



Trafikksikringsplan

Stord kommune 2022-2025

Kommunedelplan-Temaplan

Vedteken plan

Samandrag

Oppstart av Ts-planarbeidet vart gjort 24.08.2020 og Stord kommune inngjekk intensjonsavtale med Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk om å verta godkjend som *Trafikksikker kommune*. Trafikksikringsplanen vil verta grunnlaget for alt trafikksikringsarbeid i perioden 2022-2025. Det har vore utlyst ein gong i lokalpressa om innspel til Ts-planarbeidet og ei seinare påminning i lokalpressa. Det er til saman innkomne 73 innspel og av desse er 36 frå innbyggjarane medan 37 er frå Ts-plangruppa.

Grunnlaget for trafikksikringsplanen:

Fylgjande retningslinjer og dokument er grunnlaget for utarbeidinga av trafikksikringsplanen for Stord kommune.

- *Nasjonal transportplan 2018–2029.*
- *Regional transportplan Vestland 2022-2033.*
- *Barnas transportplan.*
- *Meld.St.40 Trafikktryggingsarbeidet – samordning og organisering.*
- *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg 2018-2021.*
- *Folkehelsemeldinga. Meld. St. 19 (2018–2019).*
- *FNs berekraftsmål.*
- *Trygg Trafikk sin rettleiar for trafikksikker kommune.*

Satsingsområde:

Stord kommune skal arbeida med fylgjande satsingsområde for det vidare trafikksikringsarbeidet i planperioden.

- *Redusera tal på drepne og hardt skadde i trafikken.*
- *Tryggleik for barn og unge.*
- *Trygge skuleveggar.*
- *Byggja fleire g/s-veggar og fortau.*
- *Redusera utforkøyringsulukker.*
- *Redusera møteulukker.*
- *Syta for trygge område framfor skular (Hjartesone/droppsoner).*
- *Fokus på åtferds- og haldningstiltak.*
- *Kommunen vil søkja godkjenning som Trafikksikker kommune.*

Tiltakskategoriar:

Satsingsområda er i trafikksikringsarbeidet delt opp i fylgjande hovudkategoriar:

- *Åtferds- og haldningstiltak.*
- *Organisatoriske tiltak.*
- *Fysiske tiltak.*

Hovudmålet med trafikksikringsplanen er at den skal medverka til å nå måla i nullvisjonen. Trafikksikringsplanen skal gje ei heilskapleg oversikt over trafikktryggleiken i Stord kommune med både fysiske tiltak og ikkje- fysiske tiltak. Likevel er det kvar einskild trafikant sine haldningar og åtferd i trafikken som til slutt vert avgjerande for trafikktryggleiken.

Kapittel 5 viser data for trafikkulukkes-utviklinga i perioden 2015-2020.

Nedgangen i trafikkulukker i Stord kommune i denne perioden har vore svært positiv.

For ein del andre kapittel og tema i Ts-planen er det lagt inn lenker til meir utfyllande informasjon om dei ulike tema som er omhandla i Ts-planarbeidet.



Innholds-oversikt

Samandrag	2
Forord	5
1 Innleiing	6
1.1 Historikk	6
1.2 Organisering av kommunens trafikksikringsarbeid	6
1.3 Samarbeidspartar	6
2. Kort presentasjon av data for Stord kommune	8
2.1 Oversikt veglengder og lengder g/s-veg og fortau	8
2.2 Tabell- oversikt- køyretøy- utvikling frå 2016-2019	9
2.3 Oversikt trafikkmengd E39 og andre fylkesvegar på Stord	10
3. Nasjonale og regionale føringar for trafikksikringsarbeidet	11
3.1 Trafikksikringsarbeidet- samordning og organisering.....	11
3.2 Nasjonal transportplan 2018-2029.....	11
3.3 Barnas Transportplan.....	12
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021	12
3.5 Folkehelse og trafikktryggleik- Regional folkehelseplan	13
3.6 Regional transportplan/fylkets trafikksikringsplan	14
4. Trafikksikker kommune	15
4.1 Organisatoriske tiltak	15
5. Ulukkessituasjonen /-utvikling 2015-2020 i Stord kommune	16
5.1 Trafikale utfordringar	16
5.2 Analyse av trafikkulukke.....	17
5.3 Oppsummering av trafikkulukke- situasjonen for Stord kommune.....	22
6. Mål og strategi for trafikksikringsarbeidet i Stord kommune	22
6.1 Målsetjing.....	22
6.2 Hovudmålsetjingar frå førre Ts- plan (2012-2016).....	23
6.3 Hovudmålsetjing for Ts- planperioden 2022-2025.....	23
6.4 Strategiar.....	23
6.5 Miljø og klimatiltak.....	24
7. Kommunale tiltak	25
7.1 Risiko-åtfærd i trafikken.....	26
7.1.1 <i>Fart</i>	26
7.1.2 <i>Rus</i>	26
7.1.3 <i>Bilbeltebruk</i>	27

7.1.4 Barn	27
7.1.5 Ungdom og unge førarar	28
7.1.6 Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjing	28
7.1.7 Innsatsområde for gåande og syklende.....	29
7.1.8 Motorsykkel og moped	29
7.1.9 Systematisk Trafikksikringsarbeid i offentleg og privat sektor	30
7.1.10 Fysiske trafikksikringstiltak	30
7.2 Hjartesone.....	31
7.3 Aktiv transport.....	31
7.4 Vurdering av skulevegar.....	32
7.5 Stord som sykkelby	33
8. Oppsummering.....	33
9 Forklaring av uttrykk og forkortingar i Ts- planen	34
9.1 Prosjektorganisasjonen for Ts- planarbeidet	35
9.2 Framdriftsplan.....	35
Vedleggsdel.....	36
10. Innleiing vedleggsdel	37
11 Oversikt fysiske tiltak 2022-2025	39
11.1 Tiltak med særskilt prioritering	39
11.2 Prioriterte fysiske tiltak 2022-2025	41
<i>Tabell 11.2.1; Oversikt prioriterte tiltak kommunale vegar</i>	<i>41</i>
<i>Tabell 11.2.2; Oversikt prioriterte tiltak fylkesvegar.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabell 11.2.3; Oversikt prioriterte tiltak Riks/Europaveg</i>	<i>45</i>
<i>Tabell 11.3.1; Oversikt Ts-tiltak ved skulane</i>	<i>47</i>
<i>Tabell 11.3.2; Oversikt tiltak som krev reguleringsplanar.....</i>	<i>48</i>
<i>Tabell 11.3.3; Oversikt tiltak utan prioritering.....</i>	<i>50</i>
<i>Tabell 11.3.4; Oversikt delvis utførte- ikkje utførte tiltak frå førre Ts-plan .</i>	<i>51</i>
11.4 Innkomne innspel.....	54
<i>Tabell 11.4.1; Oversikt innkomne innspel.....</i>	<i>54</i>
<i>Tabell 11.4.2; Oversikt innkomne innspel i høyringsrunden</i>	<i>64</i>
12 Innleiing og oversikt trafikantretta og haldningsskapande tiltak	67
<i>Tabell 12.1; Haldning og læringstiltak retta mot barn og unge.....</i>	<i>68</i>
<i>Tabell 12.2 ; Oversikt trafikantretta og haldningsskapande tiltak</i>	<i>69</i>
13 Oppsummering av Ts- planens vedleggsdel.....	70

Forord

Stord kommune har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar har kommunen også spesielt ansvar for trafikksikringstiltak på kommunale vegar.

I tråd med Folkehelselova og Plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggja skadar og ulukker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidlar som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikksikringsarbeidet. Kommunen er ein stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester. I tillegg er kommunen eigar av skular og fleire barnehagar, ein del barnehagar er privat drifta. Kommunen har og tilsynsansvar for private barnehagar.

Trafikktryggleik handlar om å kunna bevega seg trygt i sitt lokalmiljø, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist eller barn, ungdom eller vaksen. Alle skal ha krav på tilrettelegging av gode fysiske og universelle utformingar.

Trafikksikringsarbeidet for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Trafikksikringsplanen har fokus på helseperspektivet som er eit av fleire satsingsområde for kommunen. Utfordringa for det kommunale trafikksikringsarbeidet er å få sett temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikra at Trafikksikringsplanen vert fylgd opp og at tiltaka vert gjennomført.

Med denne nye TS-planen vil Stord kommune arbeida for å verta godkjent som *Trafikksikker kommune*, eit konsept som etterkvart er innført i mange andre kommunar omkring i landet og som synest å vera ein suksess. *Trafikksikker kommune* er eit kvalitetsstempel for dei kommunane som arbeider langsiktig og systematisk for trafikktryggleiken.

https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/10/Rettleiar-mal_nynorsk_trykklar.pdf

Trafikksikringsplanen (*TS-planen*) vil ha eit tydeleg fokus på miljø og klima samt *FNs berekraftsmål*. Miljø og klima vedkjem oss alle og transport og annan mobilitet grip inn i alle sin kvardag. Det er viktig at alle er medvitne på sine bidrag til eit betre miljø og klima, til dømes val av transportmiddel, nytta meir kollektiv transport, å sykla og gå meir osv. Eit betre miljø og klima har stor innverknad på kvar einskild innbyggjar si helse og som igjen vil skapa trivsel, helsegevinst og generell tryggleik i kommunen. Det er spesielt FNs berekraftsmål: 3, 9, 11, 13 og 17 som er relevante for TS-planarbeidet.

Nasjonal transportplan 2018-2029 har integrert klima og miljøtiltak og det same har Handlingsprogrammet 2018-2023 (2029). Det er såleis naturleg at klima og miljø vert vidareført i Ts-planen.

<https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>

1 Innleiing

1.1 Historikk

Stord kommune har vedteke å utarbeida ny trafikksikringsplan da førre trafikksikringsplan, (TS-plan), hadde ein tidsbolc frå 2012 til 2016. Denne nye TS-planen er den fjerde i rekka og vil ha ein tidsbolc på fire nye år, frå 2022 til 2025. Vegnettet i Stord kommune har hatt ei betydeleg utbygging, også nye bustad og industriområde er etablert sidan førre TS-plan. Denne nye TS-planen vil verta utarbeid som ein temaplan og ha mindre volum i forhold til førre TS-plan.

I oktober 2020 signerte Stord kommune ein intensjonsavtale med Vestland fylkeskommune og Trygg Trafikk om å verta ein *trafikksikker kommune*. Trafikksikringsplanen 2022-2025 vil danna grunnlag for vidareføring av trafikksikringsarbeidet i Stord kommune.

1.2 Organisering av kommunens trafikksikringsarbeid

Statens vegvesen si handbok V722, «*Kommunale trafikksikkerhetsplaner*», er retningsgjevande for oppbygging og utforming av kommunale trafikksikringsplanar. Vidare byggjer «*Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021*» samt «*Regional transportplan Hordaland 2018-2029*».

Dette har resultert i at mange av tiltaka i denne planen er ei vidareføring av nasjonale og fylkeskommunale forventningar til det kommunale trafikksikringsarbeidet; noko som sikrar at TS- arbeidet frå nasjonalt til kommunalt nivå vert fylgd opp.

Trygg Trafikk er ein sentral pådrivar for dette arbeidet. Trygg Trafikk har og gjeve ut ein rettleiar for korleis kommunane skal organisera trafikksikker kommune konseptet.

<https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/veileder-trafikksikker-kommune/>

1.3 Samarbeidspartar



Berekraftsmål 17: «*For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling.*»

Samarbeid med dei ulike etatar er viktig for at ein skal nå måla i Nullvisjonen og skapa best mogeleg trafikktryggleik på vegnettet i Stord kommune.

Instansar og organisasjonar som er viktige bidragsytarar i trafikksikringsarbeidet i kommunen, men som styrer si verksemd basert på eigne planar og tiltak. Desse instansar kan kort nemnast;

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ein uavhengig landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggleiks- arbeidet i Noreg. Trygg trafikk har høg trafikktryggleiks-kompetanse og organisasjonen fungerer som eit bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege myndigheiter. Trygg Trafikk har blant anna stått i spissen for *Trafikksikker kommune*-konseptet.

Politiet

Politiets overordna mål med sitt trafikksikringsarbeid er å redusera talet på trafikkulukker for drepne og hardt skada. Politiets teneste skal særleg innrettast mot førebyggjande tiltak og virke, kontrollar og etterforsking av trafikkulukker samt iretteføring av trafikklovbrot. Politiet jobbar kunnskapsstyrt og prioriterer sin innsats på dei mest ulukkesutsette vegstrekningane/-stader med farts kontrollar, ruskontrollar, kontroll bruk av verneutstyr, førebyggja og stansa aggressiv/farleg åtferd i trafikken og annan kriminell aktivitet langs veg. Politiet si overvaking av trafikken på vegane har stor preventiv påverknad for å hindra trafikkulukker. Dette spesielt mot køyring i rus og fartsoverskriding.

Vestland fylkeskommune (Vlfk)

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikktryggleiken som regional mynde og utviklingsaktør, vegeigar og skuleeigar. Frå og med 1 januar 2020 er den nye fylkeskommunen, Vestland fylkeskommune, som er eigar og har ansvaret for å drifla, tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken på fylkesvegane.

Stord kommune fylgjer dei regionale føringane og samarbeider med Vestland fylkeskommune. Fylkeskommunen prioriterer trafikksikringstiltak som er basert på innspel frå kommunane og vil kunna stilla faglege og økonomiske ressursar til rådvelde.

Statens vegvesen

Statens vegvesen (Svv) har sektoransvar for trafikktryggleik, klima- og miljøområdet og heilskapleg bypolitikk, og har betydeleg veg- og trafikk-fagleg kompetanse. Sidan 1864 (157 år) har Statens vegvesen hatt ansvaret for riks- og fylkesvegnettet. Den 1. januar 2020 vart ansvaret for fylkesvegnettet overført til Vestland fylkeskommune.

Statens vegvesen har ansvaret for riksvegnettet (inkl. europavegnettet), og skal utvikla og leggja til rette for eit effektivt, miljøvenleg, framtidsretta og trygt transportsystem. Statens vegvesen har og ansvaret for å fylgja opp nasjonale oppgåver for heile vegtransportsystemet. Statens vegvesen forvaltar lover og reglar, fastset normalar og handbøker for offentleg veg (riksveg, fylkesveg og kommunal veg) og nasjonale kampanjar.

Statens vegvesen skal bidra til trygge trafikantar og sikra køyretøy gjennom gode, framtidsretta, brukarorienterte og effektive tenester på trafikant- og køyretøyområdet. Statens vegvesen utarbeidar nasjonale kampanjar og har ansvaret for Nasjonal vegdatabank (NVDB) og vegtrafikksentralane (VTS) og er ein sentral aktør i utarbeiding av heilskaplege, intelligente transportsystem (ITS).

