besøker, aldersvennlig transport, svipp, bussholdeplasser tilrettelagt til viktige plasser som eldre skal gå til, sammenheng i gang og sykkelveinettet, jevnt underlag, og fjerne utfordringer ved overvann.
 - **Rådet for personer med nedsatt funksjon** mener sykkelstiene er for smale og at bommer er for smale til å passere med rullestol. Spørsmål om de kan gjøres bevegelige. Kanter på sykkelstiene er hindringer, og ut mot elv er det krevende når det blir trangt. Fartsgrensene gjennom byen bør harmoniseres. Det bør vurderes å dele gang og sykkelstiene mellom gående og syklende. Det bør prioriteres fysiske tiltak særlig i de områdene hvor det er mye publikum. Utarbeide status for tilgjengelighet og barrierer for mobilitet med hensyn til barn og voksne med funksjonsnedsettelse, må følges opp med en konkret handlingsplan.
 - **Ungdomsrådet** mener det må settes inn tiltak for å sikre bedre brøyting av gang og sykkelveier og bedre feiing av gatene mye tidligere, bedre markering av sykkeltraseer og flere slike der syklende har fortrinn og hvor det er sikrere overganger.

2. Overordnede føringer

Styringsdokumenter som er vektlagt for å sikre en rød tråd i trafikksikkerhetsarbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå er kommentert i dette kapittelet

2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. De mest relevante delmålene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftmålene er:

Mål 3 God helse: Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Mål 4 God utdanning: Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].

Mål 11 bærekraftige byer og samfunn: Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...].

Mål 17 Samarbeid for å nå målene: Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].



[Last ned grafikk](#)

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

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

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

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

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.» Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappeplan fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

2.4 Barnas transportplan revidert 2023

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.

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

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

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029),

2.6 Regionalplan Agder 2030

Hovedmålet i Regionplan Agder 2030 er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Kort sagt; klimautslippene skal ned og levekårene skal opp.

Agder har tre regioner med egne regionsplaner (Arendalsregionen, Kristiansandsregionen, Lister) Kristiansandsregionen og Arendalsregionen har transportplaner.

2.7 Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen 2023-2050

Formålet med regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen er å fremme en bærekraftig by- og stedsutvikling i hele regionen. Verdiskapingen skal styrkes samtidig som arealforbruket og transportarbeidet effektiviseres og klimagassutslippene reduseres. Natur, matjord og kulturmiljøer skal sikres. Til sammen vil dette fremme folkehelse og gode levekår.

Et hovedgrep i planen er å satse på at det meste av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme i prioriterte by-, kommune- og lokalsentre, gjennom transformasjon og fortetting.

Handlingsprogram

- Vurdere å fjerne gamle vegstrekninger og tilbakeføre dem til natur.
- Utarbeide en oversikt over andre områder som kan være aktuelle for restaurering i forbindelse med planlegging av større vegprosjekter.
- Prioritere slik at kollektivtilbud og trygge gang- og sykkelveger er på plass før folk flytter inn i boligfelt og før arbeidsintensive virksomheter starter opp. Følge dette opp i reguleringsplanprosesser.
- Prøve ut og evaluere soneinndeling og normkrav for parkering av privatbiler og sykler (planretningslinje 4.6). Sørge for at parkering for forflytningshemmede er godt ivaretatt. Kommunene avgrenser parkeringssonene nøyaktig, og følger opp med tiltak. Positive stimulerings- og belønningstiltak prøves ut.

- Utrede ordninger med kollektivtilbud til regionalt viktige friluftsområder i helgene. Kartlegging /prioritering av slike områder, sommer og vinter, startes opp.

[Regional plan for bolig, areal og transport i kristiansandsregionen \(agderfk.no\)](https://agderfk.no)

2.8 Regional plan for mobilitet

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. Barn og unge prioriteres.

Planen har undertittelen «Sammen skal vi gjøre reisen enkel, trygg og grønn» og 23 delmål (steg) innenfor disse syv temaene:

- Kollektivtransport
- Sykkel og gange
- Trafikksikkerhet
- Miljøtiltak
- Infrastruktur
- Samfunn
- Samarbeid

Det er satt opp et utvalg indikatorer for å måle planen.

[Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033 - Agder fylkeskommune \(agderfk.no\)](https://agderfk.no)

2.8.1 Barnas mobilitetsplan og barnas 9 råd

- det er billigere å sikre vei enn å tape liv
- det er viktig med trafikkopplæring fra tidlig alder, og gjennom hele livet
- det skal settes krav til alle kommuner om at alle skal ha en trygg og sikker gang -og sykkelvei
- det er viktig at barn og unge i hele Agder skal ha et godt nok kollektivtilbud
- pris- alle skal med. Billigere buss til barn og unge
- det skal jobbes mot et mer miljøvennlig reisetilbud
- det er viktig å tenke på at de i distriktene ikke har samme muligheter som de i byer og tettsteder
- sikkerhet i buss og på bussholdeplasser
- bestillingsruter er et godt tilbud i distriktene

<https://agderfk.no/f/p1/i2082c160-668e-4b34-bfa1-2c3f9e997208/vedlegg-1-fagrapport-barn-og-unge.pdf>

3.8.2 Trafikksikker kommune

Regional plan for mobilitet har en strategi om å arbeide for at alle kommuner i Agder blir trafikksikre kommuner. *Trafikksikker kommune* er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikksikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

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

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.

- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet 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 trafikksikkerhetsplan.
- 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 re-godkjent.

2.9 Nullvisjonen i Agder

Lindesnes er vertskommune for Nullvisjonen i Lindesnes, Åseral og Evje. Nullvisjonen jobber med trafikanter atferd gjennom kurs og informasjon. Nullvisjonen hjelpe til med gjennom kurs og opplysningsvirksomhet - resten er helt opp til den enkelte. Grunnpilarer i nullvisjonens arbeid bygger på etikk, vitenskap og ansvar som vist i modellen nedenfor.



2.10 Kommuneplan 2020-2032 Bedre sammen

Kommuneplanen har tre satsingsområder

Bærekraftig og innovativ, Deltagelse og samfunnsengasjement, Trygghet og til tilhørighet.

For hvert av satsingsområdene er det satt overordnede mål og strategier som følges opp med konkrete tiltak i ulike temaplaner og virksomhetsplaner.

Denne temaplanen følges opp med tiltak innen alle kommuneplanens tre satsingsområder, og tangerer også Temaplan for næring 2021-2033 og Temaplan mestring 2023-2033 med enkelte tiltak.

3. Kommunens forutsetninger

Lindesnes kommune strekker seg ca 50 kilometer fra nord til sør og ca. 70 kilometer fra øst til vest. I 2023 utgjorde offentlig vei 817 km totalt. Av dette er 39 km Europavei/Riksvei, 448 km fylkesvei og 330 km kommunal vei. Private veier utgjør 569km.

Nedenfor følger en gjennomgang av ulike delområder i kommunen. Inndelingen av delområder baserer seg på Regional plan for bolig, areal, og transport i kristiansandsregionen, der foreslåtte

vekstområder er definert. Gjennomgangen baserer seg blant annet på *Det offentlige Kartgrunnlaget* (DOK). Den nasjonale listen er oppdatert per januar 2024. Det offentlige kartgrunnlaget (DOK) er offentlige geodata som inneholder både grunnkart og temadata som gir et nødvendig geografisk informasjonsgrunnlag for oppgaver etter plan- og bygningsloven. Det refereres også til ÅDT, hvilket står for Års døgntrafikk, og oppgir gjennomsnittet på daglig trafikk gjennom et år.

Veistrekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringsloven er opplistet for hvert delområde som har tilhørende skole. Samlet oversikt over disse strekningene er tilgjengelig på kommunens hjemmeside [Søke skoleskyss - Lindesnes kommune](#)

3.1 Lindesnes Nord

3.1.1 Øyslebø og Heddeland

Disse to tettstedene har blant annet barne- og ungdomsskole, industriområde, togstasjon, administrasjonsbygg og kulturtilbud. Det er gang og sykkelsti fra Øyslebø og oppover Marnaveien, denne stopper før Heddeland. Tettstedene knytter seg fra nord til sør med fv. 455. Fylkesveien har ÅDT 2500 fra sør til Øyslebø, og 2000 fra Øyslebø til Heddeland.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringslova knyttet til

- Øyslebø barneskole: Fv. 455 - Sør for Skaue bru , Fv. 455 – Heddeland, Brendebakke, Gamle Daleveien sør for 50-sone
- Øyslebø ungdomsskole: Fv. 455 - Heddeland

3.1.2 Bjelland

Tettstedet har idrettsanlegg, barneskole, industriområde, bibliotek og butikk. Hovedvei gjennom tettstedet er Fv. 455 med ÅDT 700. Veien har under 6 meter bredde, og det er fortau fra skolen som krysser fylkesveien mot vest. Utstrekningen av fortau er vist i utsnitt under, der fortauet er markert med rød strek.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringslova knyttet til

- Bjelland barneskole FV 462 – Sløvskar, FV. 455 – Trygslund, Hesså, FV. 455 - Sundet

3.1.3 Laudal

Laudal er et mindre tettsted med boliger og barneskole. Øst langs tettstedet går fv 455 Marnarveien med ÅDT på 1500, og gjennom tettstedet går Kongsmoveien med ÅDT 794



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringsloven knyttet til

- Laudal skole: FV. 305 – Sveinall, FV. 455 - Voan

3.1.4 Krossen/Holum

Krossen har barneskole og omsorgssenter, samt noen butikklokaler. Hovedveier i området er FV. 4226, Daleveien vest for Mandalselva, og FV. 455 Marnarveien øst for elva. ÅDT for disse veiene er 1500 for Daleveien, og 2982 for Marnarveien. Det er regulert infrastruktur for gående og syklende i Krossen, men kun opparbeidet i nærhet til barneskole. (markert med rød strek).



Særlig farlig skolevei

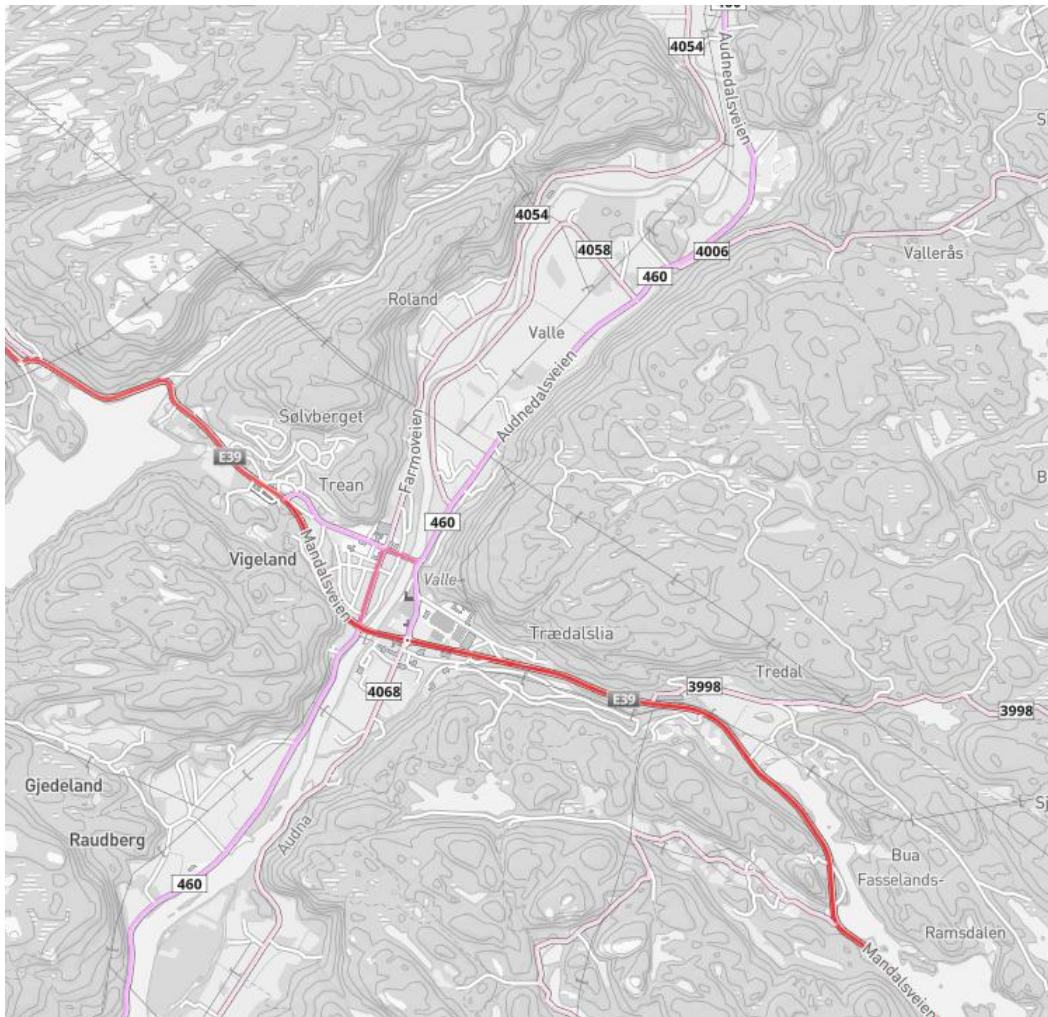
Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Holum skole:

- FV 214 - Møglandsveien f.o.m. innkjørsel til Upsaker og vestover opp Likleiva,
- FV 201 - Daleveien nord for Møll bru, 5.-7.trinn: Fuskeland og nordover.
- FV 201 - Daleveien sør for Monen (sør for gang- og sykkelsti), 5.-7. trinn: Langeland,
- FV 455 - Nord for Møll bru,
- FV 455 sør for Møll bru (50 –sone),
- FV 455 sør for Møll bru (60-sone)

3.2 Lindesnes Vest

3.2.1 Vigeland

Tettstedet har kommunal administrasjonsbygning, kulturtorv, omsorgssenter, idrettshall, barne- og ungdomsskole, og fungerer som knutepunkt mellom Spangereid, Vigmostad, Mandal og Lyngdal kommune. Sør for Vigeland sentrum ligger næringsområde. Nåværende trase for E39 ligger mellom næringsområdet og Vigeland sentrum, og Fv. 460 (Spangereidveien) går fra Vigmostad, gjennom Vigeland sentrum og sørover til Spangereid. Årsdøgntrafikk gjennom Vigeland sentrum er 3000 gjennom Spangereidveien, og 1600 i Smibakken. På E39 er årsdøgntrafikken 10600, vist med rød farge i kartutsnitt under.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Nyplass barneskole:

- FV 402 - Roland,
- E-39, FV 460 – Audnedalsveien: 1.-4.trinn: Nord for gang- og sykkelvei, 5.-7.trinn: Nord for «Gamle Husmorskolen»,
- FV 460 – Audnedalsveien: 5.-7.trinn: På Skofteland, nord for Audnedalsveien 259, Gjedeland, Tredal (Sjølingstadveien) i 40-sone

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Vigeland ungdomsskole:

- E39

3.2.3 Spangereid

Spangereid har barneskole, idrettshall, barnehage, butikklokaler og industriområdet til GE-Healthcare, som sysselsetter svært mange i området, og i nabokommuner. Hovedveien gjennom Spangereid sentrum er Fv 460 Spangereidveien med ÅDT 1900, og Fv 4078 Lindalsveien til Lyngdal med ÅDT 769. Det er fysisk infrastruktur for gående og syklende gjennom Spangereid sentrum, men på fylkesveiene inn mot Spangereid er det en kjent utfordring med trafiksikkerheten der det er forholdsvis høy trafikkmengde på smal og uoversiktlig vei, uten fysisk infrastruktur for gående og syklende. For strekningen Fv 460 jobber fylkeskommunen med å utbedre dette.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringslova knyttet til Spangereid skole:

- FV 460 – Ramsland,
- FV 412 – Grønsfjord,
- FV 410 – Lindalen.

3.2.4 Vigmostad

Vigmostad er et mindre tettsted med barneskole, grendehus, og boligbebyggelse. Gjennom området er FV 460 Audnedalsveien med ÅDT 800, og FV4060 Lølandsveien med ÅDT 250.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter opplæringslova knyttet til Vigmostad skole:

prosentandel lange kjøretøyer), målt mellom Brokrysset og Torjusheigata. De røde sykkelfeltene på hver side av gata oppleves utrygge av mange syklistar fordi de er smale og biltrafikken kommer tett på. Brobakken opp til Gjervoldstadveien har 5500 i ÅDT.

3.4.2 Øvrebyen

I denne bydelen er det hotel, flere butikker og kjøpesenter med parkeringshus. Familiens hus har kontorlokaler her. Sykkelparkering er etablert under gateplan, denne oppleves ikke trygg. FV477 Skarvøyveien som går gjennom bydelen har en ÅDT på 7000.

3.4.3 Støkkkan - Sanden

I denne delen av byen ligger Mandalshallen og Speilen aktivitetsområde, Turnhallen og kommunens største barneskole med rundt 500 elever.

Bydelen grenser i sør mot FV Nygata som har røde sykkelfelt på hver side, innsnevring som fartsreducerende tiltak og fartsgrense 40 km/t. ÅDT er på 4876. I vest grenser bydelen mot Fritjof Nansens vei med 30 km/t forbi sentrumsskolene og en ÅDT på 5500.

Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Furulunden barneskole:

Sentrum øst, dvs. Øvrebyen, Ramsdalen, Frøyslandsmoen og Buøya,

FV 201 - Daleveien nord for Buøya (nord for gang- og sykkelsti), 5.-7.trinn: Nord for Kleivodden

3.4.4 Vestnes

Denne bydelen har Idrettspark, videregående skole, ungdomsskole og sykehjem og grenser til Furulunden som er et viktig rekreasjonsområde for byens befolkning og også tilreisende.

FV477 Fritjof Nansensvei er trafikkert (5500 ÅDT) og skaper et utfordrende skille mellom sentrumsskolene og aktivitetsområdet.

Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Blomdalen ungdomsskole:

E39, vest for Mones

3.4.5 Nedre Malmø og Skinsnes

Nedre Malmø er transformert fra industri til en bydel med leilighetsbygg, og en kulturbydel med lokaler for kulturarrangementer og kulturhus med bibliotek, kino og kulturskole. Bydelen har også NAV og flere bedrifter med mange ansatte. Adolf Tiedemandsbro er gang og sykkelbro som binder bydelen sammen med sentrum. Bydelen rammes inn mot sentrum av elva i vest og nord og Søren Jåbekksvei i nord-øst, med 8000 i ÅDT fra krysset Gismerøyveien og til Brokrysset. (Lengre kjøretøy 8 prosentandel.)

Skinsnes har store næringsarealer, bilbasert handel og matvarebutikker og barnehage. Helsehuset første byggetrinn står ferdig på nyåret 2026. Flere samtidige planinitiativ koordineres for å sikre helhetlig trafikkavvikling.

FV458 Søren Jåbekksvei har 6067 i ÅDT målt fra Hollekleiva i øst til krysset ved Gismerøyveien. FV458 Gismerøyveien fra krysset Søren Jåbekks vei til rundkjøringen ved Kvisla båthus har 3000 i ÅDT.

(E39 har 16700/12300 i ÅDT beregnet fra broa før avkjøring sentrum vest/ etter avkjøring.

3.5 Mandal vest

3.5.1 Bydel Skjebstad

Skjebstad har en nærbutikk, barnehage, et næringsbygg med tannklinikk, selskapslokaler til leie, offentlig badeplass og to småbåthavner som genererer trafikk. Infrastruktur for gående og syklende er i all hovedsak lite utbygd, bortsett fra Skjebstadveien frem til kryss Valleveien.



3.5.2 Bydel Sånum

Sånum har anlegg for gående og syklende inn til sentrum.



3.6 Mandal nord

3.6.1 Bydel Frøysland

Bydelen har en privat barneskole, en barneskole og en nærbutikk. Busstopp for skolebuss ved nærbutikken i krysset Gjerdvoldstadveien/Livegen, elevene må krysse veien. Livegen mot skolen har fortau

Privatskolen ligger ved FV4002 Gjerdvoldstadveien med ÅDT på 4319 regnet fra krysset v Halshaug til Livegen.



Særlig farlig skolevei

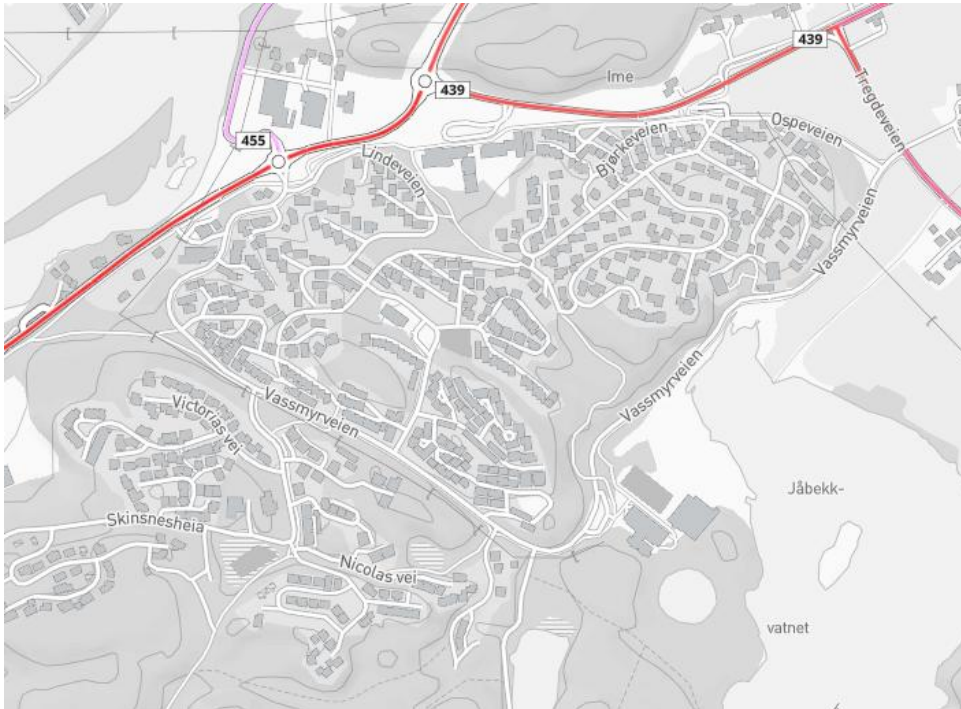
Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Frøysland skole:

- FV. 215 - Heslandsveien, dvs. fra Kirkevollen og vestover,
- FV. 214 – Gjervoldstadveien (fra toppen av Hålandsbakken, fra nr. 171 og nordover), 5.-7.trinn: Nord for 50-sone

3.7 Mandal øst

3.7.1 Bydel Ime og Sandnesheia

Ime har en barneskole, en ungdomsskole og barnehage, samt næringsområde i Marnarkrysset Sandnesheia er under utbygging og vil på sikt romme opp mot 700 boenheter. Områdene Ime og Skinsnesheia har i stor grad løsninger for myke trafikanter. Samleveien (Vassmyrveien) gjennom området har gang/sykkelvei, og øvrige områder /veier har lite eller ingen gjennomgangstrafikk.



Særlig farlig skolevei

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet til Ime barneskole:

- FV 455 (80-sone),
- FV 455 (60-sone – nord for gang- og sykkelvei på Kanten), Dybo (må krysse Kristiansandsveien),
- FV 203 - Tregdeveien og tilstøtende veier sørøst for Jåbekk, dvs. på Eskeland, samt Skjernøyveien ned mot Homsvika

Strekninger vurdert som særlig farlig skolevei etter Opplæringslova knyttet Vassmyra ungdomsskole:

A. Eskeland

3.8 Gang og sykkelvei i kommunen

Samlede lengde av gang- og sykkelveier i Lindesnes kommune, basert på uttrekk fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) via Vegkart:

Vegkategori Lengde (km)

Kommunal (K) 17,0 km

Fylkesveg (F) 8,2 km

Riksveg (R) 3,6 km

Totalt 28,8 km

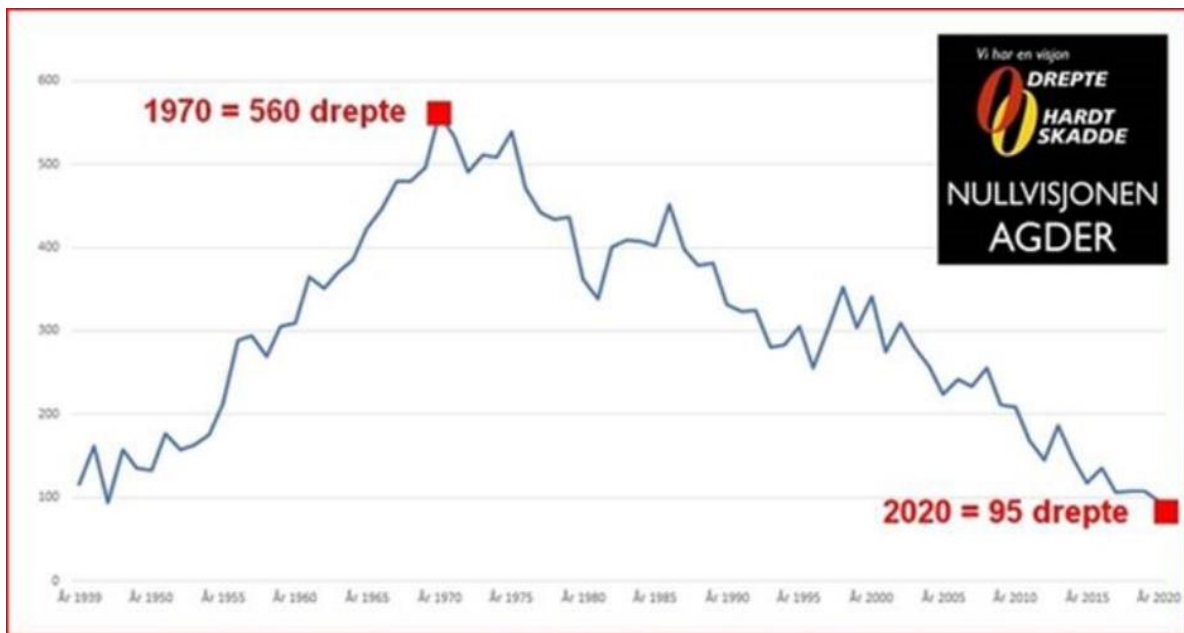
Dette inkluderer **alle separate gang- og sykkelveier** registrert i [Vegkart | Statens vegvesen](#) per oktober 2025, og gir en komplett oversikt over strekninger uavhengig av vegeier. (KI – generert informasjon)

4. Ulykkesutvikling

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes 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.

Nasjonalt

2020 hadde laveste antall for omkomne i veitrafikken siden tellingene startet like etter andre verdenskrig. Både i forhold til Europa og på verdensbasis er det godt å se at Norge står seg – at vi som nasjon holder vår posisjon som den nasjonen i verden med færrest trafikkdrepte målt både pr million innbyggere og pr million kjørte kilometer. Satsningen på god trafikk-opplæring, gode holdninger og moderne biler bidrar i sterk grad til dette, sammen med et stadig bedre veinett med flere midtdelelere på hovedveinettet. Det tidligere Vest Agder fylke lå på 5.plass i Norge i forhold til alder på biler, med et snitt på 10,7 år (AA=8.plass, snitt 11,5år). Nordmenn kjører nest mest i Europa, og har den laveste andel som bruker kollektivtransport.



Kurvediagram som viser utviklingen i drepte og hardt skadde i trafikken i perioden 1970-2020. Kilde: Nullvisjonen

Din og min adferd er nøkkelen til å fortsette en fortsatt positiv utvikling!

