



Sveio kommune



Trafikksikringsplan 2017-2028

Tittel: Trafikksikringsplan for Sveio kommune 2017-2028

Prosjektnr.: 2194

Rapportdato: 4. februar 2016

Forfatter:

Sarah Fagertun Eggereide
Andreas Wendt

Oppdragsgjevar:

Sveio kommune
Prosjektansvarleg:
Bjørn Gerhard Huseby

Akvator AS:

Turid Verdal (oppdragsansvarleg)
Sarah Fagertun Eggereide (oppdragsleiar)
Andreas Wendt (oppdragsmedarbeidar)

Føreord

Føremålet med trafikksikringsplanen er å leggja grunnlag for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. Den førre trafikksikringsplanen gjaldt for perioden 2008-2011. Ein oppdatert trafikksikringsplan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men også for søknad og påtrykk overfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet.

Hovudmålet for trafikksikringsarbeidet er å redusera talet på og omfanget av trafikkulukker i Sveio i høve til perioden 2010-2014.

Trafikksikringsplanen inneheld tiltakslister, både for haldningsskapande arbeid og konkrete tiltak på vegnettet. Dei fysiske, konkrete tiltaka er delt inn i fire lister, basert på totalkostnadar. Planen inneheld i tillegg ein oversikt over inndeling i skuleveggar i fareklassar.

Prosjektansvarleg frå kommunen har vore Bjørn Gerhard Huseby. Planarbeidet er utført ved hjelp av konsulent Akvator AS.

Emneord:

Trafikksikringsplan, veg

Fylke: Hordaland

Kommune: Sveio kommune



Innhald

INNHALD	3
1 INNLEIING OG BAKGRUNN	4
1.1 PROESS OG ORGANISERING AV PLANARBEIDET	4
1.2 ANSVARSDELING I TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET	4
1.3 OVERORDNA FØRINGAR	5
2 VISJON OG MÅL	7
2.1 VISJON	7
2.2 OVERORDNA MÅLSETJING OG MÅL FOR PERIODEN 2017-2021	7
2.3 EVALUERING AV MÅLOPPNÅING I TIDLEGARE PLANAR	7
3 OM SVEIO KOMMUNE	8
3.1 FOLKETAL	9
3.2 BARNEHAGAR, SKULAR OG SKULESKYSS	9
3.3 Busetnad	10
3.4 NÆRINGSLIV OG ARBEIDSMARKNAD	10
3.5 KOMMUNIKASJON OG VEGMØNSTER	11
4 TRAFIKKDATA OG ULUKKESSTATISTIKK	12
4.1 TRAFIKKDATA	12
4.2 VEGSTANDARD	13
4.3 PERSONSKADEULUKKER	13
5 FAREKLASSAR	18
6 TILTAK - GENERELT	21
6.1 FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE ARBEID	21
6.2 TRAFIKKSIKRING I KOMMUNAL PLANLEGGING	22
6.3 FYSISKE TILTAK	22
7 PRIORITERING AV TILTAK FOR PERIODEN 2017-2028	25
7.1 INNSPEL TIL PLANARBEIDET	25
7.2 METODE FOR PRIORITERING AV TILTAK	25
7.2 KRITERIUM FOR PRIORITERINGAR	26
7.3 KOSTNADSVURDERING	26
7.4 OVERORDNA FØRINGAR OG ANSVAR FOR GJENNOMFØRING	26
8 TILTAKSPLAN	27
8.1 FYSISKE TILTAK	27
8.2 FØREBYGGJANDE OG HALDNINGSSKAPANDE TILTAK	27
8.3 ORGANISATORISKE TILTAK	27
9 VEDLEGG	34

1 Innleiing og bakgrunn

Sveio kommune sin førre trafikksikringsplan gjaldt for perioden 2008-2011.

Ein oppdatert trafikksikringsplan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men også for søknad og påtrykk overfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet. I *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017* står det slik:

«Som omtalt under målsetjingar, er kommunane særleg viktige aktørar i trafikksikringsarbeidet. For Hordaland fylkeskommune og FTU som fylket sitt trafikksikringsutval, er styrking av kommunane sitt arbeid allereie et definert satsingsområde. Med Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013 oppretta fylkeskommunen mellom anna ei eiga tilskotsordning for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. I tillegg introduserte ein årlege trafikksikringskonferansar for kommunane sitt trafikksikringsarbeid i regi av samferdselsutvalet.

Alle ulukker skjer i ein kommune. Lokalt trafikksikringsarbeid er avgjerande for å nå målsetjingar om reduksjon i tal drepne og hardt skadde. Kommunane er særleg viktige for å sikre eit heilskapleg fokus på førebyggjande arbeid blant barn og unge.

Med denne handlingsplanen ønskjer fylkeskommunen å styrke føresetnadene for kommunane sitt trafikksikringsarbeid ytterlegare. Dette vert gjort gjennom å vidareføre eksisterande samarbeid med kommunane, vere pådrivar for sertifisering av "trafikksikre kommunar", samt å innføre ei ny tilskotsordning for mindre, fysiske tiltak som er prioritert i kommunale trafikksikringsplanar».

I samfunnsdelen til kommuneplanen til Sveio for perioden 2011-2023 står det at kommunen skal arbeida for auka trafikksikring, og at dette skal skje i samsvar med trafikksikringsplanen for Sveio.

1.1 Prosess og organisering av planarbeidet

Sveio kommune er tiltakshavar for planarbeidet. Akvator AS har vore konsulent i planarbeidet. Akvator AS vart valt på bakgrunn av tilbud gitt i anbudsrunder. Oppdragsleiar har vore Sarah Fagertun Eggereide, og fagansvarleg vegingeniør frå Akvator AS har vore Andreas Wendt.

Prosjektansvarleg frå oppdragsgjevar og tiltakshavar har vore Bjørn Gerhard Huseby. Det har vore arrangert fire arbeidsmøter i prosessen, og Statens Vegvesen har vore representert på eitt av dei.

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i avisene Haugesunds Avis, Vestavind og på nettsida til Sveio kommune. Brev vart sendt til offentlege høyringsinstansar og til lokale lag, organisasjonar og velforeiningar. Høyringsfrist var sett til 1. september 2015. Til saman er det motteke 44 innspel frå privatpersonar, lag og organisasjonar, og 11 innspel frå kommunen til trafikksikringsplanen. Dei fleste innspela kom i samband med høyringa av oppstartsmeldinga, mens nokre har kome i etterkant av denne høyringsperioden. Alle innspela er oppsummert i vedlegg 4.

1.2 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet

Sveio kommune vil arbeida for å vera ein trafikksikker kommune, i samsvar med Trygg trafikk sine retningslinjer. Det er fleire organisasjonar og forvaltningsnivå som har ansvar for gjennomføring av trafikksikringsarbeidet i kommunen. Ein del av ansvarsområda vil vera overlappende og samarbeid på tvers av nivå og organisasjonar er difor viktig.

Sveio kommune

Avdeling for drift og anlegg

- Vedlikehald av kommunale vegar
- Søknad om tilskot og gjennomføring av «Statlege trafikksikringstiltak på fylkesvegar».
- Skilting av kommunale vegar.
- Utarbeiding av trafikksikringsplan for Sveio

Avdeling for skule, barnehage og helse

- Trafikkopplæring i skule og barnehage
- Skuleskyss ved trafikkfarlege vegar.

- Helsestasjonar

Lensmannen i Sveio

- Trafikkontrollar
- Vurdering/tilråding i samband med skilting og fartsreducerande tiltak.
- Etterforsking av trafikkulukker og lovbrøt med pålagd rapportering.

Hordaland fylkeskommune

- Ansvar for drift og vedlikehald av fylkesvegane (overordna vegar og andre fylkesvegane)
- Ansvar for kollektivtransporten i fylket, gjennom Skyss

Statens vegvesen

Vegvesenet driv fleire tiltak retta mot trafikktryggleik:

- Førarprøvar
- Samarbeid/tilsyn med trafikkskular
- Informasjon til publikum (vegmeldingssentral, skuleverk, presse, info-materiell)
- Teknisk kontroll av køyretøy
- Bilbeltekontrollar
- Kontroll: køyre- og kviletid, sikring av last, periodisk køyretøykontroll, ombygging av køyretøy
- Etterforsking av ulukker
- Bygging, drift og vedlikehald av statlege og fylkeskommunale vegar
- Skilting/fartsreducerande tiltak
- Deltaking i utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar
- Utbygging av trafikksikringstiltak

Trygg trafikk

Trygg Trafikk har eit særskilt ansvar for å formidla ønskje frå publikum, skular og frivillige organisasjonar når det gjeld gjennomføring av trafikksikringstiltak. Trygg Trafikk har utvikla mykje undervisningsmaterieil retta mot skuleverket og frivillige lag og organisasjonar.

1.3 Overordna føringar

Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023

Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) omhandlar norsk samferdselspolitikk for tiårsperioden 2014-2023. NTP legg nullvisjonen til grunn: det skal ikkje førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Etappemålet som nedfelt i NTP, er å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024. For å nå etappemålet vil regjeringa:

- Intensivera arbeidet med å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet
- Sikra eit framleis høgt nivå på føraropplæringa
- Arbeida vidare for å få folk til å halda fartsgrenser, bruke bilbelte og køyre rusfritt
- Vidareføra tiltak overfor høgrisiko grupper i trafikken
- Intensivera og målretta kontrollverksemd, særleg overfor tunge køyretøy
- Leggja til rette for auka bruk av teknologi som bidrar til auka trafikktryggleik
- Vidareutvikla kunnskapsgrunnlaget innan trafikktryggleik
- Førebyggja ulukker med barn og unge
- Byggja totalt 780 kilometer møtefri veg

Regjeringa vil vidare ha ei offensiv satsing på sikker veg og trafikkmiljø gjennom investeringar, drift og vedlikehald. Dei vil m.a. auka den årlege ramma til særskilte trafikktryggleikstiltak og styrke satsinga på utbygging av gang- og sykkelvegane. Trafikkmiljøet for gåande, syklende og kollektivreisande vil også bli betra gjennom oppgradering av haldeplassar og kollektivknutepunkt.

Fylkeskommunen sitt særlege ansvar for trafikksikring

Etter § 40a i vegtrafikkloven har fylkeskommunen eit ansvar for å *tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket*. Som eit ledd i dette kan ein nemna Fylkestrafikkisikringsutvalet i Hordaland

(FTU). Fylkeskommunen har tre ulike tilskotsordningar til trafikkisikring. To av desse ordningane er for kommunane i Hordaland. FTU organiserer òg ein årleg trafikkisikringskonferanse for kommunane.

I samband med forvaltningsreforma tok fylkeskommunen over ansvaret for hovuddelen av det tidlegare riksvegnettet frå og med 1. januar 2010. Det inneber at fylkeskommunen har fått eit langt større ansvar for trafikktryggleiken på vegane enn tidlegare. Handlingsprogrammet for trafikkisikring i Hordaland skal samordna trafikkisikringsarbeidet som vert utført av ulike aktørar i fylket. I handlingsprogrammet er følgjande tre særskilte satsingsområde fundert, der nullvisjonen ligg som ei overordna føring:

- Trafikkisikringsarbeid i kommunane
- Møteulukker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i byområde

Hordaland fylkeskommune sine måltal (etappemål) for 2014-2017 (2023) utgår frå det nasjonale etappemålet om at *antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal i 2024 ikke overstige 500.*

Regional transportplan

Rammene for investeringstiltak på fylkesvegnettet i åra framover ligg i Regional transportplan for Hordaland 2013-2024. I handlingsprogrammet for 2015-2017 er følgjande tiltak nemnd for Sveio kommune:

«Fv 6 Sveio-Buavåg (Haugalandspakken): Fv 6 Sveio-Buavåg ligg inne i Haugalandspakken. Tiltaket inneber utbetring av vegstrekning mellom Sveio og Buavåg. Sveio kommune har stått for utarbeiding av reguleringsplan for prosjektet. Nytt kostnadsanslag viser at tiltaket kjem på 29 mill. kr totalt. I Haugalandspakken er det semje om å sette av 21 mill. kr. i bompengar til tiltaket, medan Hordaland fylkeskommune set av 8 mill. kr til tiltaket.