NAF

Norges Automobilforbund er ein norsk medlemsorganisasjon som arbeider hovudsakleg innanfor tema som trafikktryggleik, miljøpåverknad av transport, betra framkomst for all mobil transport, behov for betre vegar og infrastruktur, avgifter og kollektivtransport.

ATL

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund er alle autoriserte trafikkskulars landssamanslutning. Trafikkskulane er tillagt ei svært viktig rolle og skal gje framtidige sjåførar grundig opplæring i trafikktryggleik og åtfærd i trafikken. Statens vegvesen har oversikt over dei godkjente trafikkskulane og ei sjekkliste for korleis ein vel rett trafikkskule.

2. Kort presentasjon av data for Stord kommune

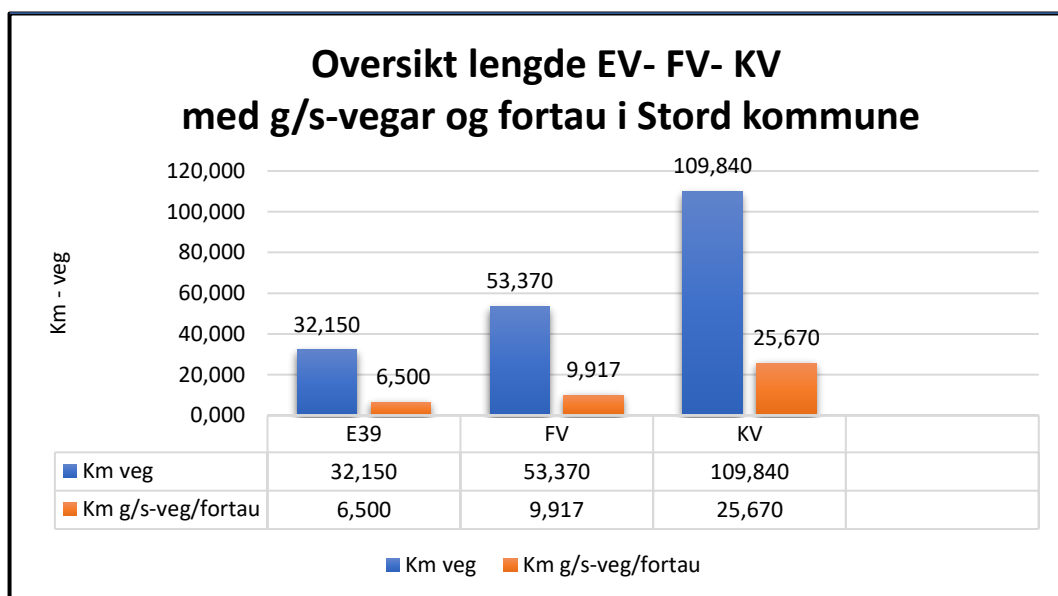
Stord kommune har eit flateareal på 144 km²

Folketalet var pr 31.12.2020 18853 personar

Stord kommune har 10 grunnskular, barneskular og ungdomsskular

Stord kommune har 13 private barnehagar og 5 kommunale barnehagar

2.1 Oversikt veglengder og lengder g/s-veg og fortau



Km veg henta frå NVDB, gjeld for år 2019

Oversikt nye veg-nummer og veglengder i Stord kommune

Veg	Km	Strekning
EV 39	32,15	Fitjar grense –Sveio grense
Fv 544	3,00	Ådland - Leirvik sentrum - Vabakkjen
Fv 545	12,9	Heiane - Sagvåg- Fitjar grense
Fv 542	1,60	Føyno - Bømlø grense
FV 549	0,25	Jektevik x EV39- Tysnes grense
FV 5042	8,60	Huglo
FV 5050	6,80	Leirvik-Rommetveit-Førlandskr.
FV 5050	1,32	Storhaugvegen
FV 5044	1,60	Ådland x EV 39 – Haga x FV 5050
FV 5046	3,00	Tveita x EV 39 – Eldøyane
FV 5056	1,30	Saghaugen - Kjøtteinsvegen
FV 5060	6,30	Nysætervegen - Litlabøvegen
FV 5062	1,00	Ådlandsvegen-Tysevegen
FV 5064	2,00	Jensanesvegen - Vikanesvegen
FV 5066	2,40	Flyplassvegen
FV 5068	1,30	Dåfjordvegen
Sum FV	53,37	
KV	109,84	Lengde alle komm. vegar
G/s-veg	25,67	Lengde g/s-vegar og fortau langs kommunale vegar
PV	110,00	Alle private vegar over 50 m

Etter forvaltningsreforma vart det nye vegnummer på dei fleste fylkesvegane.

Vegkart nedanfor:

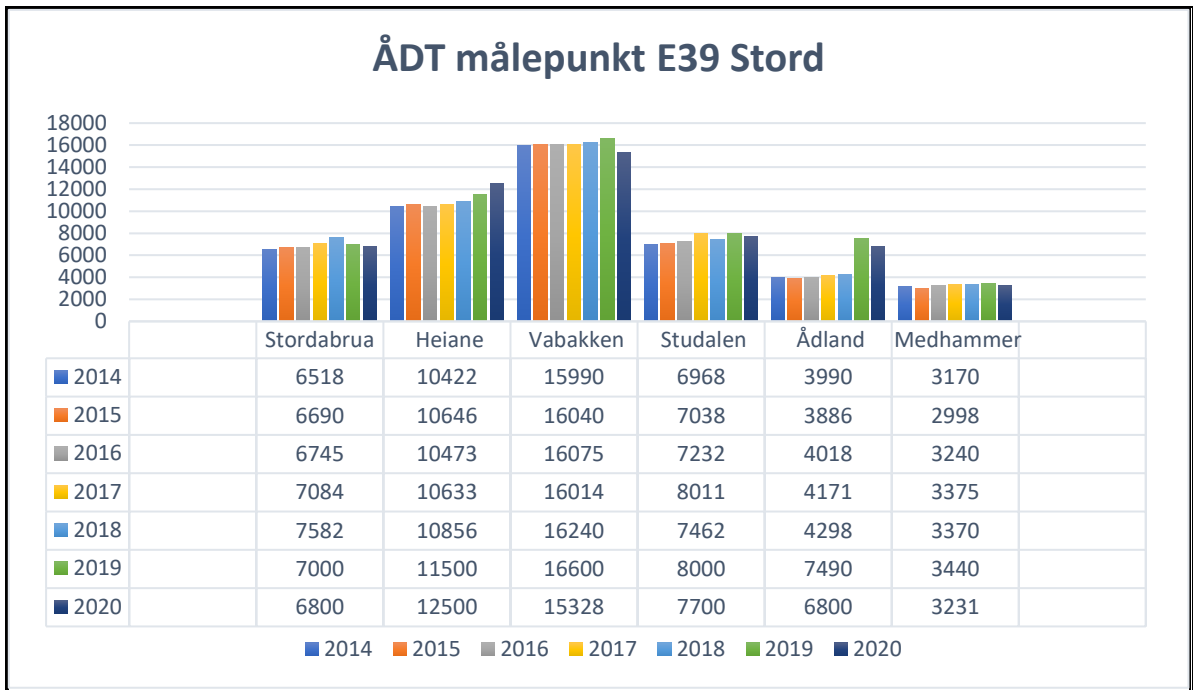
<https://kommunekart.com/klient/stord/kart?urlid=2b783661-660b-4e62-85da-e2a4abee31bc>

2.2 Tabell- oversikt- køyretøy- utvikling frå 2016-2019

Oversikt registrerte type køyretøy i Stord kommune	2016	2017	2018	2019
Personbilar	8612	8711	8748	8838
Varebilar	1101	1125	1176	1206
Lastebilar	80	73	69	63
Kombinerte bilar	39	29	26	63
Traktorar	376	380	372	367
Motorreiskapar	16	14	13	13
Mopedar	940	879	834	796
Lette motorsyklar	77	83	84	101
Tunge motorsyklar	502	519	494	512
Beltedmotorsyklar	16	18	20	18
Tilhengarar	3330	3459	3577	3684

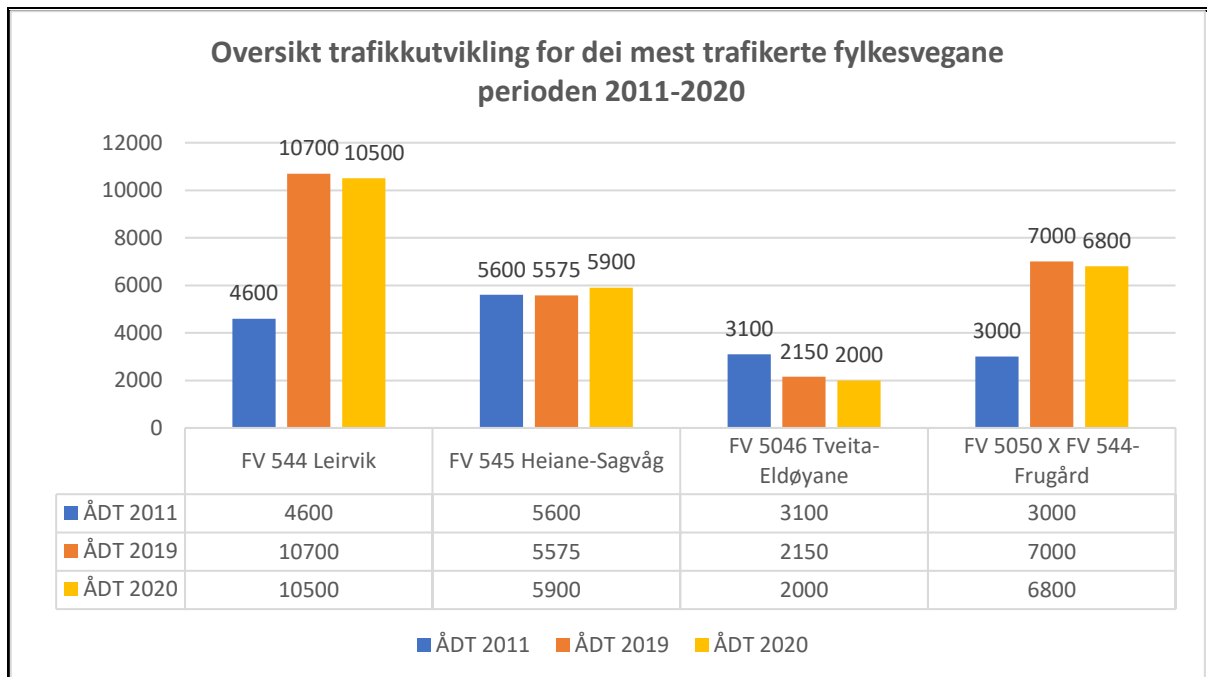
*Kjelde: SSB

2.3 Oversikt trafikkmengd E39 og andre fylkesvegar på Stord



E39 over Stord har høg trafikkbelastning mellom Heiane og Ådland bru då lokalt transportbehov i stor grad nytta E39. Dette kan auka Ts-risikoen på grunn av fleire T-kryss og rundkøyringar/ramper osv.

På landsbasis har biltrafikken frå år 2000-2015 auka med omlag 19 % (*kjelde SSB*)



Grafen over viser trafikkutviklinga frå 2011-2020 og det er FV 544 gjennom Leirvik sentrum og FV 5050 Skrivarvegen som har ein auke i årsdøgertrafikken på over 132 %. Til dømes er ÅDT trafikken ved rundkøyringa i Meierikrysset over 11100 årsdøgertrafikk.

[https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-32170,6665152,14/hva:~\(id~540\)/valqt:81877355:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-32170,6665152,14/hva:~(id~540)/valqt:81877355:540)

3. Nasjonale og regionale føringar for trafikksikringsarbeidet



Samarbeid for å nå måla.

Styrka gjennomføringsmidlane og fornye globale partnerskap for berekraftig utvikling.

3.1 Trafikksikringsarbeidet- samordning og organisering

Regjeringa legg til grunn at Noreg er verdsleiande innan trafikktryggleik på veg som fylgje av målretta tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulukker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapt liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må difor ha høg prioritet, med *Nullvisjonen* som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

Det vert vist til at mange av dei enkle og mest effektive trafikktryggleikstiltaka er tatt i bruk. Med eit relativt lågt tal over trafikkulukker vert ytterlegare reduksjon i talet drepne og hardt skadde stadig meir krevjande og avhengig av auka og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Det er såleis auka behov for meir samordning mellom dei ulike aktørar i trafikksikringsarbeidet.

- Forankring av tverr-sektorielt trafikksikringsarbeid på overordna nivå.
- Betre utnytting av tilsyn- og kontrollinnsatsen gjennom styrka tverretatar i samarbeid.
- Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulukkesundersøkingar.
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulukker og auka utveksling av skade- og ulukkesdata.

3.2 Nasjonal transportplan 2018-2029

Meld. St 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Nasjonale mål og hovudområde for innsats.

Regjeringa vidarefører i Meld. St 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 *Nullvisjonen* og legg og opp til eit nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepne og hardt skada i 2030. Regjeringa vil i planperioden retta innsatsen mot fylgjande fem hovudmål:

- Sikra vegane
- Risikoåtferd i trafikken
- Spesielt utsette grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge køyretøy

Vidare har planen som overordna og langsiktige mål: Eit transportsystem som er trygt, fremjar verdiskaping og bidrar til omstilling til lågutslepp- samfunn, JF. FNs berekraftsmål nr. 13

3.3 Barnas Transportplan

Barna har for fyrste gong fått eige kapittel i Nasjonal Transportplan 2018-2029. Regjeringa vil:

- Leggja til rette for at åtte av ti barn og unge skal velja å gå eller sykla til skulen.
- Styrka trafikktryggleiken for barn og unge.
- Leggja vekt på barns og unges behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet.
- Det skal leggjast vekt på omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging.
- Fylgja opp transportetatane og Avinor når det gjeld omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen.
- Styrka kompetansen om trafikktryggleiksarbeidet i barnehage og skule. I planen vert det presisert at barn og unge er dagens og framtidens trafikantar, og dette må det takast omsyn til også i alle overordna planar.

Barnas Transportplan gjev gode målretta døme og føringar på korleis ein kan arbeida vidare med trafikktryggleiken i barn og unge sin oppvekst.

Det er ei nasjonal målsetjing at minst 80 % av alle grunnskuleelevane går eller sykklar til skulen. Når mange barn og unge i åra frametter kjem til å bruka sykkel til skulen, er det viktig at kommunen legg til rette for trygg g/s-veg og gode sykkelparkeringsanlegg. Fysisk aktivitet- ved å gå og sykla til skulen- betyr mykje for elevane si helse og skuleprestasjonar, og deira ansvarsutvikling for eige liv og det sosiale fellesskap.

Kommunen oppfordrar til at vaksne køyrer minst mogeleg til skulen og viser gode haldningsvanar og vert eit godt døme for elevane.