Agder

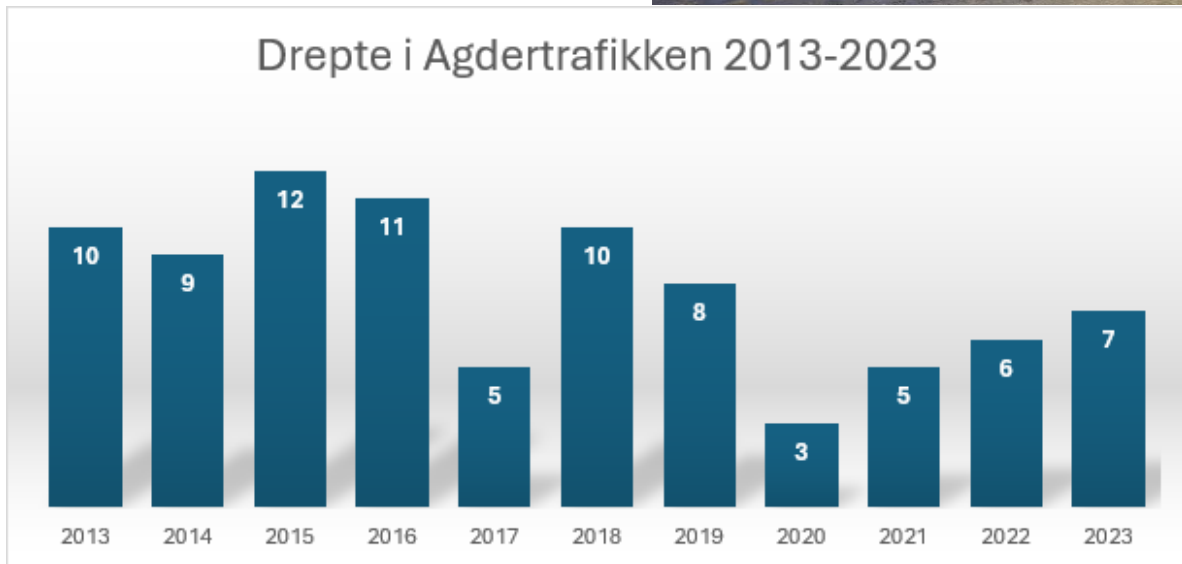
I 2020 omkom ingen i region Kristiansand, mens to omkom i Lister og en i Arendal, i henholdsvis kollisjon, utforkjøring og påkjørsel.

De foreløpige tallene fra Agder viser at syv personer omkom i Agder trafikken i 2023.

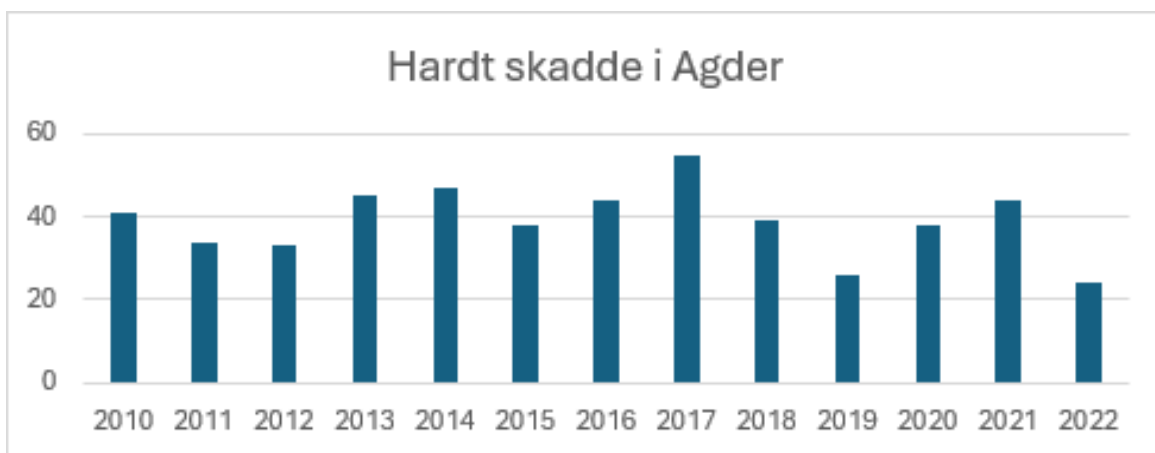
Av disse var det en kvinne og syv menn med en gjennomsnittsalder på 38 år, et barn mellom 0-15 år omkom, mens fire var i aldre 25-44 år, to var i alderen 45-64 år og ingen eldre enn 65 år.

Tre av de omkomne var involvert i moped/MC ulykker, de fire andre omkom i bilulykker.

Det er ingen trafikkdrepte myke trafikanter i 2023 i Agder. I 2022 var tallet seks omkomne, to av disse var kvinner. En omkom på moped, to omkom på MC, og fire personer omkom i bil. To døde i møteulykke og to i utforkjøringer.



Søylediagrammet viser utviklingen i antall drepte i Agdertrafikken i en tiårsperiode fra 2013 – 2023
Kilde: Nullvisjonen

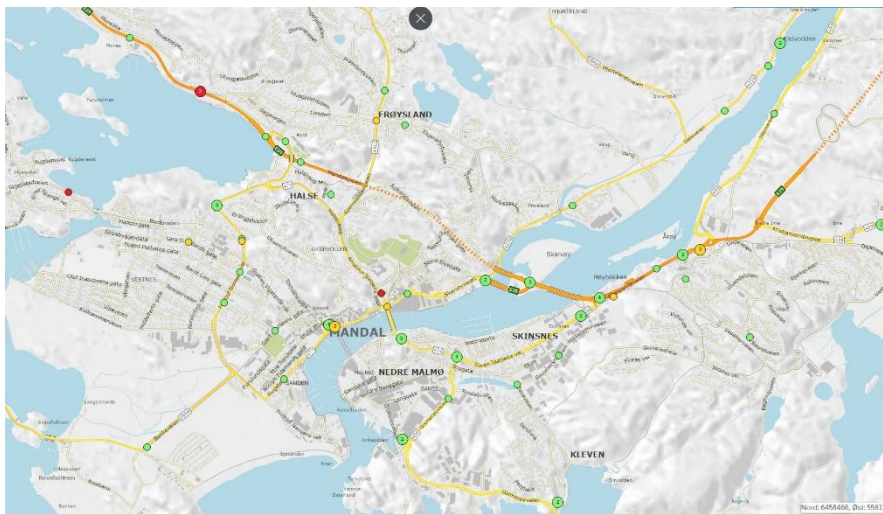
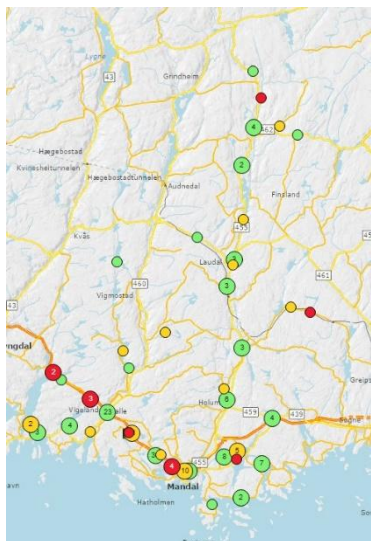


Søylediagram som viser utviklingen i antall drepte i Agder fra 2010 – 2022. Kilde: Nullvisjonen

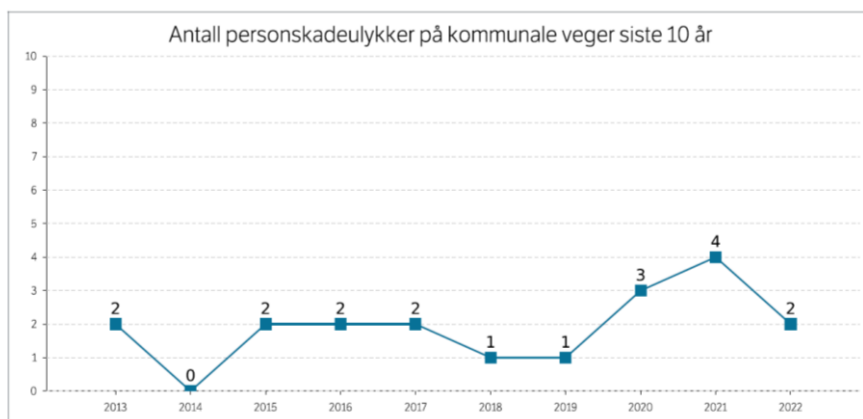
Lindesnes kommune

I Lindesnes kommune ble to personer drept i veitrafikkulykke i 2022. (ingen i 2020, ingen i 2021. Hardt skadde i samme periode var i 2020 to personer, i 2021 ni personer og ingen i 2022 (Kilde: Nullvisjonen)