Ettersom det har teke tid med å få fram godkjent reguleringsplan har prosjektet blitt stadig utsett. Oppstart er estimert til hausten 2014 og ferdigstilling i november 2015. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.»

Regional transportplan er under rullering, og er planlagt vedteken i 2017.

2 Visjon og mål

2.1 Visjon

Sveio kommune skal vera ein god og trygg kommune å bu, arbeida og ferdast i.

Nullvisjonen

«Nullvisjonen» er ein visjon om eit veg- og transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre:

- Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vere aktsame.
- Styresmaktene skal sørge for at veg- og transportsystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skade. Trafikksystemet skal vere tilpassa mennesket si tåle- og meistringsevne.

Nullvisjonen betyr at vi skal førebyggje tap av liv og helse gjennom å avgrense skadane i dei ulukkene som vi ikkje klarer å hindre. Nullvisjonen er forankra i det nasjonale planverket og vert vidareført i fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikringsarbeid.

2.2 Overordna målsetjing og mål for perioden 2017-2021

Overordna målsetjing

Me skal ikkje godta at trafikantar blir skadde eller drepne i trafikken i Sveio.

Hovudmål:

- Redusera talet på og omfanget av trafikkuhell og trafikkulukker i Sveio i høve til perioden 2010-2014.

Delmål:

- Haldningsskapande tiltak
 - Trafikkopplæringsplan for barnehage og grunnskule
 - Skulane samarbeider med Vegvesenet
 - Samarbeid mellom skular og politiet
 - Samarbeid mellom skular og busselskap
 - Ledsagarstøtta opplæring av 16-åringar
- Trafikkovervaking - Lensmannsetaten
 - Auka talet på kontrollar
 - Automatisk trafikkovervaking
- Trafikksikringsplan
 - utarbeida trafikksikringsplan som legg føringar for korleis trafikktryggleiken kan betrast i Sveio kommune.
- Overordna planlegging
 - Trafikksikring som tema i alle reguleringsplanar.
 - Trafikksikring som post i dei kommunale budsjetta
 - haldningsskapande
 - nybygg/utbetringar

2.3 Evaluering av måloppnåing i tidlegare planar

Ved rullering av «Trafikksikringsplan for Sveio» skal mål i tidlegare plan evaluerast. Resultatavvik frå vedtekne mål bør analyserast (evt endringar i føresetnader, nytte/kosteffekt osv.)

3 Om Sveio kommune

Sveio kommune er den sørlegaste kommunen i Hordaland fylke. Kommunen har om lag 5500 innbyggjarar (2015) og eit totalareal på om lag 246 km². Sveio kommune er ei halvøy som grensar mot Sletta og Bømlafjorden i vest og Ålfjorden i aust. Kommunen har fastlandsgrense med kommunane Tysvær og Haugesund, som begge ligg i Rogaland fylke.

Sveio kommune har tre tettstader; Sveio, Førde og Valevåg. Sveio er administrasjonssenter i kommunen, og innehar mellom anna funksjonane turistkontor, bibliotek, kyrkje, lege, tannlege, postkontor, bank, handel, bilverkstad, idrettsanlegg og lokalavis. I Førde er det lensmannskontor, kyrkje, lege, daglegvarehandel, byggvarehus og bilverkstad, mens Valevåg har daglegvare, campingplass, kafé og gatekjøken.

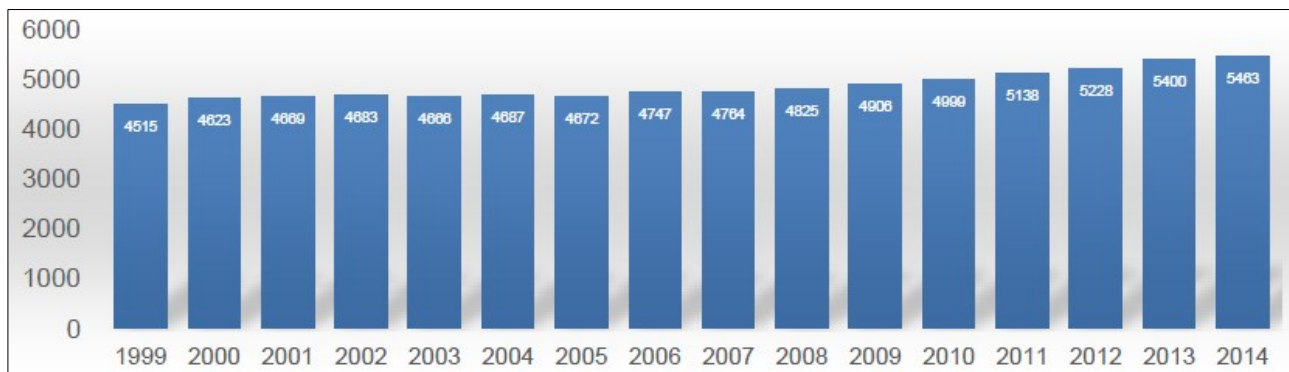


Figur 1 Oversiktskart over Sveio kommune.

Sveio kommune ligg sentralt plassert i Sunnhordland/Haugalandet med omlag 2,5 timars køyring til Bergen og 2 timars køyring til Stavanger. Det er eit godt kollektivtilbod med ekspressbuss til begge storbyane. Nærmaste by er Haugesund, ca. 20 min. køyring frå Sveio sentrum. Haugesund lufthamn, Karmøy ligg ca. 40 min. køyring frå sentrum. Sveio er ein typisk pendlarkommune, og primærnæringane er viktige i kommunen.

3.1 Folketal

Det er per 1. januar 2015 registrert 5509 innbyggjarar i Sveio kommune. Folketalet har vore jamt aukande dei siste 15 åra. Statistisk sentralbyrå (SSB) si folketalsframskriving viser at folkeauken vil fortsetje dei neste åra. SSB sine prognosar ved middels nasjonal vekst viser at kommunen vil vekse til 6149 innbyggjarar i 2020, 7251 innbyggjarar i 2030 og 8168 innbyggjarar i 2040 (Kjelde: www.ssb.no).



Figur 2 Folketalsutvikling i Sveio kommune 1999-2014 (Kjelde: www.ssb.no).

3.2 Barnehagar, skular og skuleskys

Sveio kommune har i dag åtte barnehagar (Sveio barnehage, Førde barnehage, Valestrand oppvekstsenter, Ekrene natur- og gårdsbarnehage, Gjermundshaugen FUS barnehage, Bråtveit natur- og kulturbarnehage, Bua barnehage og SFO, Espira Solkroken barnehage) og fem grunnskular (fire barneskular og ein barne- og ungdomsskule) spreidd i kommunen. Skulane heiter Sveio skule (barne- og ungdomsskule), Førde skule (barneskule), Auklandshamn skule (barneskule), Vikse skule (barneskule) og Valestrand oppvekstsenter (barneskule og barnehage).



Figur 3 Skulekretsane i Sveio kommune. Kjelde: samferdselsutredning Sveio, 2015)

Samferdselsutredningen for Sveio frå 2015 gir ein oversikt over skulevegane i kommunen når det gjeld vegstandard og sikring av skulevegane. Utredningen konkluderer med at det er ulik tilrettelegging og standard for det som ein kan kalla skuleveg i kommunen. Det er vidare konkludert med at Sveio skule er prioritert i denne samanhengen, og har eit tilnærma heilheitleg nettverk med separert (frå veg) skuleveg som når dei fleste bustadområda som er knytt til Sveio skule innan gangavstand. For dei øvrige skulane er det svært varierende standard, frå ingen tiltak til delvis tilrettelagt skuleveg med separasjon frå biltrafikken.

Når det gjeld skuleskyss er utgangspunktet at elevar i 1. klasse som bur meir enn 2 km frå skulen har rett til gratis skyss, og elevar i 2.-10. klasse må bu meir enn 4 km frå skulen for å ha rett til gratis skyss. Avstanden er basert på avstand frå dør til dør langs kortaste «farande veg». I tillegg har elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg rett til gratis skyss uavhengig av veglengda. Elevar med særlege behov kan få dekka skyss etter søknad. Det er rektor på den einskilde skulen som administrerer søknader om skuleskyss.

Sjå kapittel 5 Fareklassar for ein gjennomgang av systemet med fareklassar i kommunen.

3.3 Busetnad

Tradisjonelt har busetnaden vore desentralisert i Sveio kommune, men dei siste åra har det vore ei aukande fortetting rundt Sveio sentrum. Dei største bustadutbyggingane i kommuneplanen for 2011-2023 vil kome rundt Sveio sentrum og på Ekrene.



Figur 4 Tal på personar per grunnkrets i Sveio i 2014. (Kjelde; samferdselsutredning Sveio, 2015)

3.4 Næringsliv og arbeidsmarknad

Næringsutviklinga i Sveio kommune er geografisk plassert på ulike stader. Sveio kommune har ei offensiv landbruksnæring som gir grunnlag for busetjing i heile kommunen. Akvakultur er ei næring som styrkjer dei kystnære stadane. Handelsnæringa har som følge av utviklinga rundt Sveio sentrum vakse dei siste åra, og bygging av Haugaland Golfbane Sveio har ført til etablering av ei rekkje bustader og av næringsbygget Albatross. Bygg- og anleggsnæringa er viktig i kommunen, og det er elles industri og tenesteytande føretak på ulike stader i kommunen. Ryvarden fyr og Fartein Valen-heimen er konkrete satsingar på kulturbasert næring sør og nord i kommunen (Sveio Næringsplan 2014-2018).

I gjeldande kommuneplan 2011-2023 er det lagt ut eit større næringsområde ved Tjernagel. Eit anna større område er lagt ut nord for Sveio sentrum ved krysset mellom E39 og Fv. 47, men den største satsinga skjer på Ekrene langs Fv.47. Elles ligg det inne mindre næringsområde rundt Sveio sentrum, ved Mølstrevåg, Bjelland, langs E39 ved avkjørsel til Fv.8 ved Geitåstjørna.

3.5 Kommunikasjon og vegmønster

Fv 47 og E39 er hovudtrafikkårene i kommunen med stor gjennomgangstrafikk, spesielt på E39. Etter opninga av Trekantsambandet har ein fått jamnare flyt i trafikken og ferjekøkyringa har minka. Sveio kommune er ein pendlarkommune med få arbeidsplassar. Det er difor mange dagpendlarar til nabokommunane Stord, Haugesund og Tysvær, noko som fører til auka trafikk til og frå desse stadene ved arbeidsstart og -slutt.