Det er viktig at barn og unge får nok fysisk aktivitet i løpet av ein dag, og dermed etablerer gode reisevanar tidleg. Dei som går og sykklar tidleg i livet, er meir tilbøyelege til å gjera det seinare i livet.

3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021 er utarbeidd av Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane, og sju storbykommunar. I tillegg har ei rekkje andre aktørar gjeve innspel til planen.

Formålet med tiltaksplanen er å presentera eit foreina og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrka samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggleiks

-aktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikra at vi har stø kurs mot etappemål i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030. Det inneber ein reduksjon på omlag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

3.5 Folkehelse og trafikktryggleik- Regional folkehelseplan

Trafikkulukker er vurdert som eit betydeleg folkehelseproblem trass i ein markant reduksjon av talet på alvorlege trafikkulukker sidan 1970. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulukker utgjør ei viktig årsak til tidleg død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringa vil i tråd med Meld. ST. 19 (2018-2019) Folkehelsemeldinga meistring og moglegeheiter, forsterka det tverrsektorlege samarbeidet for å førebyggja ulukker. Det er då viktig at kommunen integrerer det ulukkesførebyggjande arbeidet generelt, og trafikksikringsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Regional plan for folkehelse har som mål å bidra til eit meir inkluderande samfunn i Vestland fylkeskommune og utjamne sosial ulikskap. For å lukkast med dette er det viktig å setja inn tiltak i retning meir helsefremjande samfunnsplanlegging, auka medverknad for alle, tiltak om universell utforming og korleis skapa gode og trygge lokalsamfunn og nærmiljø.

Det vil vera sentralt i eit folkehelseperspektiv å sikra at fleire kan sykla og gå, for betre helse, samtidig som det ikkje vert fleire trafikkulukker.

Eit av tiltaka i Handlingsprogram for folkehelse 2018-2021, for å sikra eit meir systematisk og langsiktig folkehelsearbeid, er godkjenningssordninga «Trafikksikker kommune».

Stord kommunestyre gjorde vedtak 24.09.20 om nye mål for folkehelsearbeidet i kommunen.

Prioriterte mål for folkehelsearbeidet i Stord 2020-2024

Mål 1: Innbyggjarane opplever likeverdige levekår, behovstilpassa tilbod, og like høve til deltaking.

Mål 2: Det er lagt til rette for at innbyggjarar har tilgang på nødvendig kunnskap og reelle høve til gode val for å ta vare helse.

Mål 3: Stord er eit berekraftig lokalsamfunn med trygge, trivelege og inkluderande nærmiljø.

Meir informasjon om hovudmåla og delmåla samt grunngjevingar, finn ein med å fylgja lenka under.

<https://www.stord.kommune.no/stord-har-faatt-nye-folkehelsemaal.6336445-454088.html?showtipform=2>

Nullvisjonen om ingen omkomne eller hardt skadde i trafikken er utgangspunktet for trafikksikringsarbeidet. Fylkeskommunen som vegeigar må prioritera særleg utsette stader, som til dømes strekningar som er utsette for ras, farlege skuleveggar og kryss med høg ulukkesstatistikk.

Kommunane har gjennom lovverket ansvar for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar. Planane skal vere heilskaplege og gje innspel om tiltak på riks- og fylkesvegnettet. Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket.

Viktige samarbeidspartnarar for fylkeskommunen som folkehelseaktør i trafikksikringsarbeidet er m.a. kommunane og Trygg Trafikk. Som ein del av

handlingsprogram for folkehelse har også fylkeskommunen mål om at minst ti kommunar skal vera godkjente som trafikksikre kommunar innan planperioden. Innan utgangen av 2018 er seks kommunar godkjente, og ein kommune er nyleg starta opp med arbeidet. I tillegg har handlingsprogrammet ambisjonar om at fylkeskommunen skal bli godkjent som ein «Trafikksikker fylkeskommune».

3.6 Regional transportplan/fylkets trafikksikringsplan

Vestland fylke har starta planarbeidet med Regional transportplan, (RTP) for 2022-2033. Tidsplanen for planarbeidet er at den skal verta vedteken av fylkestinget i desember 2021.

Ein slik plan vil vera ei vidareføring av Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029. Hovudmålsetjinga er at den skal vidareføra NTP sine føringar til eit desentralisert nivå i Vestland fylkeskommune.

Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikringsarbeid i Noreg, og gjeld naturleg som visjon og Regional transportplan for Hordaland for perioden 2018-2029. Visjonen inneber eit sterkt fokus på dei mest alvorlege ulukkene. Dette krev ei heilt tydeleg satsing på tiltak som knyter seg til dei mest alvorlege trafikkulukkene.

ETAPPEMÅL

Hovudmålet for trafikksikringsarbeidet i Hordaland vert sett i samsvar med *nullvisjonen*. Viser elles til målkurven i «*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg*».

RESULTATMÅL

For å styrka føresetnadane for eit godt og heilskapleg trafikksikringsarbeid i kommunane, ynskjer Fylkeskommunen å vera ein pådrivar for eit lokalt og systematisk trafikksikringsarbeid og ynskjer også at Fylkeskommunen fylgjer opp nasjonale målsetjingar sett i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021 om nye «Trafikksikre kommunar».

I Regional transportplan (RTP) er det eit særleg fokus på trygge skuleveggar og hjartesone. Dette er eit arbeid som omfattar både fysiske og haldningsskapande tiltak i brei forstand, og fylkeskommunen kan gjennom Fylkets trafikksikringsutval (FTU) styrka dette arbeidet gjennom sitt ansvar for å samordna ulike trafikksikringstiltak.

Kommunar som er godkjente som «Trafikksikre kommunar», skal få tilbod om rettleiing og erfaringsutveksling for å kunna gjennomføra tiltak om «Hjartesonar» rundt sine skular. Ein annan aktuell samarbeidspartnar i dette er Bergen kommune.

Fylkesvegnettet i Vestland fylkeskommune har store utfordringar, og det er stor skilnad på det ein vil omtale som eit sikkert vegnett og dagens vegnett. I tillegg kjem det lokale risikobiletet på fylkesvegnettet som for drepne og hardt skadde i særleg grad omfattar møte- og utforkøyringsulukker, og ulukker med mjuke trafikantar.

I hovudsak kan ein dela trafikksikringstiltaka inn i fysiske, trafikantretta og organisatoriske trafikksikringstiltak.

Ut frå dette vil Fylkeskommunen i kommande planperiode ha følgjande tre satsingsområde:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane.
- Møte- og utforkøyringsulukker utanfor tettbygde strok.
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg.

4. Trafikksikker kommune



Stord kommune har som mål å verta godkjend som trafikksikker kommune for å ivareta trafikktryggleiken i kommunen på ein betre måte (jf. sak PS 47/20 i kommunestyret).

Etter vegtrafikklova § 40a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i Vestland fylke (Vlfk). Ei viktig oppgåve i denne samanheng er å påverka og stimulera kommunane til å arbeida målretta og heilskapleg med trafikksikringsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtalar kommunens ansvar for ulukkesførebygging, folkehelsearbeid og trafikktryggleik. Kommunen er pålagt eit ansvar bl.a. som vegeigar, som eigar av skular og barnehagar. Kommunen har og tilsynsansvar for dei private barnehagane. Kommunen er ein stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

For å ivareta denne heilskaplege tenkinga er det utarbeidd kriterium og sjekklister som skal vera eit verktøy for å kvalitetssikra kommunens trafikksikringsarbeid.

Stord kommune har sett seg som mål å oppfylle alle kriteria og gjennom ein fylkeskommunal godkjenningsordning verta erklært som Trafikksikker kommune i 2022/2023. Alle kriteria for dei ulike avdelingar i kommunen, barnehagar, skular og avdelingar i kommuneadministrasjonen finn ein på heimesida til kommunen.

<https://www.stord.kommune.no/getfile.php/4955864.2498.tjikbmtitzmq/Vedlegg-trafikksikringsplan-2022-2025.pdf>

4.1 Organisatoriske tiltak

God organisering av trafikktryggleiksarbeidet i kommunen er eit kvalitetsstempel som gjev heilskapleg og god samhandling i ts-arbeidet mellom dei ulike einingane i kommunen og andre sentrale etatar.

Barnehagar, skular, kommunens avdelingar, foreldre og alle andre innbyggjarar her og bedrifter, vil vonleg få auka interesse og utøva best mogeleg trygg åtferd og haldning om kor viktig trafikktryggleiken er i kvardagen.

All røynsle tilseier at med eit godt organisert trafikktryggleiksarbeid, vil ein lukkast betre med å nå måla mot *nullvisjonen*. Med *Trafikksikker kommune* konseptet kan ein likevel ikkje garantera at trafikkulukker ikkje vil skje i tida som kjem, men med å innarbeida gode trafikale vanar og haldningar allereie frå barnhagestadiet, vil den oppveksande generasjon få med seg ei livslang læring.

Med omsyn til framtidig godkjenning, er det relevant at kommunens øvste leiing organiserer trafikktryggleiksarbeidet vidare i tråd med kriteria i Trafikksikker kommune-konseptet.

<https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/kriterier/for-kommunens-ledelse/>

-Kommunen har innarbeidd trafikktryggleiken i HMS/internkontrollsystemet som inneheld reglar for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttenester.

-Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulukker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.

-Kommunen har ein trafikksikringsplan som er forankra i fylket sin trafikksikringsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Planen skal ivareta både haldningsarbeidet/trafikkretta og fysiske tiltak.

-Kommunen har innarbeidd kriterium/sjekkliste for kommunens sektor, administrasjon/personalavd. (HR), barnehage, skule, kultur og veg).

-Kommunen påverkar lag og foreiningar til å innarbeida reglar for trafikktryggleiken i si verksemd.

https://www.tryggetrafikk.no/wp-content/uploads/2018/10/Rettleiar-mal_nynorsk_trykklar.pdf

5. Ulukkessituasjonen /-utvikling 2015-2020 i Stord kommune

Ulukker og skadar i trafikken påfører menneska som vert ramma, store lidingar. Det er også svært kostbart for samfunnet. Ulukkeskostnadene bereknast til 24,2 mrd. kr. Helse og omsorgstenesta i kommunane må ta mykje av rekninga. Det løner seg derfor å førebyggja trafikkulukker.

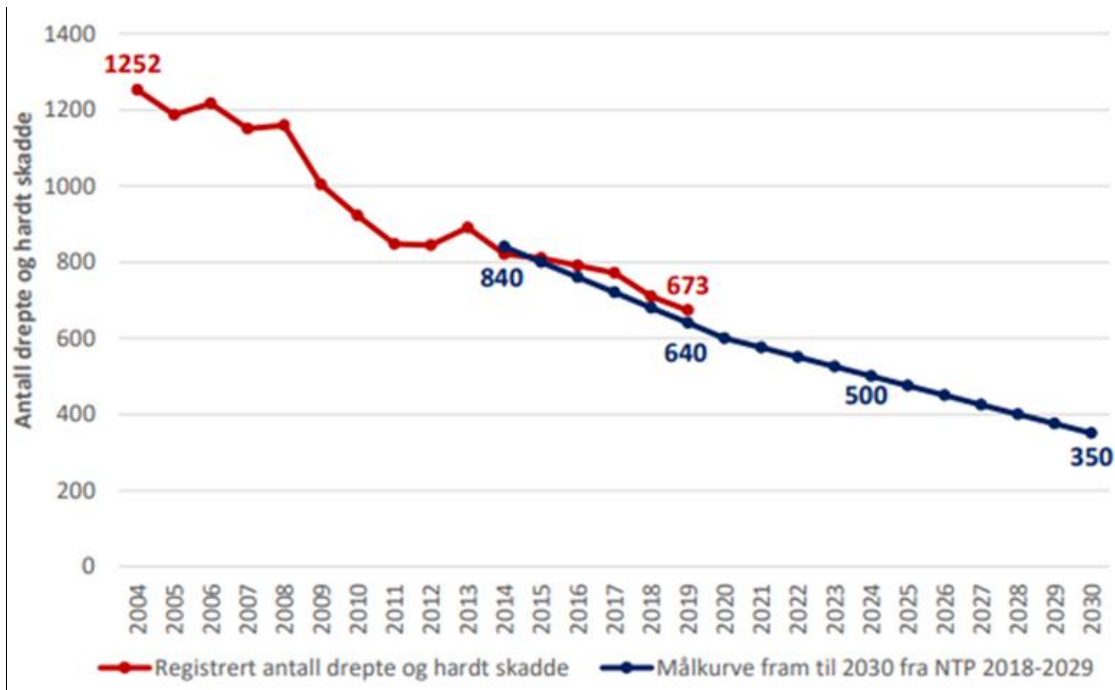
I tillegg til dei alvorlegaste trafikkulukkene skjer det også eit høgt tal skada på vegane våre som ikkje inngår i den offisielle ulukkesstatistikken, dette fordi det ikkje vert rapportert til politiet. Dette gjeld spesielt for einskildulukker på sykkel. Fallulukker med fotgjengarar reknast ikkje som trafikkulukker, og inngår derfor ikkje i statistikken.

5.1 Trafikale utfordringar

Vurdering av ulukkessituasjonen vert gjort på grunnlag ulukkesstatistikken som er vist frå 2015 og til og med 2020. I ei vurdering av ulukkessituasjonen for Stord kommune, må ein spesielt vurdera:

- Ulukkesbelasta vegstrekningar
- Ulukkespunkt
- Overtal av ulukkestype
- Utforkøyringsulukker
- Møteulukker (*På landsbasis utgjør møteulukker 65% av drepne og hardt skadde*)
- Sykkellulukker
- Fotgjengarulukker
- Ein ambisjon om eit måltal reduksjon av trafikkulukker, drepne og hardt skadde, må vera ei målsetting i Ts- planen for 2022-2025. Målkurven for heile landet er oppdatert pr 2019.

Målkurve diagram frå *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* (NTT) t.o.m 2019.



Illustrasjonen under er henta frå «*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*»



5.2 Analyse av trafikkulukkene

NTP har hovudfokus i trafikksikringsarbeidet retta mot dei mest alvorlege trafikkulukkene, med drepne og hardt skadde, framfor å spreia innsatsen mot alle trafikkulukker.

Kor vidt om ein lukkast, er avhengig av mange forhold, men med eit konsept som *Trafikksikker kommune*, vil ein kanhende vera meir rusta til å nå etappemåla mot nullvisjonen som ein set opp i denne Ts- planen, planperioden 2022-2025.