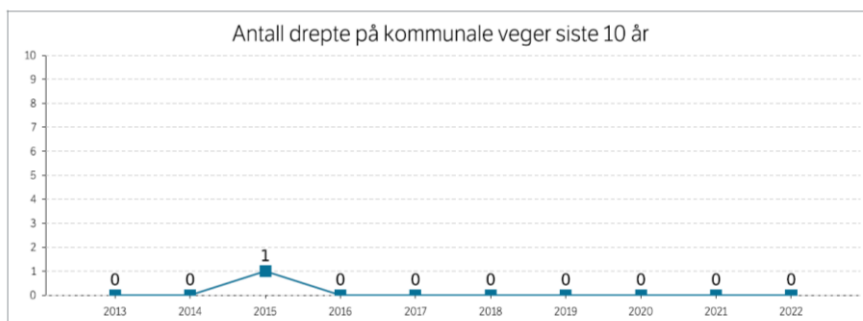
Kartene nedenfor illustrerer hvor i kommunen trafikkulykker har inntruffet, og forårsaket drepte (rød), hardt skadde (gul) og lettere skadde. Gjelder perioden 2013 til 2022, og alle veityper (privat, kommunal, fylkesvei, Europavei) Kilde: Politiet



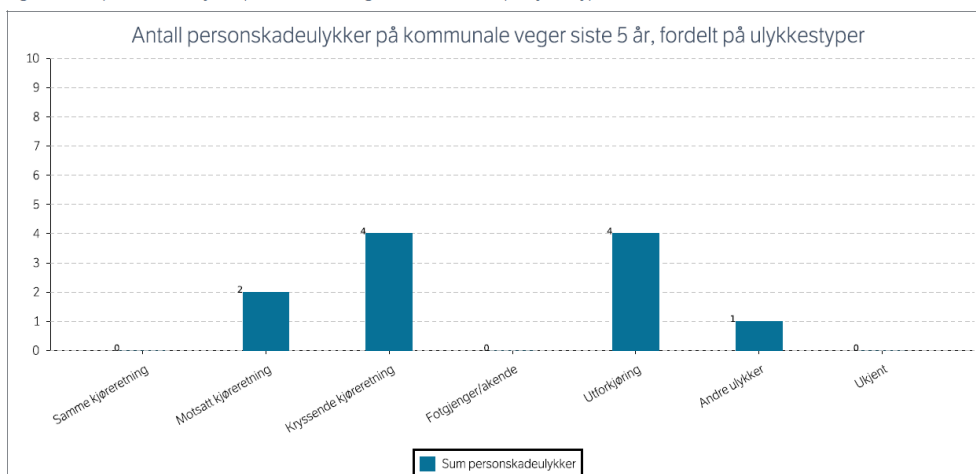
Nedenfor vises resultat for personskade og drepte på kommunale veier i en tiårsperiode fra 2013 – 2022.



Bilde 1: 1,9 personskadeulykker er gjennomsnittet i tiårsperiode på kommunale veger.



Bilde 2: En person er registrert drept på kommunale veier i en tiårsperiode



Bilde 3: De fleste personskadeulykker på kommunale veier skjer i kryss og ved utforkjøring.

Kilde: Politiet, Årsrapport for kommunale veger 2022 Lindesnes, Statens vegvesen

Dekningsgrad for registrering av ulykker

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at ikke alle ulykker registreres. Dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at ulykestallene 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.

Folkehelse og trafiksikkerhet

Antallet alvorlige trafikkulykker er redusert betydelig siden 1970 bidrar trafikkulykker fremdeles til mange dødsfall og skader. [Skader og ulykker - FHI](#). Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen innlemmer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafiksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt Folkehelsearbeid. Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

Sammendrag med hovedlinjer

Nordmenn kjører mest i Europa og har lavest kollektivandel

I et tiårsperspektiv viser tallene for Norge og fylket en nedgang i antall drepte og hardt skadde.

Din og min adferd er nøkkelen til en fortsatt positiv utvikling

Det omkom to i trafikken i 2022 i Lindesnes kommune.

Alvorlige ulykker skjer oftest på riksvei og fylkesvei.

På kommunal vei skjer ulykker hovedsakelig i kryss og ved utforkjøring.

5 Hovedutfordringer

Omstilling og innsparing

Innsparing preger offentlig sektor og omstilling er nødvendig for at kommunen skal kunne løse sine oppgaver og samtidig få en sunn økonomi. I kommunens prosjekt Sammen i Utvikling (SIU) er det sett på innsparinger. Eksempelvis omorganisering og reduksjon av stillingsressurser får konsekvenser for ambisjoner og organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig skal det ikke gå på bekostning av trafikksikkerheten i kommunen.

Håndtering av henvendelser om trafikksikkerhet

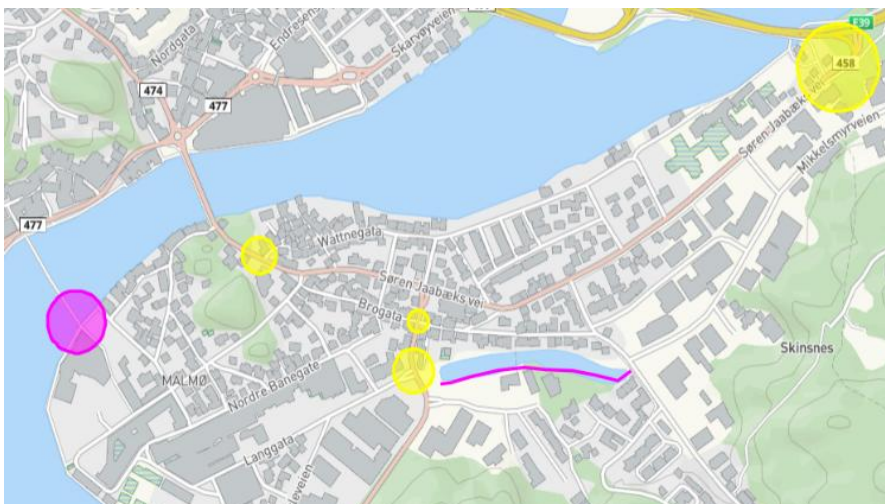
Trafikksikkerhet berører alle innbyggere og kommunen mottar mange ulike henvendelser. Henvendelser om sammensatte problemstillinger kan gjelde både veier som kommunen har ansvar for og veier som kommunen ikke har ansvar for. Et svar på henvendelsen kan involvere flere avdelinger og nivåer. Rutiner og systemer er ulike i kommune og fylkeskommune, og prosessen kan være lang fra et tiltak er prioritert til det er politisk vedtatt, regulert, finansiert og iverksatt. Kommunikasjonen med innbyggerne skal være koordinert og informasjonen forventes å være tydelig og gi forutsigbarhet. Ressursene må brukes effektivt.