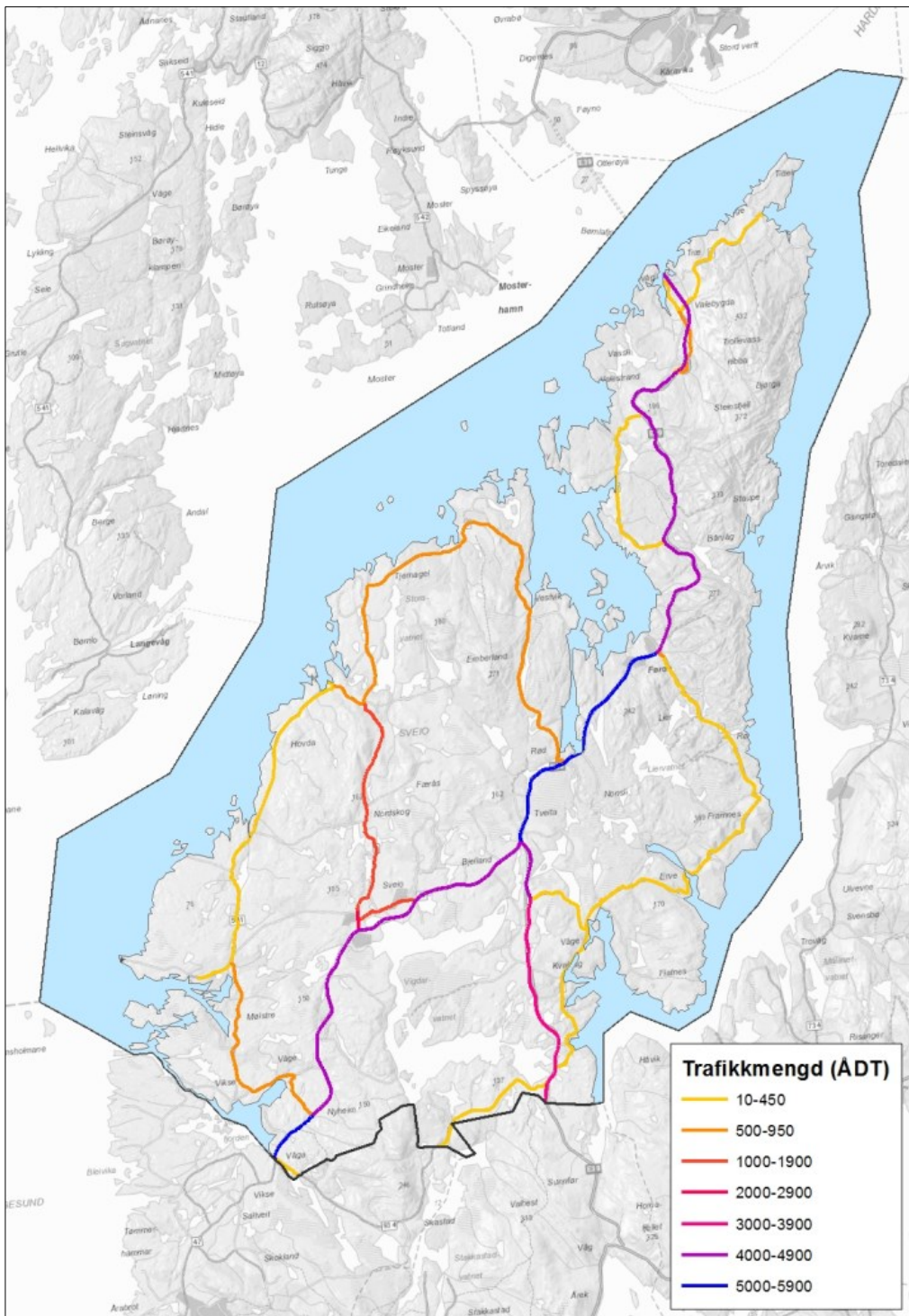
Figur 5 Oversikt over vegnettet i Sveio kommune. Kjelde; Samferdselsutredning Sveio, 2015

4 Trafikkdata og ulukkesstatistikk

Ein analyse av ulukkesutviklinga viser at Hordaland har særskilte utfordringar i trafikksikringsarbeidet samanlikna med resten av landet. Sidan år 2000 har reduksjonen i alvorlege ulukker vore langt mindre i Hordaland (22 %) enn i landet som heilskap (45 %). Spesielt bidreg eit høgt tal alvorlege møteulukker til desse forskjellane (Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017).

4.1 Trafikkdata

Det er E39 og Fv47 som har den klart høgaste trafikkmengda i Sveio kommune.



Figur 6 Oversikt over årleg døgnetrafikk (ÅDT) i Sveio kommune, 2013. Kjelde; Statens vegvesen.

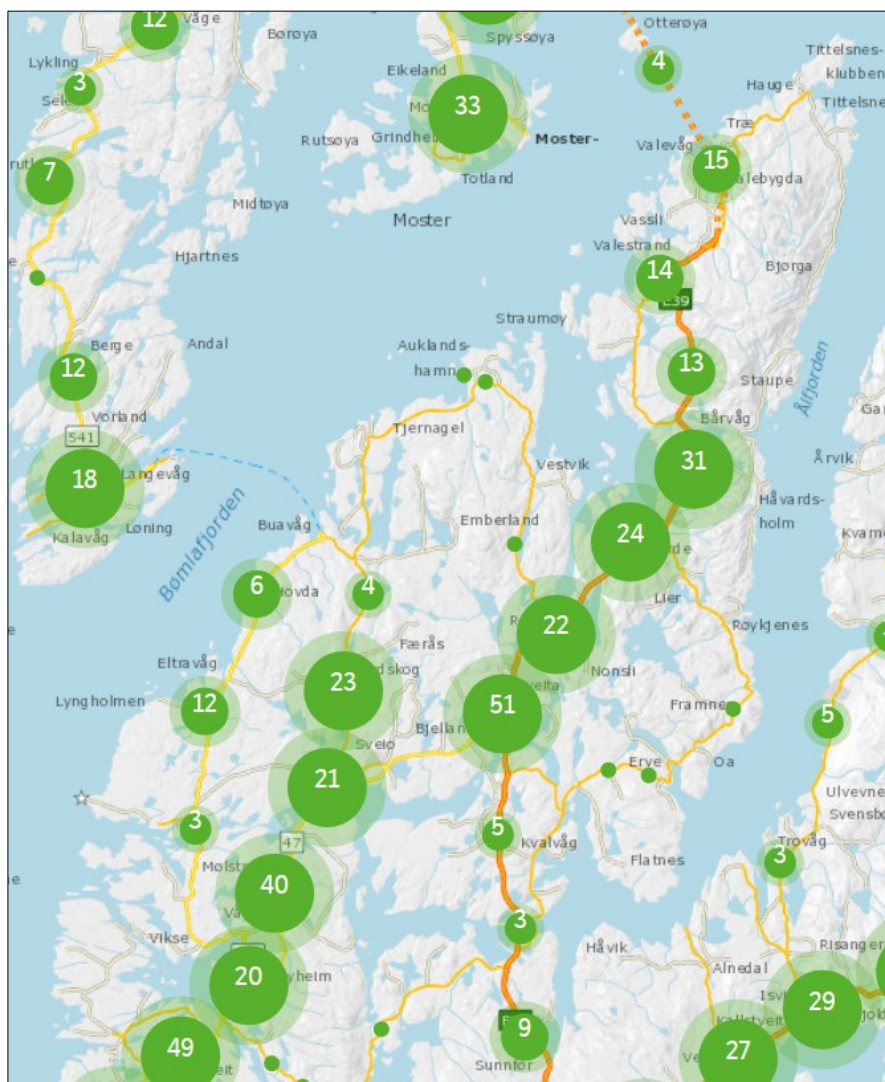
4.2 Vegstandard

Samferdselsutredning Sveio frå oktober 2015 konkluderer med at det meste av vegnettet i Sveio har ein standard som ikkje tilfredsstillir dagens krav til vegstandard. Rapporten slår vidare fast at vegstandarden ikkje tilfredsstillir den trafikale funksjonen vegsystemet i Sveio bør ha, og at vegnettet har dårlegare standard enn det som er normalt for vegar med same trafikkmengd og funksjon. Dei fleste fylkes- og kommunale vegane er smale og svingete. Eit unntak er Fylkesveg 47 som til ein viss grad tilfredsstillir dagens standard.

Over halvparten av fylkesvegnettet i Sveio har ikkje breidde nok til gul midtstripe, det vil seie mindre enn 5,5 m mellom kantlinjene. Dette betyr at tovegs trafikk vert hindra. Det er berre nokre få kilometer av fylkesvegnettet som har vegbreidde nok til å tilfredsstille standardkrava til Statens Vegvesen.

4.3 Personskadeulukker

Statens Vegvesen har oversikt over rapporterte ulukker med personskadar. Det er knytt ein del usikkerheit til statistikken, ein veit mellom anna at mange ulukker og skadar ikkje vert rapportert. Fotgjengar- og sykkelulukker er ofte underrapportert. Dei rapporterte ulukkene er registrert med eigenskapar som kan bidra til å finne ut mellom anna kva type ulukker det er mest av, og om det er meir ulukker i visse område i kommunen. Statistikken til Statens Vegvesen inneheld vidare informasjon om faktorar som vær-, føre- og lystilhøve og liknande. Figur 7 gir ei kartfesta oversikt over alle personskadeulukker i kommunen i perioden frå 1977 til august 2015.



Figur 7 Kartfesta trafikkulukker med personskader i Sveio kommune i perioden frå 1977 til august 2015. Kjelde: Statens vegvesen

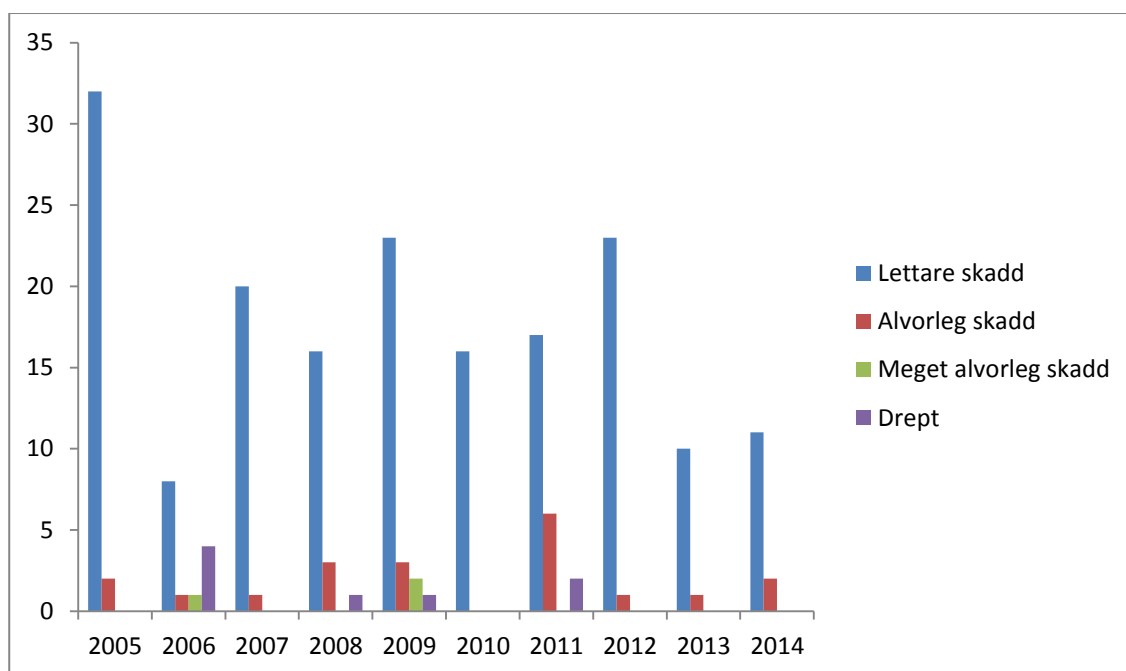
I perioden 1995-2000 var det 11 svært alvorleg skadde/omkomne i trafikken i Sveio, dvs 1,8 per år. I perioden 2001-2004 var det 5 svært alvorleg skadde/omkomne, dvs 1,2 per år. I perioden 2005-2009 var det 7 svært alvorleg skadde/omkomne, dvs 1,4 per år, mens det i perioden 2010-2014 var 2 svært alvorleg skadde/omkomne i trafikken i kommunen, dvs 0,4 per år.

I løpet av den siste tiårsperioden (2005-2014) er det registrert 138 ulukker med personskadar i Sveio kommune. Det er registrert 8 drepne, 3 meget alvorleg skadde, 20 alvorleg skadde og 176 lettare skadde personar i desse ulukkene. Det har generelt vore ein reduksjon både i talet på drepne, meget alvorleg skadde og lettare skadde i perioden 2010-2014 samanlikna med 2005-2009.

Tabell 1 Oversikt over registrerte ulukker med personskadar i Sveio kommune i perioden 2005 til 2014. Kjelde; Statens vegvesen.