For å fastslå om ein vegstrekning har unormal høge ulukkestal, bereknar ein ulukkesfrekvensen utifrå fylgjande formel:

$$U_f = \frac{U \times 10^6}{\text{ÅDT} \times 365 \times L \times t}$$

U = ulukkestalet i registreringsperioden

L = lengde på strekninga

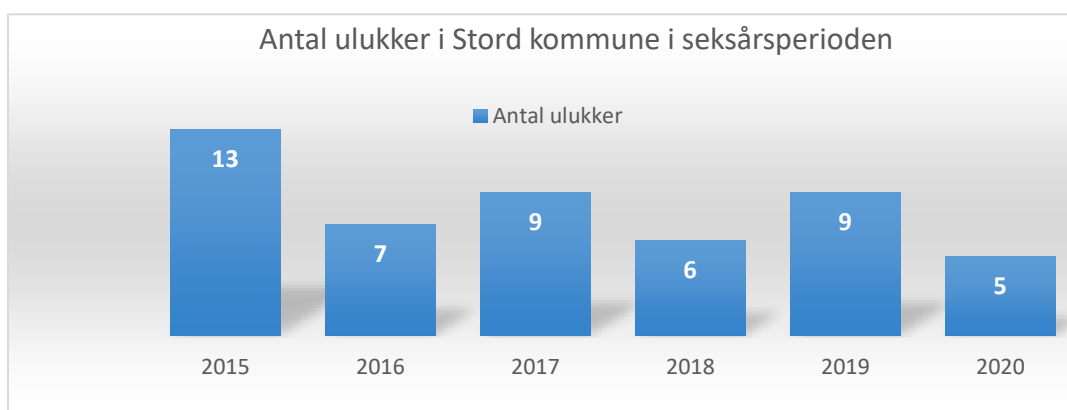
t = registreringsperioden i heile år

Ulukkesfrekvens (U_f) er eit uttrykk som vert nytta i trafikksikringsarbeidet for å fastslå kor mange ulukker som skjer på ein vegstrekning eller kryss, dvs. ulukkesrisikoen. Utifrå ei slik berekning fastslår ein kor høg eller låg ulukkesfrekvensen er. For ein strekning er dette vanlegvis talet på ulukke per 1 million vognkilometer.

Definisjon av skadegrad

Skadegrad inndeling: Drepen, svært alvorleg skada, skada og lettare skada.

- Som drepne reknar ein alle som døyr innan 30 dagar etter ulukkesdato av skadar påført i trafikkulukka.
- Svært alvorleg skadde er personar med skadar som ei tid er livstruande eller skadar som fører til varig og alvorleg mein.
- Alvorleg skadde er personar med større, men ikkje livstruande skadar.
- Lettare skadde er personar med mindre brot, skrammer osv. som ikkje treng sjukehusinnlegging.



Grafen over viser variabel nedgang i tal trafikkulukker i Stord kommune i seksårsperioden 2015-2020. Snitt ulukkestal er 8,2 ulukker pr. år der alle skadegrader er medrekna. Til samanlikning var det i perioden 2001-2014 **19,1** trafikkulukker pr. år medrekna alle skadegrader.

Kjelde: NVDB og SSB

Antal ulukker fordelt årstal

År	Antal ulukker	Antal drepne/skadde	Antal drepne	Antal hardt skadde	Antal lettare skadde
2015	13	18	0	2	16
2016	7	10	0	0	10
2017	9	9	0	2	7
2018	6	9	0	2	7
2019	9	9	1	1	7
2020	5	6	0	2	4
Sum alle	49	61	1	9	51

Tabellen over viser ein jamn nedgang av trafikkulukker frå 2015 til 2020

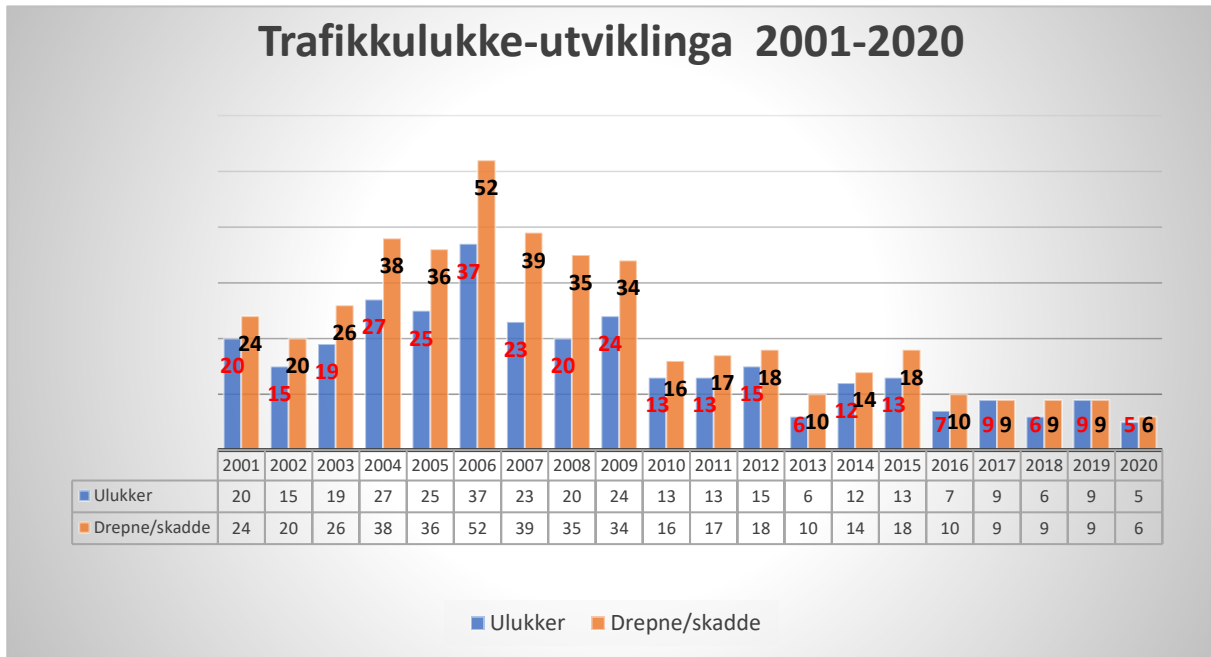
Aldersgruppe-skadegrad

Aldersgruppe	Antal drepne/skadde	Antal drepne	Antal hardt skadde	Antal lettare skadde
0-5	2	0	0	2
6-9	0	0	0	0
10-14	1	0	0	1
15-17	5	0	0	5
18-20	11	0	1	10
21-24	10	0	3	5
25-34	4	0	1	3
35-44	11	1	1	8
45-54	9	0	1	8
55-59	4	0	1	2
60-64	0	0	1	0
65-69	2	0	0	2
70-74	1	0	0	3
75-79	1	0	0	1
80+	0	0	0	1
Ukjent	0	0	0	0
Sum alle	61	1	9	51

Tabellen over viser at det er aldersgruppa 18-20 år og aldersgruppa 35-44 som har høgst tal ulukker. I Stord kommune er ulukkestala likevel under landsgjennomsnittet i perioden 2015-2020.

Tabell over trafikkulukkesutviklinga frå 2001 til 2020.

År	Ulukker	Drepne/skadde	Drepne	Hardt skadde	Lettare skadde
2001	20	24	1	5	18
2002	15	20	0	3	17
2003	19	26	1	6	19
2004	27	38	0	3	35
2005	25	36	1	7	28
2006	37	52	2	8	42
2007	23	39	0	2	37
2008	20	35	0	3	32
2009	24	34	0	7	27
2010	13	16	2	2	12
2011	13	17	1	4	12
2012	15	18	0	3	15
2013	6	10	2	1	7
2014	12	14	0	0	14
2015	13	18	0	2	16
2016	7	10	0	0	10
2017	9	9	0	2	7
2018	6	9	0	2	7
2019	9	9	1	1	7
2020	5	6	0	2	4
Sum	318	440	11	63	366



Tabell og graf ovanfor gjev eit historisk oversyn av trafikkulukke-utviklinga 2001-2020, medan dei andre tabellane refererer til perioden. 2015-2020 (6 år).

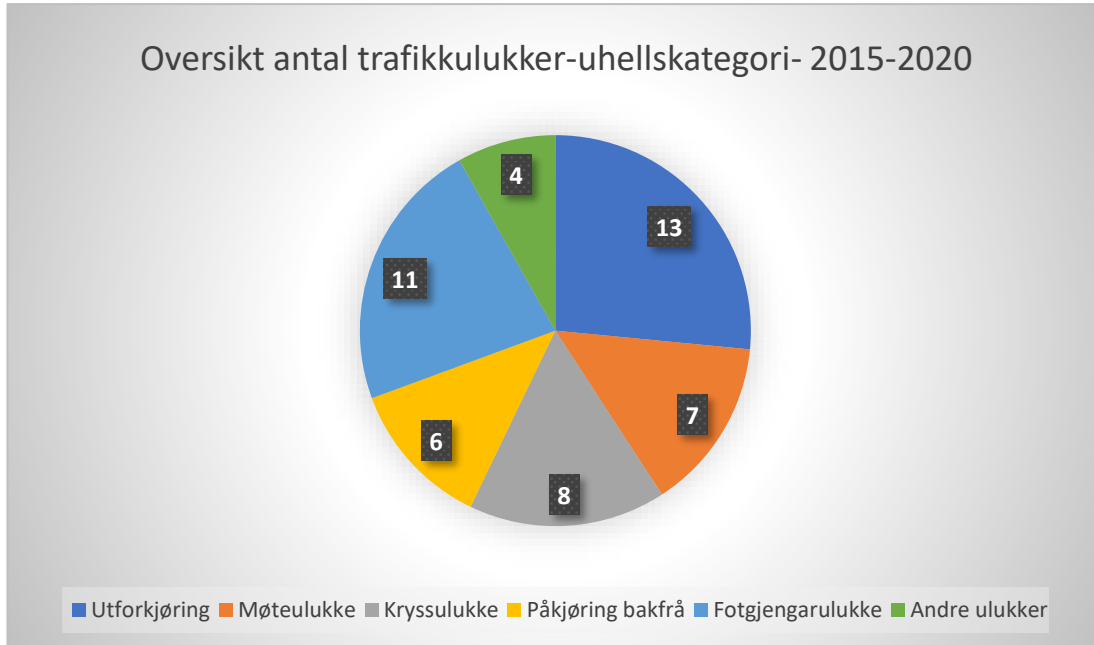
Stolpediagrammet over viser ulukkesutviklinga i ein periode på 20 år, dvs. over 3 Ts-planperiodar. I 2006 var det ein ulukkes-topp med 37 ulukker, 2 drepne og 50 alvorleg/lettare skadde. Frå 2006 og fram til og med 2020 har det vore ein jamn nedgang som er gledeleg. Dette trass i at trafikkauken har vore betydeleg. Høg ÅDT- trafikk aukar vanlegvis risikoen for trafikkulukker, men og andre faktorar kan påverka dette. ÅDT- tala viser auke ([kap. 2.3](#)) medan talet på trafikkulukker med personskaade har gått ned. Tabellen viser at i 20- års perioden har det vore 318 trafikkulukker med 11 drepne og 429 som er alvorleg og lettare skadde. Dette er høge ulukkestal som gjev grunn til ettertanke i Ts- arbeidet.

Trafikantgruppe- skadegrad-2015-2020

Trafikantgruppe	Antal drepne/skadde	Antal drepne	Antal hardt skadde	Antal lettare skadde
Bilførar	19	1	3	16
Bilpassasjer	13	0	1	12
Person lett MC	0	0	0	0
Person annan MC	3	0	0	3
Person Moped	5	0	0	5
Person sykkel	7	0	0	6
Fotgjengar	10	0	5	5
Aker	0	0	0	0
Andre	4	0	0	4
Sum alle	61	1	9	51

Tabellen viser at bilførarar (19) og bilpassasjerar (13) er dei trafikantgruppene som har flest skadde og deretter er det fotgjengarar (10).

Oversikt antal trafikkulukker-uhellskategori- 2015-2020



Uhellskategori-Skadegrad

Uhellskode-hovudkategori	Antal ulukker	Antal drepne/skadde	Antal drepne	Antal hardt skadde	Antal lettare skadde
Anna	4	4	0	0	4
Fotgjengarulukke	11	11	0	4	7
Kryssulukke	8	8	0	0	8
Møteulukke	7	10	1	1	8
Påkjøring bakfrå	6	10	0	0	10
Utforkjøring	13	13	0	2	11
Sum alle	49	61	1	9	51

Veg- skadegrad

Veg	Antal ulukker	Antal drepne/skadde	Antal drepne	Antal hardt skadde	Antal lettare skadde
0	1	2	0	0	2
EV39	10	11	1	1	9
FV5044	2	5	0	1	4
FV5050	3	4	0	1	3
FV5056	1	1	0	0	1
FV5060	2	2	0	0	2
FV544	7	7	0	2	5
FV545	10	16	0	2	14
KV1009	1	1	0	0	1
KV1039	3	3	0	2	1
KV1044	1	1	0	0	1
KV1197	1	1	0	0	1
KV1218	1	1	0	0	1
KV1240	1	1	0	0	1
KV1245	1	1	0	0	1
KV1265	1	1	0	0	1
KV1328	2	2	0	0	2
SV516	1	1	0	0	1
Sum alle	49	61	1	9	51

E39 har høgast ulukkestal i seksårsperioden som delvis kan forklarast med at E39 har betydeleg høgare ÅDT. Til dømes har målepunktet på Vabakken registrert over 16000 køyretøy i døgeret. FV 545, kryss E39 Heiane - Fitjar grense, er ein strekning på 12,9 km og registrert 10 ulukker i seksårsperioden.

5.3 Oppsummering av trafikkulukke- situasjonen for Stord kommune

- **Talet på trafikkulukker har gått jamt ned frå 2006 til 2020.**
- **Talet på drepne og hardt skadde har gått ned i same tidsbolk.**
- **Aldersgruppa frå 15-24 år og aldersgruppa 35-59 år var det flest skadde i 6-års- perioden 2015-2020.**
- **Månadane desember, januar og februar har flest trafikkulukker.**
- **Vegstrekningane E39 og FV 545 har flest trafikkulukker.**
- **Kryssulukker har gått jamt ned sidan 2010.**
- **Av ulukkeskategoriane er det utforkøyring og fotgjengar-ulukkene som er i fleirtal.**
- **År 2006 var ein topp i talet på trafikkulukker, men sidan har det vore ein jamn nedgang fram mot 2020.**
- **Konklusjonen er at Stord kommune må fortsetja å arbeida aktivt med trafikktryggleiksarbeidet.**

Jamført tal frå SSB har Stord kommune prosentvis nedgang på 66 % i trafikkulukker (2015-2020) medrekna alle skadegrader. For heile landet er nedgangen i same periode 21,4%.

6. Mål og strategi for trafikksikringsarbeidet i Stord kommune



Berekraftsdel-mål 3.6: «Innen 2020 halvere talla på dødsfall og skader i verden forårsaka av trafikkulykker»

6.1 Målsetjing



Nullvisjonen er ein visjon om eit 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 vera aktsame.