Sammensatte trafikale utfordringer særlig knyttet til skolevei

Mange opplever det utrygt å sykle i vår kommune ifølge sykkelbyundersøkelsen 2022. Det bekreftes av innspillene til trafikksikkerhetsplanen. For at barn skal få lov til, eller selv velger å sykle og gå til skole og fritid må det oppleves trygt både for foresatte og for barna. Trygg skolevei handler om både veiens fysiske utforming, fartsregulering, tilbud i omgivelsene, omfang av trafikk og mangfold av trafikantgrupper, og de ulike trafikantgrupperenes atferd, holdninger og ferdigheter. Gang og sykkelanlegg kan være løsningen noen steder. Det er både utfordrende å finansiere og å avse arealer til og tar tid å få på plass.

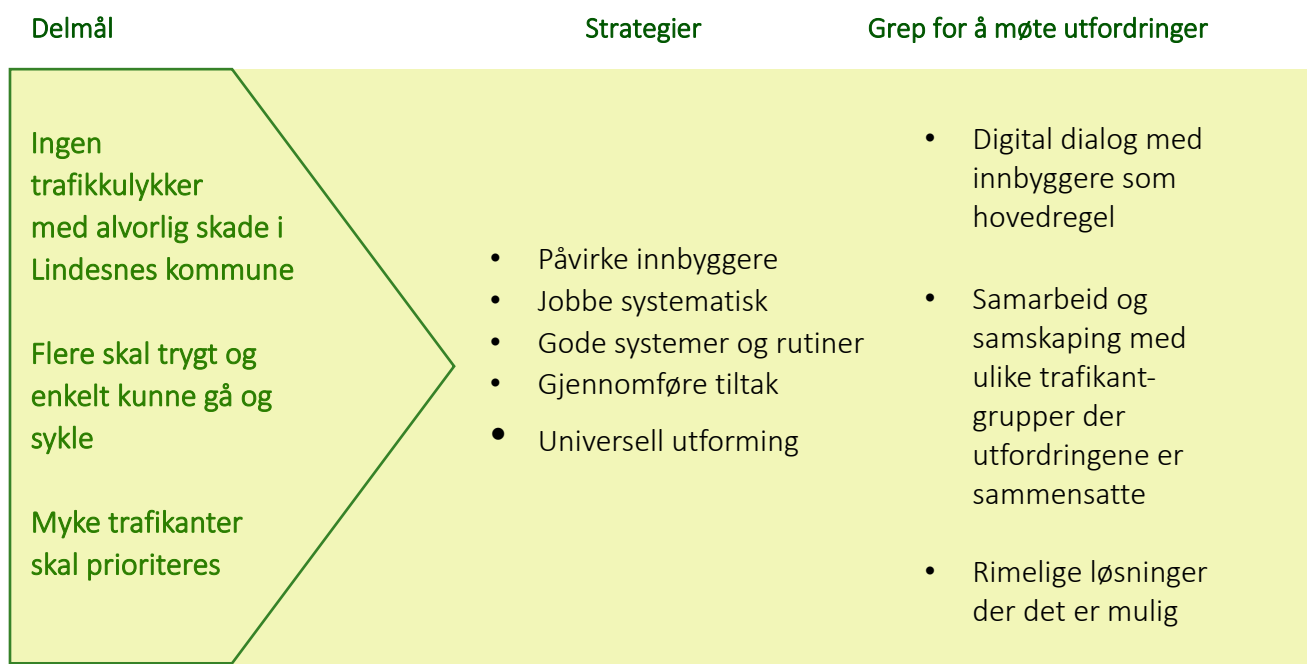
Sammensatte trafikale utfordringer knyttet til sentrumsutvikling

Utfordringene for Skinsnes er sammensatte og vil kreve datainnsamlinger og overordnet analyse for å se på gjennomgående sykkeltrasèer, definerte og forsterkede krysningspunkter, definerte samleveier, vurdere trafikkregulerende tiltak, tilrettelagt parkering/parkeringsregulering/ fremmedparkering/ bosoneparkering, fartsreducerende tiltak, utbygginger og «transformering» og turstier. Kartutsnitt nedenfor illustrerer noen utfordrende krysningspunkter (gul sirkel, samlepunkt for gang og sykkelveier (rosa sirkel) og planlagt tursti (rosa strek).



6. Delmål og strategier

Tre delmål er satt for kommunens lokale trafikksikkerhetsarbeid. Strategiene sier noe om hvordan vi skal jobbe for å nå målene. Og så er det noen grep som er viktige å ta for å møte utfordringene som er beskrevet i forrige kapittel og som gjelder innsparing, omstilling og sammensatte trafikale problemstillinger.



For hvert av de tre delmålene er det valgt indikatorer for måloppnåelse.

6.1 Delmål

Delmål 1 Ingen trafikkulykker med alvorlig skade i Lindesnes kommune

Indikator	Hvordan måle	Status	Mål 2033
Antall drepte i trafikken	SSB, tabell 12044	0	0
Antall hardt skadde i trafikken	SSB, tabell 12044	1	0

Delmål 2 Flere skal trygt og enkelt kunne gå og sykle

Indikator	Hvordan måle	Status	Mål 2033
Andel over 18 år som opplever at gang og sykkelstier er godt utbygd i sitt nærområde	Folkehelseundersøkelsen (2023)	42 prosent	50 prosent
Antall skoler som gjennomfører sykkeldager	Nullvisjonen		
Andel elever i ungdomskolen som går og sykler til/fra skolen	Ungdata (2025)	36 prosent	50 prosent

Antall passeringer på sykkel i april	Sykkeltellepunkt	26514**	30 000
--------------------------------------	------------------	---------	--------

** Slått sammen antall passeringer på sykkel for april måned 2025 for 4 tellepunkt (Bankebroa, Gjervollstadveien, Hollekleiva, Skinsnes) ([Sykkel og gange - Agdertall](#) henviser til tre tellepunkter)

Delmål 3 Myke trafikanter skal prioriteres

Indikator	Hvordan måle	Status	Mål 2033
Antall km utbygde G/S vei i kommunen	Vegkart Statens vegvesen	28,8 km	35 km
Investeringer i trafikksikkerhetstiltak	2,4 mill *		

* [Årsrapport og finansrapport 2024](#)

7. Kommunens tiltak

Trafikksikkerhetsplanen har tre delmål og fem tiltak som dekker hvert av målområdene.