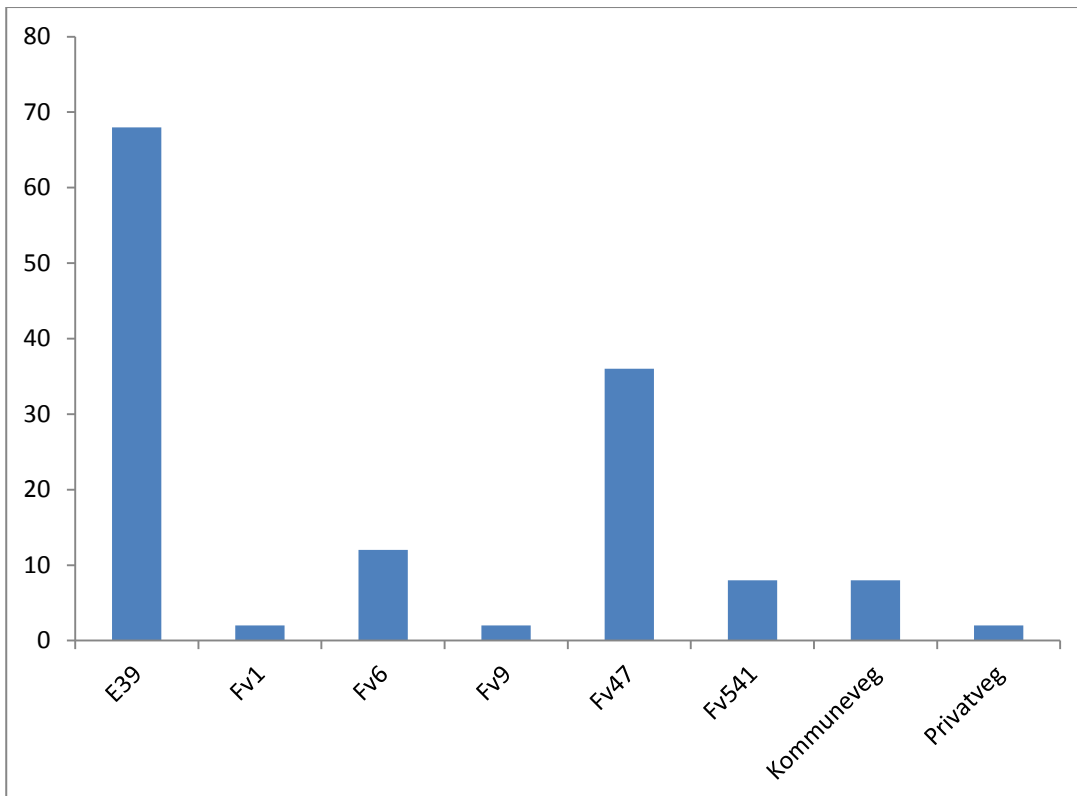
Årstal	Tal på drepne	Tal på meget alvorleg skadde	Tal på alvorleg skadde	Tal på lettare skadde
2005			2	32
2006	4	1	1	8
2007			1	20
2008	1		3	16
2009	1	2	3	23
2010				16
2011	2		6	17
2012			1	23
2013			1	10
2014			2	11
Totalt	8	3	20	176

Figur 8 gir ein oversikt over personskadeulukker i kommunen i perioden 2005 til 2014, fordelt på skadekategoriar.



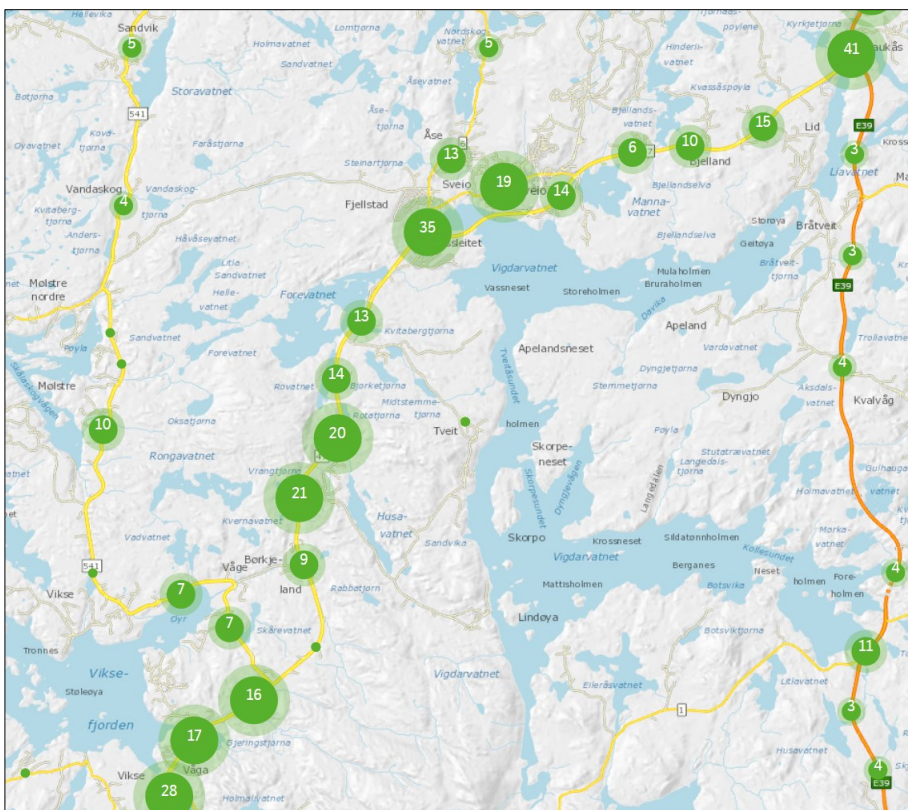
Figur 8 Oversikt over personskadeulukker i Sveio kommune i perioden 2005 til 2014. Kjelde: Statens vegvesen.

Dei fleste personskadeulukkene i perioden frå 2005 til 2014 har skjedd på E39 (Figur 9). På fylkesvegane i Sveio er det dei vegane med mest trafikk som òg har flest ulukker. Fv 47, Fv 541 og Fv 6 er dei tre fylkesvegane i Sveio som er mest utsett for ulukker.



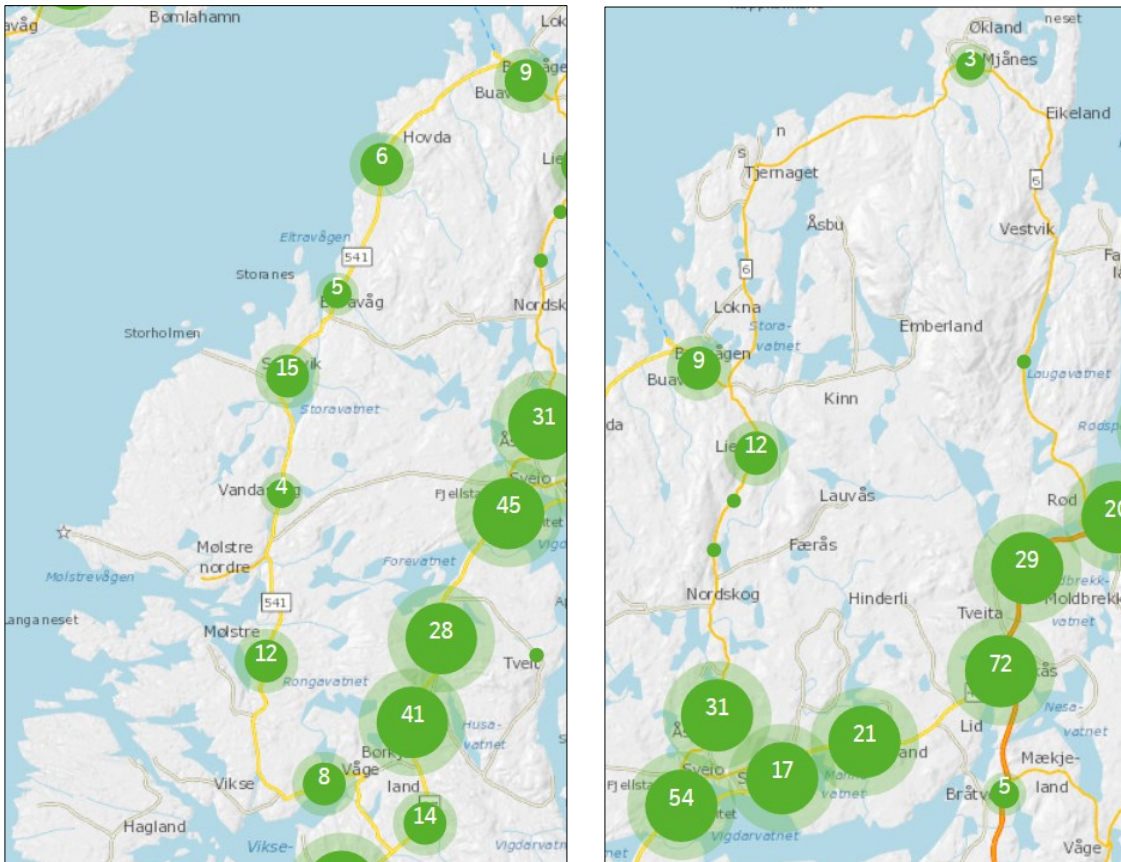
Figur 9 Oversikt over kor personskadeulukkerne dei siste ti åra har skjedd i Sveio kommune. Kjelde: Statens vegvesen.

På Fv 47 er det ingen ulukkespunkt som utmerkar seg spesielt. Ulukkene har skjedd spreidd langs heile vegen. (Samferdselsutredning Sveio, 2015)



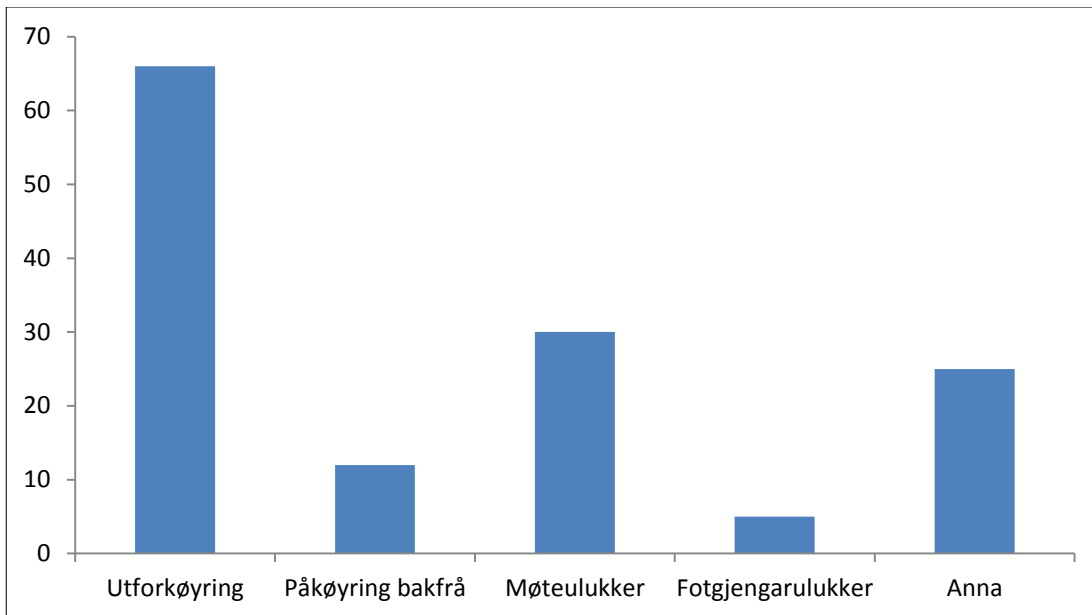
Figur 10 Oversikt over personskadeulucker langs Fv47 i perioden 1977-2015. Kjelde: Statens vegvesen.