Styresmaktene skal sørgje for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skada. Eit trafikksikringsarbeid i samsvar med nullvisjonen inneber å prioritera arbeid for å redusera dei alvorlegaste ulukkene. Nullvisjonen ligg til grunn for trafikksikringsarbeid både nasjonalt, regionalt og lokalt, og er grunnlaget for definering av mål, satsingsområde og tiltak i denne planen.

6.2 Hovudmålsetjingar frå førre Ts- plan (2012-2016)

- 1 **I 2017 skal talet på drepne og hardt skadde ikkje overstiga 19.**
- 2 **2023 skal talet på drepne og hardt skadde ikkje overstiga 13.**
- 3 **Barn og vaksne skal kjenna at Stord kommune, nærområda og skulevegane er blitt tryggare.**
- 4 **Økonomi – prioriterte tiltak skal gjennomførast i inneverande periode.**

Ovanfor kopi hovudmål frå førre Ts- plan, 2012-2016 (side32)

6.3 Hovudmålsetjing for Ts- planperioden 2022-2025

Perioden 2015-2020 vart 1 drepen i trafikken på Stord.

Perioden 2015-2020 var det 9 personar som vart hardt skadde i trafikken. (lette skadde ikkje medrekna)

1. **Stord kommune si målsetjing for perioden 2022-2025 er at nullvisjonen skal liggja til grunn i Ts-arbeidet.**
2. **Stord kommune vil arbeida aktivt for at det vert bygt fleire g/s- vegar og fortau.**
3. **Stord kommune vil prioritera skulevegar og sikra områda ikring barnehagar og skular (Hjartesonar/droppsonar).**
4. **Stord kommune vil arbeida for å få god tilrettelegging for syklistar.**
5. **Barn og vaksne har gode haldningar og tilstrekkeleg kunnskap til å ferdast trygt i trafikken.**
6. **Ingen barn i alderen 0-17 vert hardt skadde.**
7. **Nærområda og ferdselsvegane vert opplevd trygge.**
8. **Fleire nyttar aktiv transport.** ([kap. 7.3](#))

Merk at Nasjonal Transportplan opererer med kunn drepne og hardt skadde i sin målkurve fram til år 2030

6.4 Strategiar

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikktryggleik på vegane er det sett opp ei rekkje tilstandsmål som er formulert som måltal. For å nå desse måla må det setjast iverk tiltak.

Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at ein oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld fyrst og fremst på fylgjande område:

- Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen.
- Alle skular er godkjente som trafikksikre skular.
- Alle barnehagar er godkjent som trafikksikre barnehagar.
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.
- Auka talet på kilometer gang- og sykkelveg.

6.5 Miljø og klimatiltak



Berekraftsdel-mål 13.3: «Styrke enkeltpersoners og institusjoners evne til å motvirke, tilpasse seg og redusere konsekvensene av klimaendringer og deres evne til tidlig varsling, samt styrke kunnskapen og bevisstgjøringen om dette».

Miljø og klima skal vera gjennomgåande tema i Trafikksikringsplanen og likefullt skal **FNs Berekraftsmål** vera integrerte i alt TS-arbeid. Berekraftig og trygg mobilitet vedkjem alle.

Stord kommunestyre fatta vedtak den 22.10.2020 om at kommunen skal verta ein nullutsleppskommune i høve til klimagassutslepp innan 2030, og er ein av få kommunar i landet som har dette ambisiøse målet.

Stord kommune har ein klar klimavisjon om nullutslepp i 2030. Det skal vera eit gjennomgåande arbeid for å redusera kommunen sin eigen påverknad på ytre miljø gjennom tiltak knytt til avfallshandtering, energibruk, utslepp med meir. Kommunen skal stå fram som ein miljø-kommune og bidra til miljøtiltak i einingane. Stord kommune skal gjennom eit målretta, aktivt og systematisk HMT- arbeid sørgja for trivsel og tryggleik for sine tilsette.

<https://klimapartnere.avinet.no/6/Klimapartnere%20Vestland,%20Stord%20kommune/-939866914>

Berekraftig og trygg mobilitet handlar og om kor viktig det er i samfunnet at ein føler seg trygg og på den måten hindrar uynskt sosial isolasjon. Trafikktryggleik er svært viktig både for sosial tryggleik og for næringslivet. Det er viktig at all planlegging og offentlege planar har integrert Miljø og Klima for å tilpassa berekraftig mobilitet, infrastruktur, industriell tilrettelegging og generell tryggleik og trivsel for alle innbyggjarar. Alle kan bidra med sitt for miljø og klima i kvardagen som til dømes:

- Tenka over sitt eige transportbehov, køyra mindre, heller gå eller sykla når det er mogeleg.
- Reisa meir kollektivt i staden for å køyra bil.
- Det er helsegevinst med å gå eller sykla i staden for å køyra bil.
- Redusera sitt eige energiforbruk av materiell og anna utstyr som genererer meir transport og dermed aukar utslepp av klimagassar.
- Avgrensa bruk av køyretøy som slepp ut klimagassar, investera i meir utsleppsfrie bilar og andre køyretøy.
- Stord kommune sine køyretøy vert skifta ut til nullutslepp- køyretøy.

<https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>



TS-planen tilrår at flest mogeleg etatar og private bedrifter vert sertifisert i styringssystem som kan vera eit verktøy for alle bedrifter til å arbeida med berekraftig utvikling som energi, miljøvenleg transport, arbeidsmiljø, avfallshandtering og mange fleire tiltak som støttar miljø og berekraftig utvikling. Det er allereie fleire bedrifter i Stord kommune som er sertifisert som «Miljøfyrtårnbedrift».

<https://www.miljofyrtarn.no/virksomhet/godkjenning/slik-blir-du-sertifisert/>

kiwa Andre godkjenningalternativ, til dømes ISO 39001 KIWA, som blant anna handlar om ein ny standard for trafiktryggleik og godkjenning i private og offentlege bedrifter.

Ei godkjenning inneber til dømes at leiinga ved einingane i Stord kommunen skal jobba systematisk med berekraftige miljøtiltak i kvardagen og skal saman med brukarar (elevar, foreldre m. fl.) iverksetta tiltak for meir klima- og miljøvennlege løysingar; bl.a. sykla, gå, reisa kollektivt eller samkøyra til/frå arbeidsstad, samlingar osv, samt ivareta arbeid med trafiktryggleiken.

<https://www.kiwa.com/no/no/tjenester/iso-39001-godkjenning-av-styringssystem-for-trafikksikkerhet/>



7. Kommunale tiltak

I den Nasjonal tiltaksplanen for trafiktryggleik på veg (2018-2021) er det sett mål for tilstandsutvikling innanfor område der tilstandsendringane er av vesentleg tyding for utviklinga i tal drepne og hardt skadde. Tilstandsmåla er sett innanfor 13 ulike innsatsområde.

I dette kapitlet gjengjev ein dei nasjonale tilstandsmåla og dei innsatsområda Stord kommune finn det mest relevant å arbeida med. Under kvart av områda har ein konkretisert kommunale tiltak som kan bidra til å nå dei nasjonale måla.

7.1 Risiko-åtferd i trafikken

7.1.1 Fart

Val av fart har stor tyding om det skjer ei ulukke eller ikkje. Fartsnivået er og avgjerande for skadekonsekvensen eller skadegraden ved ei eventuell trafikkulukke. Det er derfor viktig at TS-planen har tiltak mot fartsoverskriding.

Nasjonale mål:

Fart	<i>Prosentdel av køyretøya som overheld fartsgrensene Målsettinga er ambisiøs men er svært viktig for å redusera talet på drepne og skada.</i>	57,2 % (2016)	70% (2022)
-------------	--	------------------	---------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgjevar skal påverka sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeida retningslinjer for tenestereiser og forankra desse i alle sektorar.
- Trafikktryggleik skal vera årleg tema i kommunens arbeidsmiljøutval (AMU).
- Kommunen som kjøpar av ulike tenester, stiller krav til samarbeidspartar om trafikksikker åtferd (transporttenester og veg og vedlikehaldstenester) Desse innarbeidast i anbodsdocumenta.
- Kommunens tilsette gjennomfører e-læringskurs i Trafikktryggleik og HMS (utvikla på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).

7.1.2 Rus

Køyning i rustilstand utgjer ein stor Ts- risiko i trafikken. Som det fyrste landet i verda innførte Noreg promillegrense i 1936. Seinare er andre rusmiddel vorte eit like stort problem i trafikken. Også bruk av ein del andre spesielle legemiddel kan utgjera ein Ts-risiko i trafikken.

Nasjonale mål:

Rus	<i>Nullvisjonen er grunnleggjande, og den delen av trafikkarbeidet som vert utført under påverknad av alkohol over 0,2 promille.</i>	0,2 % (2016-2017)	0,1% (2026)
	<i>Nullvisjonen er grunnleggjande, den del av trafikkarbeidet som utførast under påverknad av narkotika over straffbar grense.</i>	0,6 % 2016/2017	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeida aktivt for å hindra at tilsette er påverka av legale eller illegale rusmiddel i tenesta. Planlegga infotiltak ved ulike avdelingar og via HMS arbeid i etaten. Trygg Trafikk kan vera ein av fleire medspelarar.
- E-læringskurs i trafikktryggleik og HMS for tilsette. ([Tab 12.1](#))
- Ved kjøp eller *leasing* av nye bilar skal alkoholås innarbeidast som ein del av anbudsgrunnlaget

7.1.3 Bilbeltebruk

Bruk av bilbelte er svært viktig for å redusera skadekonsekvensen ved ei eventuell trafikkulukke. Det er og svært viktig at barn vert sikra rett i bilen og at førarar av tunge køyretøy sikrar seg med bilbelte. Utifrå undersøkingar viser det seg at prosentandelen av rett sikring av barn i bil er for låg og at prosentandelen må aukast til minimum 75 % i planperioden. Prosentandelen for førar av tunge køyretøy må også aukast betydeleg i planperioden.

Nasjonale mål:

Bilbelte/sikring av barn i bil	<i>Andel av førarar og forsetepassasjerar som brukar bilbelte i lette køyretøy</i>	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	<i>Andel barn i alderen 1-3 år som er sikra bakovervendt i bil</i>	63 % (2017)	75 % (2022)
	<i>Andel førarar av tunge køyretøy som brukar bilbelte</i>	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Leige av bussar til transport i regi av kommunen skal så langt det er praktisk mogeleg vera med 3- punkt setebelte.
- Kommunen har i retningslinjene for tenestereiser lagt opp til at alle kommunalt tilsette brukar bilbelte ved transport i teneste. Dette gjeld bil og buss.
- Helsestasjonane si verksemd skal ha auka fokus på temaet barn i bil og då spesielt at barna set sikra bakover-vendt i bil til dei er 4 år.
- Kommunen gjennom barnehagane (*private og kommunale*) gjennomfører tiltak for å auka fokus på sikring av barn i bil (materieill/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

7.1.4 Barn

Det har i dei seinare åra vore ein gledeleg nedgang i antal barn drepne og hardt skadde i trafikken. Til dømes var det ingen barn under 16 år som vart drepne i trafikken i 2019. Ein må difor framleis arbeida aktivt for behalde denne trenden.

Nasjonale mål:

Barn (0-14 år)	Antal drepne barn (0-14 år) i trafikken	4 (2017)	0 (minst eit år i 2018-2021)
-----------------------	---	-------------	---------------------------------

Kommunale tiltak:

- Barnehagar og skular skal i samarbeid med føresette ha fokus på trafikksikringsarbeidet og førebygging av ulukker. (*Tiltak i trafikksikker barnehage og skule*)
- Stord kommune skal gjennomføra vurdering av særleg farleg skuleveg.
- Stord kommune skal arbeida for å trafikk sikra sonar rundt skulane (*Hjartesone*).

- Stord kommune skal avgrensa køyring inne på skuleområda og i tilknytning til skulane.
- Stord kommune skal leggja til rette for at fleire kan sykla eller gå til skulen.
- Kommunale barnehagar og private barnehagar skal verta godkjende som Trafikksikre barnehagar.
- Skulane skal vera godkjent som trafikksikre skular.
- Stord kommune skal påverka private skular til å få godkjenning som Trafikksikker skule.
- Skulane skal syta for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Stord kommune skal stimulera lag og foreiningar til at alle barn til og frå fritidsaktivitetar vert sikra best mogeleg og at vaksne som transporterer og køyrer med lågast mogeleg risiko.
- Stord kommune skal syta for at tilsette i barnehagar og skular har tilstrekkeleg kompetanse for å gjennomføra god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk.
- Stord kommune skal stimulera lag og foreiningar til å innarbeida retningslinjer for transport innanfor si verksemd.

7.1.5 Ungdom og unge førarar

Ut frå ulukkesstatistikken er det ungdom og unge bilførarar som har høgast ulykkestal. For Stord kommune er ulukkestala også for høge, men likevel under landsgjennomsnittet. Tiltak for å redusera trafikkulukker blant ungdom må intensiverast. Opparbeiding av kompetanse ved ungdomsskulane vil krevja meir ressursar.

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge bilførarar	Risiko for bilførarar i aldersgruppa 18-19 for å verta drepen eller hardt skadd per køyrte kilometer		-30 %*
----------------------------------	--	--	--------

*Reduksjon i perioden 2021-2025 samanlikna med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Stord kommune har som mål at ungdomsskulane har kompetanse slik at dei kan tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet.
- Stord kommune har også som mål å tilby trafikalt grunnkurs som ein del av valfaget trafikk.

7.1.6 Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjing

Gjennomsnittsalderen av eldre bilførarar har stige dei siste 10-15-åra og eldre bilførarar er oftare skuldig part i trafikkulukkene. Til dømes er kryssulukker og feltskifte ofte overrepresentert. Brot på vikeplikta er og ofte ei årsak til trafikkulukkene dei er involvert i. Det viktig at dei eldre trafikantane vert ivaretekne i Ts-planarbeidet Dette gjeld også at dei som er fotgjengarar og får best mogeleg tilrettelagt universell utforming.

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjing	Risiko for bilførarar i aldersgruppa 75+ for å verta drepen eller hardt skadd per køyrte kilometer		-30 % *
	Risiko for fotgjengarar i aldersgruppa 75+ for å verta drepen eller hardt skadd i trafikkulukker per gå-kilometer		-30 % *

*Reduksjon i perioden 2021-2025 samanlikna med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Kommune skal leggja til grunn universell utforming ved fysiske tiltak på veg og fortau, g/s-vegar og gangfelt, for å ivareta eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjing.
- Kommune skal stimulera pensjonistforeiningane, frivillige lag og andre foreiningar til å integrera tema trafikktryggleik i si verksemd.