Delmål

Tiltak

Ingen
trafikkulykker
med alvorlig
skade i
Lindesnes
kommune

7.1 Vår dedikerte ressurs i Nullvisjonen jobber holdnings-skapende, rettet mot risikogrupper, i organisasjonen og blant innbyggere. Fagdager på tiende trinn i grunnskolen gjennomføres av Nullvisjonen i samarbeid med flere aktører

7.2. Våre skoler arrangerer sykkeldager for å styrke elevenes trafikkerfardigheter. Nullvisjonen kan bistå med kompetanse og samarbeid med skolene

7.3 Vi søker prosjektmidler til forebygging av risikofylt kjøring. Søknad forutsetter samskaping med foresatte og ungdommene som kjører risikofylt

7.4 Vi bruker nasjonale og regionale nettverk og kanaler for samferdsel og trafikksikkerhet for å sikre gjennomslagskraft på flere nivåer

7.5 Våre skoler og barnehager anbefales å benytte Trygg trafikk sin [Veileder-Trafikksikker-kommune.pdf](#) i sitt trafikksikkerhetsarbeid

Delmål

Tiltak

Flere skal trygt
og enkelt
kunne gå og
sykle

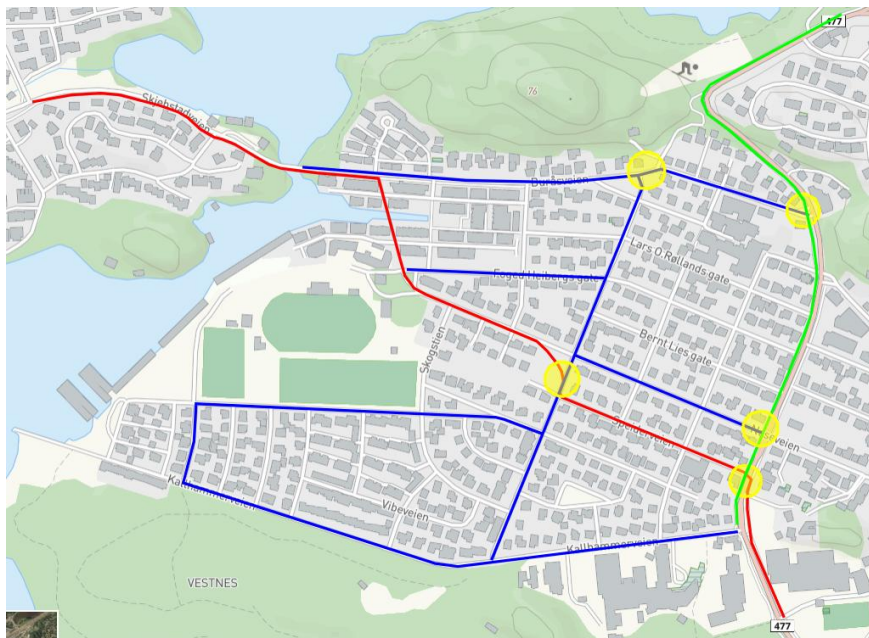
7.6 Våre skoler og nærmiljø finner løsninger på trafikale utfordringer sammen med veimyndighet og fagkompetanse

7.7 Vi skilter og merker traseer der myke trafikanter skal ha fortrinn. Trasser til sentrumsskolene i Mandal prioriteres

7.8 Vi har kampanjeartikler tilgjengelige på innbyggertorv. Kampanjer gjøres tilgjengelige på kommunens digitale flater

7.9 Vi har dedikerte ressurser som søker og koordinerer ekstern finansiering til trygg sykkelparkering i skoler og barnehager

7.10 Våre skoler og barnehager søker ekstern finansiering til trafikksikkerhetstiltak i samarbeid med foreldre og nærmiljø



Bildet over er en illustrasjon knyttet til tiltak nr. 7.6 og tiltak nr. 7.7. Illustrasjonen viser bydel Vestnes i Mandal og er basert sentrumsskolenes innspill til trygg skolevei for elever ved sentrumsskolene. Grønn og rød linje viser forslag til traseer skiltet og merket for syklende. Blå linjer er forslag til traseer der biltrafikken ledes. Gule sirkler er punkter som krever forsterkende tiltak.

Eldrerådet har gitt innspill om kartlegging av trafikkfeller for eldre, og at det lages gode hovedlinjer til stedene eldre hyppig besøker. De viser til *Veileder for Gangvennlige lokalsamfunn Bokmål (ctfassets.net)* som nyttig verktøy og konkrete råd om hvordan samarbeid mellom frivillige foreninger, kommunale råd, kommunens administrasjon og andre ildsjeler kan skape engasjement i nærmiljøer for å få fram status for «gangvennlighet» og behov for tiltak.

Delmål

Tiltak



* Kommentartil tiltak nr. 7.14 Innspill til fysiske tiltak på kommunal vei vurderes både for drift og investering etter disse tre kategoriene: HØY NORMAL LAV. Se matrisen nedenfor.

	Lav kostnad	Middels kostnad	Høy kostnad
Lav nytte			
Middels nytte			
Stor nytte			

Kategoriene beskriver nytteverdi utfra grad og omfang av skade- og ulykkesrisiko, omfang av trafikanter/myke trafikanter, skolevei, “eldretrase” og potensiale for å få flere til å sykle og gå. Høy prioritet gjelder tiltak med stor nytte. Gjennomførbarheten av fysiske tiltak, vurderes utfra tiltakets kostnad sammen med tiltakets nytteverdi.

Innbyggere kan gi løpende innspill til fysiske tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei i digital innspills-løsning på kommunens hjemmeside. Teknisk drift sjekker status rutinemessig. Kategori KRITISK sendes direkte til utfører. Kommunens trafikksikkerhetsgruppe behandler innspill i tverrfaglig perspektiv og loser disse til riktig veieier, avdeling og instans.

** Kommentartil tiltak nr 7.15 Agder fylkeskommune har en digital innspills-løsning der kommunene registrer sine innspill innen 15. september.

Hvert år:

- 1) Rekkverk og trafiksikkerhetstiltak (mindre tiltak under 1 million) og
- 2) Kollektivtiltak.

Frist for kommunene til å gi innspill til tiltak på fylkesvei er 15. September.

Hvert fjerde år:

- 1) Større tiltak (over 1 million) og
- 2) Asfalt på grus

Frist for å komme med innspill til handlingsprogram for fylkesvei 2026-29 var 15. september 2024.

Lenke til gjeldende handlingsprogram:

[Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2024 - Agder fylkeskommune \(agderfk.no\)](#)

[Vegprosjekter - Agder fylkeskommune](#)

8. Økonomi og finansiering

Trafiksikkerhetstiltak i denne planen som ikke ligger innenfor budsjetttramme må innarbeides i budsjett og økonomiplan for å bli iverksatt.

Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart i planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år fra 2026.

Tjenesteområdene har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Tilskuddsordninger til trafiksikkerhetstiltak som kommunen kan søke på:

[Tilskuddsordningen til trafiksikkerhetstiltak - regjeringen.no](#)

[Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø | Statens vegvesen](#)

Tilskuddsordning til forebyggende arbeid som FAU/skoleklasser, velforeninger, frivillige organisasjoner, interessegrupper og andre lokale aktører kan søke på:

[Tilskudd til arbeid med forebyggende trafiksikkerhet - Agder fylkeskommune \(agderfk.no\)](#)

9. Oppfølging av planen

- Tjenesteområdene rapporterer status for sine oppdrag i Framsikt.
- Digital innspills-portal er åpen for innspill kontinuerlig og brukes som verktøy for effektiv informasjonsflyt til innbyggere om status for innspill og tiltak.
- Trafiksikkerhetsgruppa* har i sine møter fast post med gjennomgang av nye registrerte innspill. Her er også Agder fylkeskommune representert.
- Handlingsdelen rulleres årlig i budsjett og økonomiplan-prosessen. Gjennomføring av tiltak sikres ved at kostnadsberegning følger budsjettprosessen.





**LINDESNES
KOMMUNE**

Post: Nordre Heddeland 26, 4534 Marnardal
E-post: post@lindesnes.kommune.no
Telefon: 38 25 70 00

LINDESNES KOMMUNE BEDRE SAMMEN