På Fv 541 er øg ulukkene spreidd langs heile vegen, men det ser ut til at enkelte lokaliseringar peikar seg ut. På Fv 6 er ulukkene relativt spreidd langs heile vegen mellom Fv 47 og Buavåg. Det er likevel ein relativt konsentrert ulukkessituasjon i og kring Sveio sentrum og sentrumsnære område (Figur 11)



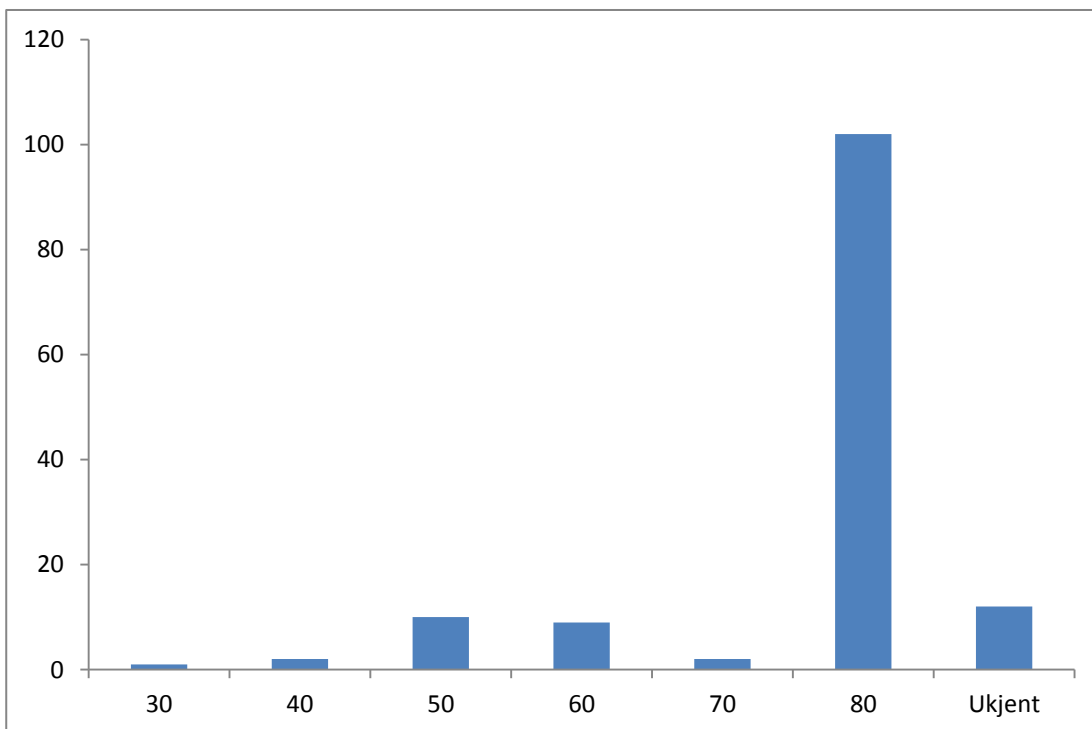
Figur 11 Oversikt over personskadeulucker langs Fv 541 (til venstre) og Fv 6 (til høgre) i perioden 1977-2015. Kjelde: Statens vegvesen.

Nesten halvparten (48 %) av personskadeulukkene i kommunen dei siste ti åra er utforkøyringsulucker (Figur 12). Denne andelen er relativt stabil, dei siste tre åra er 47 % av personskadeulukkene utforkøyringar. Av alle ulukkene med personskadar dei siste ti åra er 22 % møteulucker. Denne andelen har blitt redusert til 13 % dei siste tre åra, mens andelen ulucker som er forårsaka av påkøyring bakfrå har auka frå 9 % for dei siste ti åra til 16 % for dei siste tre åra.



Figur 12 Kategorisering av personskadeulukker i Sveio kommune i perioden frå 2005 til 2014.

Figur 13 gir ein oversikt over fartsgrensa i dei områda personskadeulukker i Sveio kommune har skjedd dei siste ti åra. Dei aller fleste ulukkene har skjedd på veg med fartsgrense 80 km/t.



Figur 13 Oversikt over fartsgrense der personskadeulukker i Sveio kommune har skjedd dei siste ti åra (perioden frå 2005-2014). Kjelde: Statens vegvesen

5 Fareklassar

I 1997 vart vegstrekningar i kommunen inndelt i fareklassar. Det er i denne planen gjort ein revisjon av inndelinga i fareklassar. Det er utvikla ein metodikk som fokuserer på ein del relevante faktorar, og eit poengsystem som medverkar til å plassera skulevegane i dei ulike fareklassane.

Inndeling i fareklassar er basert på ein metodikk der kvar skuleveg vert vurdert i henhold til eit kriteriesett. Nokre av desse kriteriene vert nytta til å skildra skulevegen, som til dømes veglengde og tal på ulukker. Ulukker er sett opp i fire ulike kolonner. «Uluke» angir det totale talet på registrerte ulukker på strekninga, «Uluke 2009-2015» gir ulukker i løpet av dei siste 6 åra, «% (2009-2015/total)» viser kor stor del av registrerte ulukker totalt som har skjedd i løpet av dei siste 6 åra, og «ulukke/km» angir talet på ulukker per kilometer på den aktuelle strekninga.

Når det gjeld dei resterande kriteriene er desse poengsett etter følgjande system/føresetnader:

GS-veg

Vegane er vurdert etter om dei har GS-veg/fortau eller ikkje. «JA» gir 0 poeng, «NEI» gir 4 poeng. Den store forskjellen i poengsum mellom «ja» og «nei» understrekar kor viktige gang- og sykkelvegar er for trafikktryggleiken. Vurderinga er gjort etter synfaring.

Sikthinder

Sikthinder inkluderer mellom anna terreng og vegetasjon. Poengsettinga er gjort basert på subjektive vurderingar og synfaring. Vurderingane er klassifisert slik: «Nesten ikkje sikthinder» gir 0 poeng, «lite sikthinder» gir 2 poeng, «middels mange sikthinder» gir 4 poeng og «mange sikthinder» gir 6 poeng.

Møte (køyrebanebreidde)

Meir enn 6 meter vegbreidde gir 0 poeng, 5-6 meter vegbreidde gir 2 poeng, 4-5 meter vegbreidde gir 4 poeng, og mindre enn 4 meter vegbreidde gir 6 poeng. Vurderinga er gjort basert på data frå Statens vegvesen.

Vegbelysning

Vegane er vurdert etter om dei har veglys eller ikkje. «JA» gir 0 poeng, «NEI» gir 2 poeng. Vurderinga er gjort etter synfaring og basert på data frå Statens vegvesen.

Trafikkmengd (ÅDT)

Mindre enn 500 ÅDT gir 0 poeng, 501-2000 ÅDT gir 2 poeng, 2001-4000 ÅDT gir 4 poeng, og over 6000 ÅDT gir 6 poeng. Vurderinga er gjort basert på data frå Statens vegvesen.

Fartsgrense

40 km/t og lågare gir 0 poeng, mellom 40 km/t og 60 km/t gir 2 poeng, over 60 km/t gir 4 poeng. Vurderinga er gjort basert på data frå Statens Vegvesen.

Busetnad

Busetnad langs vegen er vurdert basert på synfaring og data frå Statens vegvesen. Ingen busetnad gir 0 poeng, spreidd busetnad gir 2 poeng, tett busetnad gir 4 poeng og sentrumsområde gir 6 poeng.

Tillegg

Her kan det førast opp tilleggsinformasjon som til dømes relevant lokalkunnskap, endra trafikkmønster og andre faktorar som er relevant i vurderinga av fareklassar.

Skulevegane i kommunen er vurdert og gitt ein poengsum basert på denne metodikken. Ei fullstendig liste over skulevegane, kriterier og inndeling i fareklassar, samt kartfesting av vegstrekningane er gitt i vedlegg 3. Ei oversikt over skulevegane som havnar i fareklasse 1 og fareklasse 2 er gitt i Tabell 2.

Tabell 2 Oversikt over inndeling av skulevegar i kommunen i fareklasse 1 og 2

Vegnr	Strekning	Fareklasse
E39-3	Kryss Fv8_Nord - Hope	1
E39-4	Hope - Avk. Håvardsholm	1
E39-5	Avk. Håvardsholm - Førde grendahus	1
Fv1-1	E39 - Avkjørsel Liervegen	1
Fv1-2	Avkj. Liervegen - Selsås	1
Fv1-3	Selsås - Erve	1
Fv1-4	Erve - Våga	1
Fv6-1	Rødkryss - Vestvik	1
Fv6-2	Vestvik til Auklandsham skule	1
Fv6-3	Auklandhamn skule - kryss Øklandsnes	1
Fv6-4	Kryss Øklandsnes -Tjernagel	1
Fv6-7	Buamyr - Lier	1
Fv8-1	E39 sør - Lindås	1
Fv8-2	Lindås - E39 Nord	1
Fv47-6	Tveitvegen - Lindøykryss	1
Fv541-1	Fv47 - Vikse skule	1
Fv541-2	Vikse skule - Mølstrevåg	1
Fv 541-3	Mølstrevåg - Buavåg (Fv6)	1
Kv17	Liervegen	1
Kv33	Rophusvegen	1
Kv38	Løkjavegen	1
E39-8	Hanabrekka - Drange	2
E39-10	Kryss Rød - Haukås kryss	2
Fv2 -1	Fv541 - Mølstrevåg	2
Fv5-1	Krossgått - Våga	2
Fv6-5	Tjernagel - Buamyr	2
Fv6-8	Lier - Nordskog	2
Fv9-4	Valestrand oppvekstsenter /Einstadbøvoll -Tittelsnes kai	2
Fv47-3	Sveiogata (nord) - Fv6 Tjernagelvegen	2
Fv47-8	Vågedalen - Fv541	2
Kv14	Hanabrekka	2

Retten til skuleskyss:

Elevar i 1.-4. klasse langs skuleveg i fareklasse 1 får rett til skuleskyss.

Elevar i 1.-4. klasse langs skuleveg i fareklasse 2 får rett til skuleskyss der strekninga ligg mellom 2 og 4 km.

Nokre vegstrekningar som tidlegare var plassert i fareklasse 1 eller 2 har på bakgrunn av denne metodikken havna i ein høgare fareklasse, slik at elevane langs desse strekningane ikkje lenger har rett på fri skuleskyss.

Mindre endringar (+/- 1 fareklasse) vil truleg vera eit resultat av forskjellen mellom den tidlegare utførte subjektive vurderinga og den metodiske tilnærminga som er gjort i denne planen. Der det er større forskjellar mellom ny og tidlegare vurdering vert det i det følgjande gitt ei grunngeving:

E39: Førde, Grendahus - skule (frå fareklasse 1 til 4)

Strekninga vert vurdert som mindre trafikkfarlig på grunn av:

- Ny undergang for gåande og syklande samt tilhøyrande gang-og sykkelvegar.
- Krysset til Førde sentrum har blitt oppgradert med trafikkø.

E39: Førde skule - Hanabrekka (frå fareklasse 1 til 4)

- Strekninga har gang- og sykkelveg, samt undergang ved skulen.
- GS-veg er skilt frå køyrebana med autovern.

- Strekninga er belyst og har gode siktforhold.
- Fartsgrensa er sett ned til 60 km/t.
- Køyrebanen har god standard.

Sjølv om trafikkmengda er høg, kan strekninga ikkje vurderast som svært trafikkfarlig. Dette viser også ulykkesstatistikken. Sidan midt på 1970-talet er det ingen registrerte trafikkulykker på denne strekninga.

Fv6: Kryss Sveiogata - Fv47 (frå fareklasse 2 til 5)

- Strekninga har gang- og sykkelveg, samt undergang Fv47
- GS-veg er skilt mot køyrebanen med autovern
- Strekninga er belyst og har gode siktforhold
- Fartsgrensa er sett ned til 60 km/time
- Det er ikkje busetnad langs strekninga.

Strekninga vert ikkje vurdert som svært trafikkfarlig. Dette viser også ulykkesstatistikken. Det er ingen registrerte trafikkulukker på strekninga sidan midt på 1970-talet.