7.1.7 Innsatsområde for gåande og syklende

Nasjonal målsetjing er at fleire skal gå og sykla meir i kvardagen, noko som og gjev helsegevinst. Generelt er fysisk aktivitet blant anna eit berekraftsmål og klimavennleg med at ein ikkje nyttar transportmiddel som gjev auka klimagassutslepp. Tilrettelegging av meir fortau og g/s-vegar gjer det meir attraktivt å gå og sykla.

Nasjonale tilstandsmål:

Gåande og syklende	Antal km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som vert tilrettelagt spesielt for gåande og syklende	Samla i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) 230 km på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklistar som brukar sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengarar som brukar refleks på belyst veg	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen vil prioritera utbygging av g/s-vegnettet, betra den universelle framkomsten på eksisterande fortau osv.
- Helsestasjonen, barnehagane og skulane skal årleg fokusera på tydinga av at syklistar og fotgjengarar brukar personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).

7.1.8 Motorsykkel og moped

Uluksstatistikken for Mc og mopedar er betydeleg høgare pr køyrte km enn for køyrte km med bil. For Stord kommune er ikkje denne statistikken særleg høg i forhold til landsgjennomsnittet, men ein må fortsetta å arbeida målretta for å få ned ulukkesfrekvensen ytterlegare for denne trafikantgruppa.

Nasjonale tilstandsmål:

Motorsykkel og moped	I planperioden 2018-2021 skal gjennomsnittleg risiko for moped og Mc førarar å verta drepen eller hardt skadd til å vera 30 % lågare enn i perioden 2013-2016 (per køyrte km)	Tilstand 2017 er 0,117 (Drepne og hardt skadde pr mill kjørt km)	Mål 2018-2021 -30% Null visjonen
-----------------------------	---	--	----------------------------------

*Reduksjon i perioden 2018- 2021 samanlikna med perioden 2013-2016

Kommunale tiltak:

- Arbeida aktivt med haldning og åtferdstiltak retta mot moped og motorsykkel. Arbeida opp mot Statens vegvesen. JF Nasjonal strategi og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018-2021.
- Kommunen skal ha auka merksemd på drift og vedlikehald av kommunale vegar med omsyn til moped og Mc-tryggleiken. (T.d. kort beredskapstid; fjerning grus på asfalten, reparasjon av hol i asfalten, fjerning oljesøl etc.).

7.1.9 Systematisk Trafikksikringsarbeid i offentleg og privat sektor

Systematisk trafikksikringsarbeid er den beste måten å arbeida med å redusera trafikkulukker på landsbasis. Ein må sjå resultat av slikt systematisk trafikktryggleiksarbeid over tid og det vil seia at resultat og nedgang i trafikkulukker skjer gjerne ikkje over kort tidsbolck men kanhende over fleire Ts- planperiodar.

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordna trafikktryggleik i fylkeskommunar og kommunar	Antal kommunar som er godkjente som Trafikksikre kommunar	62 per 01.01 2018	125 per 01.01.2022*
--	---	-------------------	---------------------

*Trygg trafikk vil samarbeida med Fylkeskommunane, arbeida for at det pr. 01.01.2022 skal vera godkjent 125 kommunar som Trafikksikre kommune og at allereie godkjende kommunar vert regodkjent.

Kommunale tiltak:

- Kommune vil arbeida for å verta godkjent som Trafikksikker kommune innan utgangen av 2021.

7.1.10 Fysiske trafikksikringstiltak

Fysiske Ts-tiltak er ein viktig del av trafikksikringsarbeidet. Mange trafikksikringsplanar har gode prioriterte forslag i sine Ts-planar, men ofte er ikkje økonomiske rammer tilstrekkelege. Til dømes er tiltak for å redusera møteulukker og utforkøyringsulukker på vegar med høgare fartsgrense enn 70 km/t viktige då slike trafikkulukker ofte medfører høg skadekonsekvens.

Nasjonale tilstandsmål:

Møteulucker og utforkøyringsulucker	Andel av trafikkarbeidet på riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som føregår på møtefrie vegar	49,3 % per 01.01.2018	54,1 % per 01.01.2022
	Antal km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som er gjennomgått og som tilfredsstillar minstestandarden i NTP med tanke på å hindra alvorlege utforkøyringsulucker		1500 km (utbetrast i 2018- 2023)

Kommunale tiltak:

- Stord kommune vil fylgja opp at arbeidet på vegstrekningar som manglar forsterka midtmerking vert utført.
- Stord kommune vil påverka at alle vegar med 70 km/t eller høgare som ikkje har tilfredsstillande vegrekkverk, skal fylgjast opp. Vegstrekningane skal registrerast og det skal planleggjast tiltak. Dette gjeld både EV 39, fylkesvegar og kommunale vegar på Stord.

7.2 Hjarteson



Trygg Trafikk har lansert eit konsept med *Hjarteson* for tryggare skuleveg. Kort forklara er *Hjarteson* eit omgrep som skal kunna tilpassast kvar einiskild barnehage og skule. Dette konseptet handlar også om å gjera området omkring barnehagane og skulane bilfritt og at det vert oppretta såkalla droppsoner framfor barnehage og skule.

Etableringa av *Hjarteson* ved kommunens grunnskular vil medføra investeringar og tett samarbeid med Fylkeskommunen (Vlfk) og Statens vegvesen.

Nasjonal Transportplan og Fylkeskommunen har *Hjarteson* som eit satsingsområde.

[Kap. 7.1.4.](#) Med omsyn til vedleggsdelens fysiske tiltak, vil Ts- planen tilrå etablering av *Hjarteson* ved dei barnehagane og skulane som har uheldige trafikale forhold.

I samband med kommunedelplanarbeidet er Stord kommune i gang med dette arbeidet, Hystad skule har allereie utarbeidd trafikksikringsplan for skulen der også *Hjarteson* er implementert. Dette er svært positivt.

Andre tiltak kan vera å leggja til rette for snarvegar for skulebarn. Med snarvegar/stiar kan skulebarn ferdast mindre i trafikken. Mange kommunar og skular omkring i landet har etablert slike løysingar.

Barnetråkk er eit digitalt verktøy og undervisningsopplegg som let barn fortelje planleggjaren, kommunen og lokalpolitikarane korleis dei brukar staden der dei bur og kva dei vil ha annleis.

<https://www.trygqtrafikk.no/skole/hjarteson/>

https://www.vegvesen.no/attachment/1047598/binary/1063988?fast_title=SVV+rappport+439+Attraktiv+skoleveg.pdf

7.3 Aktiv transport



Berekraftsdel-mål 3.4: «Innen 2030 redusere prematur dødelighet forårsaket av ikke-smittsomme sykdommer med en tredel gjennom forebygging og behandling, og fremme mental helse og livskvalitet»

Det er ei nasjonal målsetting at minst 80 % av alle grunnskuleelevane går eller sykklar til skulen. Fysisk aktivitet, ved å gå og sykla til skulen, betyr mykje for elevane si helse og skuleprestasjonar og deira ansvarsutvikling for eige liv og det sosiale fellesskap.

Kommunen oppfordrar til at både foreldre og lærarar avgrensar si køyring mest mogeleg til og frå skulen. Gode haldningsvanar er eit godt forbilete for elevane.

Det er viktig at barn og unge får nok fysisk aktivitet i løpet av ein dag, og dermed etablerer gode reisevanar tidleg. Dei som går og sykklar tidleg i livet, er meir tilbøyelege til å gjera det seinare i livet.

Derfor er *Hjartesonar* for tryggare skuleveg også eit folkehelseiltak. Trafikkopplæring med oppleving av trivsel og tryggleik samt forståing for eiga helse, er ein livslang læringsprosess. Det er svært viktig at barn og unge får opplæring og forståing for trafikktryggleik allereie frå barnehagestadiet.

Ei læring frå barnehageåra og oppover i skuleåra vil vera ei livslang læring som ein har med seg gjennom heile livet.

<https://www.toi.no/getfile.php/1335904/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1310-2014/1310-2014-sam.pdf>

7.4 Vurdering av skuleveg

I fylgje Kapittel 7 i Opplæringslova har elevar i 2.-10 årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skulen rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda.

Det er svært viktig at skulevegane er tryggast mogeleg for skulebarna og at foreldra kan føla seg trygge når barna skal ferdast til og frå skulen. Desverre er ikkje alle skulevegane like trygge. For å avbøta risikoen med å senda barna på eiga hand i blanda trafikkmiljø, gjev kommunen fri skuleskyss der Ts-risikoen er vurdert til å vera særleg høg. Elevar som ferdast i trafikken vil alltid vera utsette for ein viss fare. Likevel er ikkje dette tilstrekkeleg for å gje fri skuleskyss. Det er leiinga ved kvar einskild skule v/ rektor som vurderer om skulevegen er særleg farleg eller vanskeleg. Nokre skuleveg- strekningar har stader der ein må kryssa hovudvegen i plan som til dømes EV39 ved Vestlikrysset m. fleire. For slike kryssingspunkt/kryssingsstader har Ts-planen føreslege oppstart av reguleringsplan for planfri kryssing, til dømes EV39 Vestlikrysset og FV 544 ved Vikastemmo. Planfri kryssing er utvilsamt den tryggaste løysing men og mest ressurskrevjande.

Foreldra har hovudansvaret for sine egne barn. Når det vert gjeve skyss for ein avgrensa periode, er det svært viktig at det samstundes vert trena mykje med barna slik at dei er i stand til å ferdast på eiga hand når skyssen fell bort. Foreldra må gå saman med barna på den aktuelle veggen og visa dei rette val av kryssingspunkt, læra barna kva dei skal sjå og høyra etter og korleis dei skal oppfører seg når dei går langs veggen.

Der barna har skuleskyss, må opplæringa også omfatta korleis ein oppfører seg på haldeplass og i buss eller drosje.

Hugs at foreldra er barnas viktigaste rollemodell og det stiller krav til deira eigen oppførsel i trafikken. Forventar ein at barn opptre rett i trafikken, må også vaksne vera gode eksempel.

Kommunen skal ta sitt ansvar for elevane sin tryggleik på skulevegen både gjennom skulens trafikkopplæring og gjennom internkontrollsystemet i tråd med Forskrift om miljøretta helsevern i barnehagar og skular.

Kompetansemåla om trafikk i læreplanverket for grunnskulen, Kunnskapsløftet, krev at skulane gjennomfører ei trafikkopplæring med kontinuitet og progresjon gjennom heile grunnopplæringa.

Det er svært viktig at det vert lagt inn systematisk trafikktraining i skulen sitt nærmiljø også knytt til dei aktuelle utfordringane.

Forskrift om miljøretta helsevern for barnehagar og skular pålegg dei å ha eit internkontrollsystem. Internkontrollsystemet bør innehalda rutinar som tar i vare barn og elevar sin tryggleik i forhold til trafikken. Desse rutinane bør omfatta trafikkavviklinga knytt til skulens område og ta i vare elevane og barna sin tryggleik på turar i skuletida.

Det vart i 2019 utsendt eit nytt rundskriv frå Utdanningsdirektoratet, Udir.-2-2019, der det vart gjeve ytterlegare presisering og føringar for tolking av retningslinjene som var gjevne i førre rundskriv av 2009 frå Utdanningsdirektoratet. Skulevegane er på ny vurdert JF. rundskriv frå Udir-2-2019.

https://www.tryggetrafikk.no/wp-content/uploads/2017/10/Farlig_skolevei_veileder.pdf

<https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/udir-2-2019-retten-til-skyss1/2.-nar-har-eleven-rett-pa-skoleskyss/2.1-lang-skoleve>

7.5 Stord som sykkelby



I 2013 inngjekk Stord kommune avtale om sykkelby og denne avtalen gjaldt fram til 2016. Avtalen vart fornya i 2017 og fram til og med 2020. Sykkelbyavtalen for Stord kommune er ikkje fornya etter 31. januar 2020.

TS- planen vil likevel ha fokus på tilrettelegging og stimulering for auka bruk av sykkel i kommunen. Meir bruk av sykkel som transportmiddel er eit godt miljøtiltak og gjev helsegevinst for kvar einiskild som nyttar sykkel.

TS- planen vil prioritera tiltak som kan betra forholda for syklistane og generell trafikktryggleik.

<https://www.stord.kommune.no/sykkelbyen-stord-faar-nettside.6074958-454088.html>

8. Oppsummering

- Kapittel 3 er oversikt over dei Nasjonale føringane som ligg til grunn i trafikktryggleiksarbeidet og oppbygginga av Ts- planen.
 - Kapittel 4 viser dei føringane som er lagt til grunn for godkjenning *Trafikksikker kommune*.
 - Kapittel 5 viser grafar og tabellar med ein gledeleg nedgang i tal trafikkulukker.
 - Kapittel 6 viser dei hovudmålsetjingane som kommunen må prioritera høgt i Ts- planperioden.
 - Kapittel 7 tek for seg strategien og hovudmålesettingane JF *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg* i planperioden og kommunale innsatsområde med tiltak i tråd med tiltaksplanen.

 - Miljø og klimatiltak er teke med i denne Ts-planen og dette tema har i liten grad vore integrert i tidlegare Ts-planar, kap. 7.4. Blant andre har også Nasjonal Transportplan implementert FNs berekraftmål i NTP 2018-2029. Eitt klimatiltak for Stord kommune er blant anna å skifta ut sine køyretøy til nullutsleppskøyretøy.
-

9 Forklaring av uttrykk og forkortingar i Ts-planen

* **Ts-plan** = Trafikksikringsplan.

* **Ts- risiko** = Risiko for trafikkulukke, sannsyn x konsekvens = risiko.

* **ÅDT** = Årsdøger- trafikk, det totale talet køyretøy som passerer eit punkt (begge retningar) i året dividert med 365 (årsdøger).

* **Trafikkarbeid** = Produktet av tal køyretøy som forflytta seg og den avstand køyretøya forflytta seg.

* **SSB** = Statistisk sentralbyrå.

* **NVDB** = Nasjonal vegdatabank.

* **NTP** = Nasjonal transportplan.

* **NTT** = Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.

* **Vifk** = Vestland fylkeskommune

* **Svv** = Statens vegvesen

* **RTP** = Regional transportplan

* **EV** = Europaveg

* **FV** = Fylkesveg.

* **KV** = Kommunalveg.

* **SV** = Samleveg.

* **PV** = Privatveg.

* **Hb** = Handbøker, Statens vegvesen sin handbokserie

* **SK** = Stord kommune.

* **TØI** = Transportøkonomisk institutt.

* **Hjartesone/droppsoner** = Er trygging av trafikale tilhøve ved skular og barnehagar.

* **Trafikktelje-lenke** = Er ein variabel trafikk-mengde t.d. mellom fleire vegkryss.

* **ITS** = Intelligent transportsystem som er eit samle- uttrykk for bruk av ny teknologi i transportsektoren.

9.1 Prosjektorganisasjonen for Ts- planarbeidet

Grappa som har utarbeida TS-planen er samansett av fylgjande personar der rådmannen er øvre ansvarleg leiar.

Magnus Mjør	Rådmann Øvre ansvarleg leiar TS- planarbeidet
Roy Sverre Amundsen	Leiar prosjektgruppa
Prosjektgruppa for Ts-planen:	
Harald Oddvar Sæbø	Koordinator for prosjektgruppa
Svein Erik Vinje	Stord kommunalteknikk
TS Tenester LTD	Konsulent for prosjektgruppa
Referansegruppa:	
Dag Foseid	Vestland fylkeskommune, infrastruktur og veg
Dag Vidar Nordhus	Stord lensmannskontor
Tove Vikanes Agdestein	Folkehelsekoordinator
Anne Randi Naurstad	Regulering byggesak og oppmåling
Siri Marie Erland	Skulekontoret

9.2 Framdriftsplan

<i>Framdriftsplan for Ts- planarbeidet</i>			
	<i>Planlagt vekenr.</i>	<i>Utført vekenr.</i>	<i>Merkn.</i>
<i>Oppstartmøte på Stord</i>	<i>36- 2020</i>	<i>36 - 2020</i>	<i>Tlf møte</i>
<i>2 gonger utlysing i lokalpressa</i>	<i>36</i>	<i>37 (07.09.20)</i>	<i>Lokalpressa</i>
<i>Synfaring , analyse av innspel</i>	<i>42-44</i>	<i>45-46</i>	
<i>Dokumentoppsett Ts-planen</i>	<i>45</i>	<i>38-50</i>	
<i>Møte i prosjektgruppa (kjernegruppa)</i>	<i>50</i>	<i>Utført veke 02 og 04-2021</i>	<i>Møte utsett p.g.a corona restriksjonar</i>
<i>Vidare redigering av Ts-planen</i>	<i>50-8 2021</i>	<i>1-12</i>	<i>2 møter i arbeidsgruppa</i>
<i>Møte i prosjektgruppa og referansegruppa</i>	<i>9-15 2021</i>	<i>18-19 22-26</i>	<i>2 Teams møter 1 møte m/rådmannen 17.06-2021.</i>
<i>Møte i rådmannen si leiargruppa</i>	<i>33</i>	<i>33</i>	<i>Gjennomgang planforslag 16.08.21.</i>
<i>Ts-planen sendast til PUT</i>	<i>36</i>	<i>36 (09.09.21)</i>	
<i>Planen lagt ut på høyring</i>	<i>37</i>	<i>41</i>	
<i>Redigering etter høyringsrunden</i>	<i>43</i>	<i>47-49</i>	
<i>Levering av Ts-planen til PUT</i>	<i>2-2022</i>	<i>3</i>	<i>Handsama i møte PUT</i>
<i>Ts- plan til godkjenning kommunestyret</i>	<i>Jan. 2022</i>	<i>Plan vedteken i kommunestyret Sak PS 7/22</i>	<i>17 februar 2022</i>

Vedleggsdel

TS-plan 2022-2025

Oversikt fysiske og haldningsskapande tiltak



STORD
KOMMUNE



10. Innleiing vedleggsdel

FYSISKE TILTAK

Ved prioritering av fysiske trafikksikringstiltak er det viktig å ta utgangspunkt i ulukkespunkt og strekningar, samstundes som den positive nedgangen i talet på alvorlege ulukker gjer at ein i mindre grad kan peika på slike klårt definerte ulukkespunkt og strekningar.

Skuleveg og trafikale forhold ved barnehagane og skulane skal prioriterast. Ein trygg skuleveg er svært viktig for barn og foreldre, og det får høg prioritet i Ts- planen.

Dette inneber at ein i større grad må arbeida proaktivt ut frå faglege vurderingar om kor det er risiko for at trafikkulukker skjer. I denne planperioden må ein halda fram med å gjennomføra ei rekkje mindre trafikksikringstiltak, og i enno sterkare grad kunne kople saman enkle trafikksikringstiltak med tiltak knytt til syklende og kollektivreisande.

Dette gjeld trafikantar i alle aldersgrupper, men for barn og unge er det eit vesentleg element at tiltaka vert knytt til trygge skulevegar.

Midlane som er sett av til programområdet «Gang- og sykkeltiltak», er på mange måtar knytt til å sikra ein trygg og god ferdsel for elevane langs skulevegen og rundt regionsentera, og er slik sett også eit trafikksikringstiltak.

Når det gjeld kollektivtiltaka utanom Bergen, er desse i all hovudsak knytt til utbetring av haldeplassar for å sikre eit trygt og godt venteareal for skuleelevane.

Møte- og utforkøyringsulukker står for dei fleste av dei alvorlege trafikkulukkene i Vestland fylke.

Når det gjeld tiltak retta mot desse to ulukkestypane, ligg fylkeskommunen sitt handlingsrom i all hovudsak på fysiske trafikksikringstiltak.

Vegstandarden på fylkesvegnettet i Vestland fylke gjer det svært utfordrande å etablera fullgod separering av vegbanane, og fylkeskommunen ønskjer derfor å halda fram og styrka arbeidet med forsterka vegoppmerking, såkalla sinusfresing/mid- og kantoppmerking.

Midtoppmerkinga skal hindra køyretøy å koma over i motgåande køyrefelt, medan kantoppmerkinga skal hindra utforkøyringar.

Det ligg fast i asfaltprogrammet at ved ny dekkelegging skal det etablerast forsterka midtoppmerking der dette er mogleg. På særlege strekningar kan det vere aktuelt med utviding av vegbreidda for å kunna etablera tiltaket, som har krav om ei viss vegbreidde, og med det få til eit lengre strekk med oppmerking.

Mange ulukker skjer med bakgrunn i for høgt fartsnivå, og det er derfor avgjerande at ein etablerer tiltak som rettar seg inn mot å få farten ned. For fylkeskommunen omfattar dette i all hovudsak ulike fysiske tiltak. I tillegg kan etablering av automatiske trafikkontroll (ATK), enten som punkt-ATK eller streknings-ATK, vere eit effektivt verkemiddel.

Ut frå dette vil fylkeskommunen arbeida for å etablera punkt-ATK etter dei kriteria som gjeld, i tillegg til å arbeida aktivt for at nye strekningar som tilfredsstillar kriteria kan få streknings-ATK.

God tilrettelegging for mjuke trafikantar er ein viktig del av utviklinga av regionsentera. I tillegg kjem fokuset på trygge skulevegar, og å få fleire elevar til å gå og sykla til skulen.

Det er ei nasjonal målsetjing at 80 % av barn og unge mellom 6 og 15 år skal gå eller sykla til skulen. Gjennom å etablere trygge og attraktive gang- og sykkelveggar legg ein til rette for auka aktivitet og betre folkehelse.

Arbeidet med tryggja skuleveggar har ikkje berre eit grensesnitt mot regionsenter, folkehelse og hjartesoner, men også mot arbeidet med sykkelbysatsinga. Sykkelbyavtalen er ikkje vidareført for 2021 og frametter, men Ts- planen vil oppmoda om at sykkelbyavtalen vert fornya.

Eit kartleggingsarbeid over gang- og sykkeltilbod i regionsentera vil vere eit godt hjelpemiddel for å prioritera prosjekt som løftar dei mjuke trafikantane. Det er viktig å merka seg at den samla innsatsen knytt til trafikksikring på fylkesvegnettet er i dag større enn det som går fram av programområdetiltaka.

I dei fleste vegpakkane er det eit stort innslag av tiltak for mjuke trafikantar. Tiltak retta inn mot kommunane når det gjeld fysiske tiltak, utover det som ligg i det ordinære investeringsprogrammet og innanfor drift og vedlikehald, er *Fylkestrafikksikringsutvalet* (FTU) si tilskotsordning til mindre, fysiske trafikksikringstiltak.

Fysiske tiltak er i stor grad prioritert ut frå innspel til Ts- planen. Fyrste gongs utlysing om innspel var annonse 07.09. 2020 i bladet *Sunnhordland*. Mesteparten av innkomne innspel var frå innbyggjarane i kommunen, kommunen sin planavdeling, men og frå prosjektgruppa for Ts- planen og etterslep av tiltak frå førre Ts- plan. Det er kome inn mange innspel, og Ts- risikoen er spesielt vurdert med fokus på:

- Barnehage, skule og skuleveg.
- Blanda trafikk, fotgjengarar, syklistar og biltrafikk.
- Betre tilrettelegging for syklistar.
- Vegstrekningar som har høg ulukkesfrekvens/ulukkespunkt, jamfør ulukkesregisteret.
- Utforkøyrings- og møteulukker.

Andre viktige parameter som er nytta for vurdering av Ts-risikoen:

• Trafikkmengd (ÅDT).

• Vegljøs.

• Tilstrekkeleg separering mellom biltrafikk og mjuke trafikantar.

Større fysiske tiltak krev reguleringsplan og det er viktig at dei vert ført opp i Ts-planen som eit reguleringsplan- framlegg. Ei forankring av reguleringsplanar i Ts-planen vil gje ei betre oversikt både for planoppstart, planoppfølging og for framtidige budsjett. All utbygging av ulike tiltak skal ha tilrettelegging med universell utforming som og er lovpålagt.

Dei trafikale tilhøva ved fleire skular er ikkje tilfredsstillande, og etter fleire oppmodingar er det bede om planlegging for utbetring. Ts-planen har sett opp ei tabelloversikt av dei skulane som har vanskelege trafikale forhold og der ein må planleggja *Hjartesoner/droppsoner*.

Ts- planen vil og setja fokus på framtidige problemområde for Stord kommune som til dømes redusera biltrafikk i sentrumsområde som Leirvik og auka tilrettelegging for kollektivtrafikken.

11 Oversikt fysiske tiltak 2022-2025

11.1 Tiltak med særskilt prioritering

Trafikksikringsplanen har vald å utgreia meir om prosjekt som har vore omtala gjennom fleire år, men som ikkje har vorte realisert av ulike grunnar. Det er og prosjekt som krev planlegging og samhandling med fleire andre etatar og utbyggjarar som til dømes utbygging av Stord Kristne skule i Bandadalen/Kringsjø.

Kommunalveg 1144 / 1161 Utslettevegen -Åsamyrvegen

Utslettevegen - Åsamyrvegen har låg standard både på fortau, sikt i vegkryss og avkøyrslar samt gangfelt. Universell utforming er heller ikkje tilfredsstillande. KV 1144 / 1161 er og skulevegar til/frå Nysæter ungdomsskule. Det føreligg kommunestyrevedtak, PS 8/17, pkt. 6: « *Kommunestyre vil ved rullering av Ts- planen vurdere tiltak for sikring av Åsamyrvegen og Utslettevegen* ». Opprusting av KV 1144/1161 krev reguleringsplan og er oppført i *tabell 11.3.2*.

Kommunalveg 1044 Hornelandsvegen

Hornelandsvegen, strekningen Bedehuset til vegkryss Kårevikvegen, ca 800 lm, har strekningsvis manglande fortau, variabel vegbelysning, ikkje tilfredsstillande kryssingstilhøve og heller ikkje universell utforming. Mange skulebarn ferdast langs denne vegstrekningen som er skuleveg til Langeland skule, og foreldra er uroa for trafikktryggleiken til barna. Barnehagebarn nyttar også denne vegen til/frå Trodlahaugen barnehage. Kommunen har fått utarbeidd eit forprosjekt for vegstrekningen som no må realiserast til reguleringsplan. Er oppført i *tabell 11.3.2*

Fylkesveg 545 Fitjarvegen ved Dyvikdalen

Jamfør tab 11.2.2 der det er oppført høg prioritet for reguleringsplan for g/s-veg. Skulebarna får skuleskyss på grunn av ts-risikoen med å gå langs vegen. Viser til tab 11.3.2 innspel 8, pr 1.

Vegkryss Ev39 / KV 1183 Studalen

For opprusting av vegkrysset Ev 39 KV 1183 i Studalen i samband med planar om bygging av Stord Kristne skule, trengs det samordning med Statens vegvesen, Stord kommune og utbyggjar i området. Det er signalisert bygging av g/s-veg langs Ev 39 Litlabøkrysset- Vabakkjen. Det er planar om ny vassleidnings-trase langs Ev 39, Ca 1,140 km. G/s- vegen bør samordnast med vassleidningsprosjektet som er oppført i *tabell 11.2.3, prioritet 1*. Statens vegvesen har i sin høyringsuttale skreve: «*Ved innkøringa til Bandadalen frå Studalen manglar det fortau, dette er ein strekning som det vil vera naturleg å bruka for elevar ved skulen til og frå butikk/ bensinstasjon. Dette er også ein naturleg strekning for elevar ved Stord vidaregåande skule*».

Fylkesveg 5060 ved Litlabø skule

Etter høyringsrunden av Ts-planen er det kome inn mange oppmodingar/merknader om at trafikktryggleiken må betrast for skulebarna ved Litlabø skule. Trafikktryggleiken ved Litlabø skule er prioritert og omtala i tabell [11.3.1](#), og kap. 13. Ts- planen foreslår at Stord kommune og Vestland- fylkeskommune vurderer trafikktryggleiken i saman med Hjarteson- prosjektet ved skulane.