Fv6: Sveio sentrum (frå fareklasse 2 til 5)

- Strekninga har gang- og sykkelveg, samt fleire overgangar
- I sentrumsområde med tett busetnad er fartsgrensa sett ned til 40 km/t
- Det er fleire fartshumpar langs strekninga
- Strekninga er belyst og har gode siktforhold
- Køyrebanen har god standard

Strekninga vert ikkje vurdert som svært trafikkfarlig. Det er registrert 7 trafikkulukker på strekninga sidan midt på 1970-talet, og berre ei ulukke har involvert gåande eller syklande.

Fv47: Fv 541 - Kommunegrense (frå fareklasse 2 til 4)

- Strekninga har gang- og sykkelveg, samt undergang Fv47
- GS-veg er skilt mot kjørebanen med rabatt/autovern
- Strekninga er belyst og har stort sett gode siktforhold
- Fartsgrensa er sett ned til 60 km/t
- Det er nesten ingen busetnad langs vegen.

Strekninga er ikkje vurdert som svært trafikkfarlig. Dei aller fleste registrerte ulukker på denne strekninga skjedde i perioden før 2009.

6 Tiltak - generelt

Det kan vera fleire former for tiltak knytt til trafikkisikring. Tiltaka kan vera førebyggjande, haldningsskapande eller konkrete/fysiske. I det følgjande vert dei ulike typane av tiltak skildra generelt. I kapittel 7 vert dei konkrete fysiske tiltaka og prioriteringa av desse gjennomgått.

6.1 Førebyggjande og haldningsskapande arbeid

Trafikkulukker kan ha si årsak i både menneskelege feilhandlingar og fysiske tilhøve på ulukkesstaden. Haldningsskapande arbeid inn mot dei ulike trafikantgruppene er svært viktig for å redusere feilhandlingane. Det er ei utfordrande, men likevel viktig oppgåve å skapa varige gode haldningar til korleis ein skal opptre i trafikken. Fysiske tiltak kan til ei viss grad eliminera risiko for ulukker, men det er åtferdsendingar som må til dersom ein skal oppnå ein radikal og permanent reduksjon i talet på trafikkulukker. Åtferdsendingar er prosessar som tek lang tid, det er difor viktig å ha eit langsiktig perspektiv i haldningsarbeidet. Det finst forskingsresultat som viser at opp til 9 av 10 trafikkulukker kunne vore unngått dersom trafikantane respekterte regelverket fullt ut (fart, promille, bilbelte, vikeplikt m. fl.). Haldningsskapande arbeid som fører til åtferdsending er difor svært viktig.

Synlegheit: Trafikantbiletet oppfattar vi først og fremst gjennom synet vårt. Det er svært viktig med eit opplyst trafikkbilete, men det er også svært viktig at dei einskilde trafikantane sjølve tek ansvar for å vere synlege. Refleksbruk er svært viktig. Det må jobbast haldningsskapande inn mot alle aldersgrupper når det gjeld refleksbruk; i barnehage, på skule, på arbeidsplassane og i organisasjonslivet elles.

Sikringsutstyr: Det er viktig å vere merksam på dei tiltaka ein sjølve kan gjere for å redusere skadeomfanget dersom ulukka først er ute. Alle syklistar bør stadig bli minna om å bruke hjelm. Hjelm reddar liv. Også i bil er det svært viktig å nytte påbudt sikringsutstyr. Barn skal sikrast forskriftsmessig, og alle skal bruke setebelte. Analyse av trafikkulukkene på nasjonalt nivå viser at mange alvorlege skadeutfall/ dødsfall truleg kunne vore unngått dersom vedkomande hadde brukt bilbelte.

Ungdom og unge vaksne er særleg innblanda i ulukker. Kontaktpunkt inn mot unge vaksne er arbeidsplassane, helsestasjon (t.d. i samband med oppfølging av småbarn), idrettslag, velforeiningar, foreldremøte ved barnehagar og skular, etc. Det bør årleg vere tema på foreldremøte og andre fellesmøte i regi av både barnehagar, skular og i ulike organisasjonar som t.d. idrettslag, å fokusere på haldningsskapande trafikkisikringsarbeid.

Det offentlege skal leggja til rette for tryggleik på offentleg veg, men det er til sist den enkelte trafikant som avgjer kor trygt det er å ferdast på vegen. Denne planen føreset at den enkelte trafikant tek ansvar for eiga åtferd (særleg dei som fører motorkøyretøy), samt at innbyggjarane gjer sitt til å trygga ferdsel på vegen. Forventningar om det individuelle ansvar omfattar slikt som:

- Følgja gjeldande regelverk
- Siktbetring på eigedom - plassering og utforming av gjerde og vegetasjon som sikrar god sikt ved avkøyringar og kryss.
- Seia frå om uforvarleg åtferd i trafikken til den det gjeld.

Trafikkisikringsarbeid i kommunen

For å lukkast med kommunalt trafikkisikringsarbeid må arbeidet skje i fleire av etatane til kommunen, i tillegg til at arbeidet må forankrast i den politiske og administrative leiinga. Trygg trafikk har ein del anbefalingar for korleis dei ulike aktørane i kommunen bør opptre for å førebyggja trafikkulukker:

Aktør/ansvarleg	Anbefaling	Tidspunkt
Ordførar og rådmann i samarbeid	Trafikktryggleik bør løftast inn i samfunnsdelen i kommuneplanen	
	Kommunen bør ha ein kommunedelplan for trafikktryggleik. Denne planen bør skildre rapporteringsrutinar og ansvarsfordeling, og innehalda ei oversikt over trafikkulukker i kommunen.	
	Det bør etablerast eit politisk utval som er ansvarleg for at trafikkisikringsarbeidet blir fulgt opp.	
	Trafikkisikringstiltak bør prioriterast på budsjettet	
Rådmann	Det bør utarbeidast reglar for reiser og transport i regi av kommunen.	

Plan og forvaltning	Alle planar som blir lagt fram for politikarane skal ha vurdert omsynet til trafikktryggleik	
	Kommunen sine areal- og reguleringsplanar skal leggast fram for talspersonen til barna	
	Kommunen skal ha ein trafikkiksikringsplan der alle ansvarsområda til kommunen er ivaretatt.	
Helse og omsorg	Leiaren skal ha oversikt over trafikkulukker og trafikkuhell i kommunen.	
	Trafikksikring skal bli ein del av folkehelsearbeidet	
	Kommunen skal ha rutinar for informasjon om rus og verneutstyr i det førebyggjande arbeidet	
Teknisk og drift	Kommunen bør kartleggja behov for trafikksikringstiltak på veg	
	Kommunen bør ha utarbeidd prioriteringsliste for ulike trafikksikringstiltak på veg	
	Kommunen bør ha retningsliner for vedlikehald som har trafikksikringseffekt	
Oppvekst	Etatsleiaren for oppvekst/skule/barnehage bør delta i utarbeiding av kommunen sin trafikkiksikringsplan.	
	Barnehage og skule bør synleggjerast i kommunen sin trafikkiksikringsplan gjennom konkrete tiltak og rapportering	
	Alle barnehagar og skular skal ha årsplanar for trafikk	
	Alle barnehagar og skular skal ha reglar for reiser og transport i regi av kommunen.	
Kultur og miljø	Kommunen bør inkludera frivillige organisasjonar i trafikkiksikringsplanen.	
	Kommunen bør stilla krav om reglar for reiser og transport i sitt reglement for kulturstøtte	
	Kommunen bør vera pådrivar slik at frivillige organisasjonar har fokus på trafikktryggleik innanfor eigen verksemd.	

6.2 Trafikksikring i kommunal planlegging

Det er viktig at arealplanar som vert utarbeidd vurderer omsynet til trafikktryggleik. Dette gjeld både kommuneplanlegging og reguleringsplanlegging. Arealplanlegging gir høve til å påverke både trafikkmengde, reisande si fordeling mellom ulike transportmiddel og nivå for risiko på den enkelte veg. Føremålet med arealplanlegging med omsyn til trafikktryggleik må vera lågast mogleg risiko for ulukker. Tilhøve som planlegginga kan påverke er mellom anna lokalisering av vegar, bustadar, arbeidsplassar, handel og skule, samt utforming av vegnettet og den enkelte vegen.

Trafikktryggleikstiltak må vurderast som ein del av arealplanlegginga, både innanfor det aktuelle planområdet og eventuelt på vegar i nærområdet. Dette vil vera særleg aktuelt dersom tiltaka medfører auka eller endra trafikkmonster. Ein bør tilstreba at det vert etablert gode løysingar for mjuke trafikantar i samband med alle utbyggingar, og vegnettet må konstruerast slik at det leier til trafikksikker åtfærd. Bruk av rekkefølgekrev kan vera eit effektivt verkemiddel for å sikra at tiltak som er viktige for trafikktryggleiken vert gjennomført.

6.3 Fysiske tiltak

Temaark

For nokre tiltaksforslag er det utarbeidd egne temaark. Temaarka inneheld illustrasjonar og kart som viser føreslåtte tiltak, og gir utfyllande informasjon til prioriteringslistene i tiltaksplanen. Temaarka ligg som vedlegg 1 til planen, og omfattar følgjande strekningar/tiltak:

- E39-Kryss ved Solheimslia (tiltak 1)
- Fv6-Sveio sentrum (tiltak 22 og 23)

- Fv6-Kryss ved gamal gravplass, Sveio (tiltak 24)
- Fv47-GS-veg (tiltak 30 og 31)
- Fv47-Kryss Krossleite (tiltak 38)
- Kommunalveg-Ryvarden (tiltak 52)

Gang- og sykkelveggar

Mange mjuke trafikantar følar seg utrygge i trafikken, særleg når dei må ferdast i blanda trafikk med mykje biltrafikk. I «nasjonal sykkelstrategi» for 2010-2019 er det ei målsetting om at sykkeltrafikk i Noreg skal utgjera minst 8 % av alle reiser. For å gjera det meir attraktivt å gå eller sykle er etablering av gang- og sykkelveg/fortau aktuelle tiltak. Gang- og sykkelveggar vil skilje trafikk og mjuke trafikantar slik at risiko for ulukker vert redusert, samstundes som dei gir betre framkomstmoglegheit og tryggleik ved ferdsel.

Plassering av busstopp

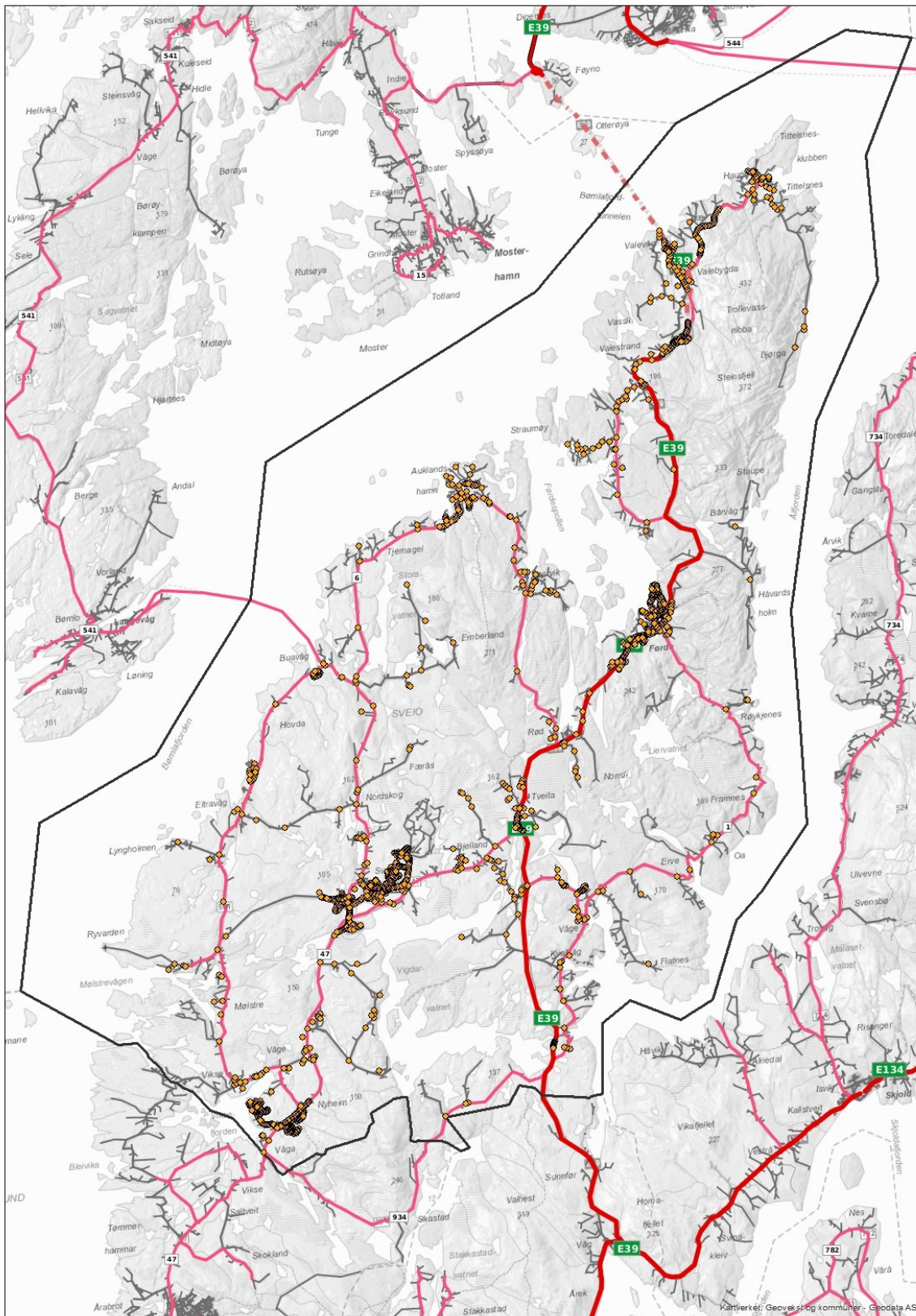
Sikring av busstopp/busshaldeplass har som føremål å redusere sannsyn for ulukker i samband med på- og avstiging frå buss. Vegnormalane til Statens vegvesen gir generelle retningsliner for plassering av busstopp. Tilhøve som må vurderast er mellom anna lokalisering i forhold til bustadområde, skule/institusjonar, kryss og siktforhold. Ein må forsøka å unngå unødvendig kryssing av veg ved plassering av busstopp. Busstoppa bør heller ikkje plasserast tett opptil svingar med dårlege siktforhold. Det bør vera plass for ventande passasjerar, slik at desse ikkje må stå ute i vegbana med den risikoen det medfører.

Kantklipp/hogst

Kantklipp og hogst på siderareal vil bidra til å auke sikten langs veggen og redusere skadeomfang av utforkøyringar. Det kommunale og fylkeskommunale vegnettet er i stor grad etablert utan vegskulder. Dette medfører at vegetasjonen veks heilt inn til køyrebana. På smale veggar skapar dette uoversiktlege tilhøve, også på rette strekkingar. Særleg skulevegane er viktige med omsyn til kantklypping grunna små og umodne trafikantar. Det er avgjerande at møtande trafikk ser skuleborna. Hogst på sideareal kan også bidra til å redusere konsekvensane ved utforkøyringar. Andre tiltak kan vere å setje opp autovern der storvaksen skog står tett på veggen.

Veglys

Synlegheit er sentralt i trafiksikringsarbeidet. Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og utnyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. Veglys sikrar opplyste veggar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Lys medverkar til at trafikantane får betre synsinformasjon i mørkret, og reduserer særleg talet på fotgjengarulukker. Dessverre er fotgjengarulukkene underrapportert i ulukkesstatistikkane, og det er derfor vanskeleg å måle effekten av tiltaket. Haust og vinter er det mørkt ute både når skuledagen byrjar og når den sluttar. Veglys er viktig for at bilistane skal sjå barna på veggen. I tillegg til å vere eit trafiksikringstiltak, er etablering av gatelys også eit trivselstiltak og eit tiltak som motiverer til å gå/ sykle i staden for å køyre. Dette er ein viktig faktor i eit folkehelseperspektiv. Ein oversikt over eksisterande veglys i kommunen er gitt i Figur 14.



Figur 14 Gatelys i Sveio kommune. Kjelde Sveio kommune

7 Prioritering av tiltak for perioden 2017-2028

I trafikksikringsarbeidet skal det takast omsyn til alle trafikantar, både dei som går/syklar og dei som brukar motoriserte køyretøy, men mjuke trafikantar skal prioriterast. Det er mange verkemiddel å velja mellom i trafikksikringsarbeidet, og det er stor variasjon med omsyn til effekten av tiltaka, kostnadar og tal på personar tiltaka kjem til gode. Til dømes er gang- og sykkelveg eit svært kostbart tiltak, medan t.d. fartsdempande tiltak kan gjennomførast for ein relativt låg sum og ha ein vel så stor nytte/kostnadseffekt.

7.1 Innspel til planarbeidet

Ved oppstart av arbeidet med revidering av trafikksikringsplanen var det høve for innbyggjarane å koma med innspel til planarbeidet, det vil seia føreslå konkrete trafikksikringstiltak. Det har totalt kome 44 innspel frå innbyggjarar, lag og organisasjonar. I tillegg har kommunen kome med 11 konkrete innspel.

Undersøkingar viser at det ikkje alltid er samsvar mellom dei områda folk meiner er trafikkfarlege og dei stadene som verkeleg har høg ulukkesrisiko. Slike innspel gir ofte meir svar på kor trafikantane føler seg utrygge, sjølv om innspela sjølvsagt òg kan bidra til å avsløra reelle trafikkfeller. Reduksjon av utrygghet kan vera eit mål i seg sjølv, men ein bør vera bevisst på kva tiltak som først og fremst bidreg til å redusera utryggheta, og kva tiltak som faktisk reduserer ulukkesrisikoen.

Alle innspela som har kome fram i planprosessen er vurdert. Nokre av innspela/forslaga til tiltak er ikkje tatt med vidare i prosessen. Dette gjeld tiltak som vert ivaretekne gjennom andre parallelle prosessar, eller tiltak som ikkje kan definerast som klare trafikksikringstiltak, men som først og fremst fokuserer på betre trafikkflyt, omsyn til komfort eller andre tilhøve. Tabellen i vedlegg 4 gir ei oversikt over innkomne innspel, og korleis innspelet er handsama. I dei tilfella innspela er følgd opp av konkrete tiltaksforslag er det vist til desse i tabellen.

7.2 Metode for prioritering av tiltak

Tiltaka er basert på innspel til planarbeidet. Det er dessutan gjennomført synfaring, og i tillegg er alle tiltaksforslag frå førre trafikksikringsplan, og som ikkje er realisert vurdert på nytt.

Prioriteringslista for tiltaka skil mellom fire tiltaksklassar:

Tiltaksklasse 1:	Totalkostnader under kr 50 000,-
Tiltaksklasse 2:	Totalkostnader mellom kr 50 000,- og kr 1 000 000,-
Tiltaksklasse 3:	Totalkostnader mellom kr 1 000 000 og 5 000 000,-
Tiltaksklasse 4:	Totalkostnader over kr 5 000 000,-

Innanfor tiltaksklassane er tiltaka gitt prioritet 1 (høg), 2 (middels) og 3 (låg).

Følgjande faktorar er vurdert for kvart tiltak:

1. Vert strekninga nytta som skuleveg?
2. Ulukkesstatistikk (personskadeulukker)
3. Status for tiltaket i førre trafikksikringsplan
4. Vurdering av sikthinder på strekninga
5. Vegbreidde
6. Vurdering av tryggleik for gåande og syklande
7. Trafikkmengd

For faktorane 4, 5, 6 og 7 er det gjort ei vekting, som så dannar grunnlaget for ein total «poengsum». Basert på «poengsum» er tiltaka gitt ei prioritering frå 1 til 3. Dei tiltaka som kjem ut med høgast poengsum vert prioritert høgast.

Sjå vedlegg 2 for fullstendige lister over tiltaka, prioriteringskriteria og forklaring til desse.

Fleire av tiltaka krev midlar frå regionalt/nasjonalt nivå, og det vil vera viktig for kommunen å vera pådrivar for å få starta desse prosessane i planperioden.

7.2 Kriterium for prioriteringar

I det følgjande kapittelet er dei aktuelle faktorane som ligg til grunn for prioritering av tiltaka omtala nærare. Faktorane 1 (skuleveg), 2 (ulukkesstatistikk) og 3 (status for tiltaket i førre trafikksikringsplan) vert ikkje vekta, men er inkludert i tabellen for å gi utfyllande informasjon.

Skuleveg

Gir informasjon om den aktuelle vegstrekninga vert nytta som skuleveg i dag.

Ulukkesstatistikk (personskadeulukker)

Gir informasjon om i kva grad den aktuelle vegstrekninga har vore ulykkesutsett.

Status for tiltaket i førre trafikksikringsplan

Gir informasjon om det aktuelle tiltaket var med i den førre trafikksikringsplanen.

Vurdering av sikthinder, vegbreidde og tryggleik for gåande og syklende gjennom synfaring

Det er gjennomført synfaring i samband med arbeidet med trafikksikringsplanen. Synfaringane har mellom anna gitt informasjon om vegstandard og -breidde, tryggleik for gåande og syklende, og har i tillegg hatt fokus på å identifisera vegstrekningar med dårlege siktforhold.

Trafikkmengd

Trafikkmengda (ÅDT) varierer frå under 500 til over 3000 ÅDT på fylkesvegane i kommunen. Dette vil vera ein faktor som spelar inn når tiltaka skal prioriterast.

7.3 Kostnadsvurdering

Det er gjennomført ei grov kostnadsvurdering for kvart av tiltaka. Prisgrunnlaget er «enhetspriser for ulike TS-tiltak» (Håndbok V720- Trafikksikkerhetsinspeksjoner, Statens vegvesen 2005). Handboka viser einingsprisar frå år 2004. For å koma nærare dagens prisar er einingsprisane auka med gjennomsnittleg 20 %. I denne planfasen vil kostnadsvurderingane berre vera eit grovt estimat. Særleg ved store, komplekse tiltak som omfattar fleire ulike enkelttiltak kan det oppstå store avvik etter detaljert planlegging og gjennomføring av tiltaket.

7.4 Overordna føringar og ansvar for gjennomføring

I samband med rullering av TS-planen er overordna føringar lagt til grunn. Dette betyr at gjeldande vegnormalar og aktuelle handbøker for trafikksikringsarbeid har vore styrande for arbeidet.

Dei fleste konkrete fysiske tiltaka ligg på fylkesvegnettet. Dette er fylkeskommunen/Statens vegvesen sitt ansvarsområde. Det er likevel viktig at kommunen er ein pådrivar, og er engasjert i prosessane med å realisera tiltaka.

8 Tiltaksplan

Trafikksikringsplanen legg opp til ei rekkje tryggingstiltak på vegnettet i Sveio kommune. Tiltaka er delt inn i fysiske tiltak, førebyggjande og haldningsskapande tiltak og organisatoriske tiltak. Dei fysiske tiltaka er igjen delt inn i generelle og konkrete tiltak. Dei generelle tiltaka omfattar heile vegnettet, mens dei konkrete tiltaka er retta mot bestemte strekningar.

Tiltaksplanen vil vera retningsgjevande for fylkeskommunale og statlege trafikksikringstiltak i Sveio kommune. Tilgang til finansiering vil vera avgjerande for når dei ulike prosjekta kan bli gjennomført. Dette avheng av kva midlar som vert sett av i stats-, fylkes- og kommunebudsjett. Ein del av tiltaka i planen kan gjerast i samband med vedlikehald og takast over vedlikehaldsbudsjettet. For dei aller fleste tiltaka er det likevel naudsynt med tilførsel av friske midlar.

8.1 Fysiske tiltak

Generelle fysiske tiltak

- Generelt vedlikehald av vegnettet, inkludert brøyting og strøing
- Innsats på rydding/hogst for å forbetra siktilhøva langs vegnettet
- Fokus på etablering og vedlikehald av veglys.
- Behov for skilting, overgangsfelt og innfartsparkering er tiltak som må vurderast fortløpande, etter behov.

Konkrete fysiske tiltak

Ei oversikt over dei konkrete fysiske tiltaka er gitt i Tabell 3 - Tabell 6. Tiltaka er delt inn i tiltaksklassar, fordelt på kostnader, og gir ei oversikt over prioritering og kostnadsestimat. For ei meir detaljert oversikt over bakgrunnen for prioriteringane som er gjort, sjå vedlegg 2.

8.2 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak

Tiltak:

- Trafikksikringsopplæring i barnehagane.
- Trafikktryggleik som tema på kontrollar på Helsestasjonen.
- Trafikksikringsopplæring i samsvar med kunnskapsløftet.
- Elevar bør oppmodast til å bruka refleks og sykkelhjelm.
- Arbeidsplassane bør stimulera sine tilsette til bruk av refleks, sykkelhjelm og bilbelte.
- Fokus på kontrollar, både når det gjeld fart, rus og bruk av sikring i bil.

8.3 Organisatoriske tiltak

Tiltak:

- Etablere rutinar som sikrar at planar og politiske vedtak tek i vare omsyn til trafikksikring i nærmiljøa.
- Syte for grundig og systematisk oppfølging av tiltaka.

Tabell 3 Tiltaksklasse 1 (totalkostnader under kr 50 000,-)

Tiltak nr.	Strekning	Tiltak	Prioritering	Kostnadsvurdering	
				Bygge-kostnader (eks. mva)	Total-kostnader (inkl.mva)
E 39					
12	Kryss Førde sentrum	Skilting og oppmerking av gangfelt over kommunalveg	3	8 400	11 400
Fylkesveg Fv 1					
17	Svingen ved settefiskanlegget på Fjon	Forbetring av siktzone i svingen (vegetasjonsrydding)	2	12 000	16 000
Fylkesveg Fv 6					
Fylkesveg Fv 8					
Fylkesveg Fv 9					
28	Ved oppvekstsentrum, avkjørsel Einstabøvoll gard	Utviding av ellipsestein rund hjørnet	2	10 000	13 500
Fylkesveg Fv 47					
Fylkesveg Fv 541					
46	Vikse skule - Mølstrekrossen	50 km/t fartsgrense	2	24 000	32 400
Kommunalveger					
49	Gamlevegen, Myklevollvegen	30 km/t fartsgrense, fjerne hekk	1	4 800	6 480
50	Sveioåsen, bustadfelt	Bygge nokre meter gangveg på andre sida + gangfelt	1	30 000	40 500
53	Avkjørsel tomt 72/46	Forbetring siktzone, vegetasjonsrydding	2	12 000	16 000
54	Tørresplass Sveio	Fartshumpar (4 st.)	2	28 800	38 880
55	Sving Liabrekka	Fjerne/flytte hekk	2	drift	-
58	Vegen til Straumøy Valestrand	Fartshumpar, 30 km/t	2	28 800	38 880
60	Haukås - Nesevegen	Overta privat veglys, lys ved postkassestativ Nese	2	drift	-
61	Lid	Fylle i og utvide svingen, grunn blir gitt gratis	2	24 000	32 400
64	Vasslikrysset	Overta privat veglys	2	drift	-
66	Eidsvågvegen, Valevåg	Skilting «Forbudt for motorvogn» (306.1) og underskilt «gjeld ikkje beboere»	3	7 200	9 600

(Totalkostnader inneholder mva og prosjekteringskostnader)

Tabell 4 Tiltaksklasse 2 (totalkostnader mellom kr 50 000,- og 1 000 000,-)

Tiltak nr.	Strekning	Tiltak	Prioritering	Kostnadsvurdering	
				Bygge-kostnader (eks. mva)	Total-kostnader (inkl.mva)
E 39					
3	Haukås bensinstasjon - avkjørsel Tveitaveg nord	Gatelys Forbedring siktsone mot avkjørsel	2	200 000	270 000
5	Bensinst. - Haukåskrysset	Lys langs GS-veg	2	460 000	620 000
8	Akjørsel Vihovdavegen, sør	Frakopling frå E39	2	50 000	68 000
9	Ulveraker - Vihovde	Sette opp autovern	2	60 000	81 000
13	Busslomme Vihovda	Flytta busslomme til andre sida	3	480 000	648 000
14	Søre veg Tveita	Lage til/sette opp busstopp	3	120 000	162 000
Fylkesveg Fv 1					
15	Heile strekningen	Trafikksikkerhetsinspeksjon etter HB V720	1	200 000	270 000
Fylkesveg Fv 6					
18	Heile strekningen	Trafikksikkerhetsinspeksjon etter HB V720	1	200 000	270 000
21	Åse - Nordskog	Sette opp lys	1	60 000	81 000
23	Sveio sentrum	Ny overgang ved skulen	1	60 000	80 000
24	Kryss Sveiogata/Fv6 ved gamle Gravplass	Forlenging av GS-veg fram til krysset, oppgradering kryss, overgang over Fv6 med opphøyd gangfelt	2	320 000	440 000
Fylkesveg Fv 8					
25	ved Bøtjørn på Lindås	Møtelomme	2	60 000	80 000
Fylkesveg Fv 9					
28	Oppvekstsentrum, avkjørsel Einstabøvoll gard	Utviding av ellipsestein rund hjørnet	2	10 000	13 500
29	Tittelsnes, Hauganes	Nytt rekkverk ved kryssing Haugskjerelva	2	120 000	160 000
Fylkesveg Fv 47					
Fylkesveg Fv 541					
40	Heile strekningen	Trafikksikkerhetsinspeksjon etter HB V720	1	200 000	270 000
43	Sving sør frå Gullvegen 497	Forbetring av siktsone, sprengje vekk fjellknaus	2	150 000	200 000
47	Ved tomt 55/6	Rekkverk på støttemuren	3	360 000	480 000
Kommunalveger					
51	Vågedalen	Veglys	1	480 000	650 000
52	Mellom parkeringsplass og turstien til Ryvarden	Etablering av gangsti langs vegen (grus)	2	670 000	900 000
56	Vågedalen	Fartshumpar eller gjennomkøyring forbode	2	43 200	58 320
57	Straumavegen	Veglys	2	500 000	650 000
65	Vegen mellom Fjellstad og Fv6	Etablering av 2 fartshumpar (1 vest for nedre Fjellstad, 1 før kryss Fv6), fartsgrense 40 km/t, Stoppskilt ved krysset Fv6	2	55 000	70 000
67	Busstuplass	Oppgradering snuplass	3	100 000	135 000
68	Børgavegen, ved tomt 3/5	Rekkverk langs vegkant	3	240 000	325 000

Tabell 5 Tiltaksklasse 3 (totalkostnader mellom kr 1 000 000,- og kr 5 000 000,-)

Tiltak nr.	Strekning	Tiltak	Prioritering	Kostnadsvurdering	
				Byggekostnader (eks. mva)	Totalkostnader (inkl.mva)
E 39					
7	Avkjørsel Liereid	Forbetring av siktzone, Gatelyst Utbetring av krysset med venstresvingfelt	2	970 000	1 300 000
11	Bensinstasjon Haukås	Avkjøringsfil ved bensinstasjon (nord)	2	1 200 000	1 620 000
Fylkesveg Fv 1					
16	Avkjørsel skytebane	Forbetring av siktzone i svingen	1	1 600.000	2 160 000
Fylkesveg Fv 6					
22	Sveio sentrum	Tosidig fortau	1	3 600 000	4 800 000
Fylkesveg Fv 8					
26	Liereidvegen	Nedsett fartsgrense, utvide punktvis, ordne betongkant, fleire veglys	2	2 400 000	3 240 000
Fylkesveg Fv 9					
Fylkesveg Fv 47					
35	Haukås - Sveio	Gatelyst	2	1 890 000	2 550 000
37	Kryss Søre Våge FV1 til Eilerås	Siktutbetring, vurdere full stopp, avkjøringsfil frå nord	2	1 200 000	1 620 000
38	Kryss Krossleite	Fartsgrense 70, ombygging av krysset med venstresvingfelt frå Sveio	3	1 200 000	1 600 000
Fylkesveg Fv 541					
42	Bru sør for Vandaskog skule	Utvide bru	2	960 000	1 296 000
44	Rødmyr	Utbetre svingar, nedsett fartsgrense	2	2 400 000	3 240 000
45	Eltravåg	Fartsgrense 50 km/t, utbetring av svingar	2	1 200 000	1 620 000
Kommunalveger					
48	Løkjevegen ved bedehus	Forbetring av siktsoner, fjerna fjellnabb, justering av veglinje	1	1 300 000	1 750 000
63	Moldbrekkvegen	Asfaltering, forbetring siktzone (fjerne fjellnabb)	2	1 850 000	2 500 000

(Totalkostnader inneholder mva og prosjekteringskostnader)

Tabell 6 Tiltaksklasse 4 (totalkostnader over kr 5 000 000,-)

Tiltak nr.	Strekning	Tiltak	Prioritering	Kostnadsvurdering	
				Bygge-kostnader (eks. mva)	Total-kostnader (inkl.mva)
E 39					
1	Nord for Førde sentrum	Etablering nytt kryss på E39 og ny tilkomstveg til byggefeltet ved avkjørsel Samfunnshus, Flytting fartsgrense 60 nord for krysset	1	8 000 000	10 700 000
2	Hanabrekko - Rødpollen	Ny GS-veg mellom Hanabrekko - Rødpollen	1	12 000 000	16 200 000
4	Rødkrysset	Forbetring siktzone (vegetasjonsrydding) i krysset, Oppgradering av krysset (SVV)	1	4 400 000	5 900 000
6	Kryss Håvardholm	Justeringar på strekningen E39, forbetring siktsoner, utbetring av krysset	2	8 800 000	11 900 000
10	Kryss Hanaleite	Under/overgang	2	7 200 000	9 720 000
Fylkesveg Fv 1					
Fylkesveg Fv 6					
19	Fra Sætre til Ytre Lio	Veglys	1	4 000 000	5 500 000
20	Bua Barnehage/Skulehus - Lyngstad	Ombygging av veg/ fortau (Reguleringsplanen er under arbeid)	1	35 000 000	47 000 000
Fylkesveg Fv 8					
Fylkesveg Fv 9					
27	Frå gamle E39 - oppvekstsentrum	Ny G/S-veg	2	7 800 000	10 500 000
Fylkesveg Fv 47					
30	Lindøykrysset - n. avkøyring Tveit	Ny G/S veg	1	11 400 000	15 400 000
31	Frå steinbrudd - Vågedalen	Ny G/S-veg, undergang	1	18 000 000	24 300 000
32	Kryss Bjelland /Lid	Undergang GS-veg	1	7 200 000	9 700 000
33	Ekrene	Undergang	1	7 200 000	9 720 000
34	Kryss Fv47/Sveio-nord/Solstadvegen	Ombygging av krysset	2	4 000 000	5 400 000
36	Ved Hinderlivegen	Undergang	2	7 200 000	9 720 000
Fylkesveg Fv 541					
39	Vikse skule	Bygge sykkel og gangveg, sette opp fleire veglys, utvide vegen punktvis	1	36 000 000	48 600 000
41	Gullvegen (Fv47-Vikse skule)	Veglys, ombygging, G/S-veg	1	19 600 000	27 000 000
Kommunalveger					
62	Rophusvegen	Ny tilkomstveg/GS-veg til byggefeltet	2	26 400 000	35 700 000

(Totalkostnader inneholder mva og prosjekteringskostnader)

9 Vedlegg

Vedlegg 1	Temaark
Vedlegg 2	Prioriteringsliste for tiltak
Vedlegg 3	Fareklassar tabell og kart
Vedlegg 4	Innspel til trafikksikringsplanen