Hjartesone for tryggare skuleveg



Skilt

11.2 Prioriterte fysiske tiltak 2022-2025

Tabell 11.2.1; Oversikt prioriterte tiltak kommunale vegar

Ansvar/Mynde: Stord kommune SK			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
Pri.	Innsp. nr	Veg Id	Omtale av tiltaka	Kostn. i mil.	Plan status	Kommentar
1	Skular Tab. 11.3.1	KV	For alle skular JF tab 11.3.1 må det det planleggjast og byggjast Hjartesone etter prioriteringa. Oppført kostnad er planlegging av Hjartesone	0,80	Ingen plan	Sikring av trafikkarealet ved skulane har høg prioritet. Strakstiltak
2	34 Kart	KV 1158	På grunn av Ts-risikoen for skulebarn, tilrår Ts-planen at Ådlandsvegen vert stengd for gjennomkøring med skilt eller låsbar bom med skiltlesings- funksjon.	0,40	Ingen plan	Vegen vert stengd i samband med ADK-oppgradering i Borggata. Strakstiltak
3	29 Kart	KV 1197	I vegkryss mellom Langelandsstølen og KV 1197 må kurveradius og siktzone justerast retning Kårevikvegen. Det er og tilråda å merka gul midtlinje fram til kryss Kårevikvegen KV 1069 med merka refuge(<i>dråpe</i>).	0,30	Det føreligg reg. plan	Det er rapportert mange nesten-ulukker i krysset. Utforminga av krysset må verta etter reg.plan. Strakstiltak
4	56	FV544/ KV Leirvik sentrum	Gjennomføra ein trafikkanalyse for heile Leirvik sentrum. Vurdera; trafikktryggleiken, privatbilisme, kollektiv transport, parkeringstilhøva samt miljø og klimakonsekvensar. Viser elles til delmål i kommuneplanen for 2010-2021.	0,50		Pga. stor trafikkauke i Leirvik sentrum må det gjennomførast ei grundig vurdering av dei trafikale tilhøva. Strakstiltak
5	11 Kart	KV 1117	Fortau langs Skyttarhaugsvegen/Brendehaugen. ca. 600 lm. Mange skulebarn ferdast langs vegen.	7,50	Det føreligg reg.plan frå 2015	Reg. plan godkjent fram til kryss KV 1011. Langsiktig tiltak
6	6 Kart	KV 1183	Byggja ca 137 lm fortau, gnr. 37 bnr. 11 på Lønningsåsen.	1,40	Eldre reg.plan	Grunnavståing må avklarast Langsiktig tiltak

Ansvar/Mynde: Stord kommune SK			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
7	47 Kart	KV 1163	Byggja fortau JF plan for Ås barnehage. Manglar fortau ca. 110 lm.	0,80	Godkjent reg. plan	Strakstiltak
8	18 Kart	KV 1081/1074	Vegstrekingen frå Studalen og fram til Ås barnehage, Linneavegen, treng rydding av busk og kratt og andre hagevekstar langs vegen. Viser elles til innspel 6. Mange skulebarn og barnehagebarn ferdast på denne vegstrekinga.	0,10		Vedlikehald/driftstiltak. Strakstiltak
9	35 Kart	FV 5050/KV 1155	Installera intensivbelysning på gangfeltet i vegkrysset Rommetveitvegen/Øklandslie.	0,30	Plan må utarb.	Treng nærmare avklaring med Vlfk. Strakstiltak
10	3 Kart	KV 1265/1264	Oppsetjing vegljøs ca. 125 lm på KV 1265, frå husnr. 51 og fram til kryss KV 1264, vidare montering vegljøs langs KV 1264 fram til parkeringsplass på Økland. Til saman 1608 lm.	1,00	Plan må utarbeidast for vegljøs	Vegen har behov for vegljøs spesielt for skulebarn. Strakstiltak
11	20 Kart	KV 1151	Vikanesvegen har behov for skog- krattrydding som må utførast for at eksisterande lyspunkt får lysa opp vegen.	0,30		Vedlikehaldstiltak Strakstiltak
12	20	KV 1151	Vikanesvegen; eksisterande vegljøs har ikkje tilfredsstillande fordeling av ljospunkt. Det må supplerast med fleire ljospunkt, ca. 10 stk.	0,90	Plan må utarbeidast for vegljøs	Eksist. vegljøs er ikkje etter Hb V124 Strakstiltak
13	36	KV 1228	Opparbeida fortau langs Ringvegen på Heiane, ca. 355 m.	2,50	Ingen plan	Bør avklarast nærmare med tilstøytande bedrifter. Langsiktig tiltak
14	46 Kart	KV 1159	Vegrekkverk tilråddast montert ca. 75 lm gjennom kurve, Åkervikåsen. Asfaltera snarveg frå fortau KV 1159 til g/s-veg KV 1187.	0,20		Tiltaket vil redusera risiko for utforkøyning i kurve. Strakstiltak
15	28 Kart	KV 1044	Byggja fortau på båe sider av KV 1044 Hornelandsvegen, ca 150 lm fortau samt vurdera nytt gangfelt.	0,70	Ingen plan	Strakstiltak
16	57	G/s-veg til FV 545 Sagvåg	Vassnestunnelen (150 m), oppgradering til g/s-veg frå Banevegen mot tilrettelagt fortau og gangfelt FV 545 Sagvåg sentrum.	0,65	Plan føreligg	Tilskot frå SK for fullføring av g/s-vegen.
17	4-13	KV 1213	Teljning av kryssande fotgjengarar for å klarleggja om behov for gangfelt samt merking av rundkøyninga, Kroktjødnvegen/Navrastikkmyro.	0,10		Fartsmåling er tidlegare utført. Strakstiltak

Ansvar/Mynde: Stord kommune SK			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
18	8	KV 1127	Vegen til Sveinslio er skilta 30 km/t-sone Vurdera legging fartshumpar 3 stk. fartshumpar	0,30		Fartsmåling må utførast før event. tiltak. Strakstiltak
19	14.1	KV 1125	Ber om fartsreducerande tiltak, fartshumpar	0,30		Vegen har skilta 30 km/t-sone, er ikkje gjennomkøyringsveg. Strakstiltak
20	15.1	KV 1007	Etterlyser fartsgrenseskilt Bjellandsvegen. Ynskjer at den vert skilta 40 km/t-sone	0,12		Strakstiltak
21	22.1 Kart	KV 1026	Utviding smalt fortau og reinsking/sikring av fjellskjering ca 65 meter	0,80		Strakstiltak
	37	Gjeld alle vegar i Stord kommune	Rydding av vegetasjon i friskt-sonene, t.d. hekkar og andre hagevekstar som veks inn over fortau og g/s-vegar m.m. God sikt i avkøyrslar og kryss har stor betydning for trafikktryggleiken. 			Private vegar, kommunevegar, fylkesvegar og europavegar.

Tabell 11.2.2; Oversikt prioriterte tiltak fylkesvegar

Ansvar/Mynde: Vestland fylkesk. Vlfk			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
Pri.	Innspr. nr	Veg Id	Omtale av tiltaka	Kostn. i mil.	Plan status	Kommentar
1	12-14-19 Kart	FV 545 Hp 02	Vurdera å etablere 40 km/t- sone ved Sagvåg skule. Vurdera å etablere heva gangfelt. Byggja g/s-veg ca. 115 lm langs FV 545 fram til kryss Sagvåg skule.	0,30 2,30	Ingen plan	Tiltaket krev ikkje reg. plan. Strakstiltak Lansiktig tiltak

Ansvar/Mynde: Vestland fylkesk. Vlfk		Oversikt prioriterte tiltak i planperioden				
2	8 Kart	FV 545 Hp 02 Km pel 6630- 7070	Oppstart reguleringsplanarbeid med g/s-veg mellom FV 5066-krysset til Dyvikdalen, Fitjarvegen. Ca 440 lm.	0,50		Ført i tabell for reguleringsplanar, tab 11.3.2. Strakstiltak
			Byggja g/s-veg ca 440 lm. Km pel 6630-7070 i Dyvik Fitjarvegen.	10,00		Langsiktig tiltak
3	7 Kart	FV 5068	Utføra inspeksjon i skjeringane langsetter Petarteig-bakken og utføra eventuelle sikringstiltak.	0,50		Vedlikehold/driftstiltak Oppattført frå førre ts-plan Strakstiltak
4	51 Kart	FV 5060	Byggja g/s-veg ca. 2,46 km, 3 parsellar må byggjast snarast når finansieringa er avklara. Strekingen Stuva – vegkryss Isdalsvegen KV 1203 og strekingen Stuva- EV39. Samarbeidsprosjekt mellom Vlfk. og SK.	50,00	Krav til reg.plan må avkl.	3 parsellar : <u>EV39-Stuva.</u> <u>Stuva-Vassenden</u> <u>Vassenden- Isdalkrysset</u>
6	50 Kart	FV 5044	Installera intensivbelysning ved gangfelt Vestlivegen v/kryss til Kleivane.	0,30		Planleggjast saman med tiltak innspel 35 Strakstiltak
7	Innsp. høyringsrunden 2.1	FV 5060	Frå elevar v/Nysæter ungdomsskule er det bede om etablering gangfelt ved Snikkarsvingen.	0,15		Det er tilrettelagt for kryssing fotgjengarar Strakstiltak
8	Innsp. høyringsrunden 3.1	FV 5046	Montera forvarslingsskilt for gangfelt, skilt nr 140 m. avstand til gangfelt. Belysningen for gangfeltet kontrollerast.		0,10	Verftsvegen er føreslege utbetra. Strakstiltak
9	73 Kart	FV 545 Hp 01	Montera vegrekkverk ca. 75 lm langs FV 545 ved Valvatnabakken.	0,15		Stien langsmed FV 545 Valvatnabakken vert nytta som skuleveg til/frå Tjødnalio skule. Strakstiltak
10	1 Kart	FV 5046	Vurdera tiltak fortauskant mellom kryss Eldøyvegen-Langelandskrysset. KV 1175. Gamle Eldøyvegen kan vera alternativ skuleveg.	0,50		Vurderast i forhold til oppstart ombygging Verftsvegen. Strakstiltak
			Prioritera oppstart ombygging Verftsvegen FV 5046 til Eldøyane, vegen bør omklassifiserast til riksveg. Ombygging av Tveitakrysset Ev 39 til Langelandskrysset bør prioriterast fyrst.	14,00	Godkjent reg.plan	Ombygging av Verftsvegen frå Tveitakrysset Ev 39 til Langelandskrysset KV 1175. Langsiktig tiltak

Ansvar/Mynde: Vestland fylkesk. Vlfk			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
11	69 Kart	FV 545	Byggja fortau langsmed FV 545 i Sagvåg sentrum. Ca. 400 lm.	5,00	Ingen reg.plan	Tiltaket krev ikkje reguleringsplan. <u>Langsiktig tiltak</u>
12	27	FV 5064	Vurdera behov for gangfelt etter gjeldande handbøker (<i>Hb V127</i>).	0,20	Ingen plan	Fartsmåling er tidlegare utført. <u>Strakstiltak</u>
13	44 Kart	FV 5060	Skiltregulering ved smal bru, Kiselvbrua, Vlfk vurderer om behov for oppsett skilt nr. 212 og 214 i tillegg til skilt nr 106 som er oppsett tidlegare. Tiltaket var med i førre Ts-plan.	0,10	Ingen plan	 <u>Strakstiltak</u>
14	52 Kart	FV 5044	Vurdera nedsetjing fartsgrense Vestlivegen mellom rundkøyring ved KV 1148 og kryss Ev39. Strekingen er ca. 1,0 km. Det bør planleggast vegljøs og g/s-veg på denne strekinga ca. 1,0 km.	0,20 (vegljos)		<u>Strakstiltak</u> (fartsgr.)
15	66 Kart	FV 5064	Vidareføra fortau frå Vikaneskleivo til snuplass, ca 430 lm.	5,10	Ikkje krav til reg. plan	<u>Langsiktig tiltak</u>
16	70	FV 5060	Kiselvbrua er smal og bør utvidast. Den kan skapa trafikale problem spesielt vinterstid ved glatt vegbane.	3,50	Ikkje krav til reg. plan	<u>Langsiktig tiltak</u>

Tabell 11.2.3; Oversikt prioriterte tiltak Riks/Europaveg

Ansvar/Mynde Statens vegv. Svv			Oversikt prioriterte tiltak i planperioden			
Pri	Innspr. nr.	Veg Id	Omtale av tiltaka	Kostn. i mil.	Plan status	Kommentar
1	63 Kart	EV 39 Hp 23	Byggja g/s-veg langs Ev 39 Litlabøkrysset- Vabakkjen. Samarbeidsprosjekt SvV/SK i høve bygging ny vassleidnings- trase langs Ev 39. Ca 1,140 km .	19,50	Ingen plan	Kan byggjast utan reguleringsplan. <u>Langsiktig tiltak</u>
2	67 Kart	EV 39 Hp 23	Vidareføra g/s-vegen frå Tveitakrysset til Heiane, strekning ca. 1,110 km.	32,00	Godkj. reg.plan	Grunnavståing førebels uavklart. <u>Langsiktig tiltak</u>

Ansvar/Mynde Statens vegv. Svv		Oversikt prioriterte tiltak i planperioden				
3	26 Kart	EV39 Hp. 50	Byggja samanhengande fortau frå busslomme v/Hatland til vegkryss KV 1044 Hornelandsvegen. Ca. 240 lm.	1,20	Ingen plan	Kan byggjast utan reguleringsplan <u>Langsiktig tiltak</u>
4	2-17 Kart	EV39 Hp 22	Justering av noverande fartsgrense frå Ådland bru- Vestlikryssset-Fjellgardsvegkryssset. Tiltak 60 km/t- sone gjennom kryssområda pga. kort avstand mellom nemnde vegkryss	0,30	Ingen plan	Avstand mellom vegkryssa er ca. 85 m. Vurdert JF Hb N100. <u>Strakstiltak</u>
5	41 Kart	EV39 Hp 50	Merka gangfelt mellom fortau v/rundkøyring, vegen til forretningsområde på Djupamyro.	0,05	Ingen plan	Parsell av Ev 39. <u>Strakstiltak</u>
6	48 Kart	EV 39 Hp 22	Montera vegljøs på g/s-vegen v/Uføro, gamle parsell av EV39. Ca 740 lm. Behov for reinsking/sikring i skjeringane. Rekkverket langs g/s-vegen har behov for oppgradering.	1,2	Ingen plan	Ikkje krav om reguleringsplan. <u>Langsiktig tiltak</u>
7	58 Kart	EV 39 Hp 50	Planleggja og byggja ny busslomme på sørsida av PV 1189 mot Skjersholmane ferjekai.	1,0	Ingen plan	Tiltaket krev ikkje reguleringsplan. <u>Strakstiltak</u>
8	60 Kart	EV 39 Hp 50	Vidareføra g/s-vegen fram til ferjekaien på Skjersholmane. Tiltaket vil gje monaleg tryggare forhold for gåande og syklende. Ca. 200 lm.	3,0	Ingen plan	Tiltaket krev ikkje reguleringsplan <u>Langsiktig tiltak</u>
9	61 Kart	EV 39 Hp 21	Byggja g/s-veg langs Ev39 på Mehammar, strekning som manglar g/s-veg er ca. 1016 lm.	22,7	Ingen plan	Strekningen har eldre reguleringsplan <u>Langsiktig tiltak</u>
10	S01 førre plan	EV 39 Hp 22	Passeringslomme i vegkryss EV39/KV 1299 til Grov nord har mangelfull utforming og bør byggjast etter Hb N100.	0,80	Tidl. byggjeplan	Busslomme plassert på feil side av sekundærvegen, KV 1299. Hb V123
11	13	Ev 39	Strekningen Sandvikvåg – Leirvik har høg andel påkøyrd Hjortedyr Det bør drøftast tiltak for å redusera Ts- risikoen			Fitjar/Stord kommune saman med SvV bør drøfta tiltak.

Ansvar Stord kommune (SK)	Ansvar Vestland fylkeskommune (Vlfk)	Ansvar Statens vegvesen (Svv)
---------------------------	--------------------------------------	-------------------------------

Link til kart- oversikt prioriterte fysiske tiltak:

<http://kommunekart.com/klient/stord/kart?urlid=097a21b7-7093-4e12-b639-daaba74e4347>

Tabell 11.3.1; Oversikt Ts-tiltak ved skulane

Oversikt trafikksikringstiltak ved skulane				
Pri.	Skule	Trafikale forhold	Føreslege tiltak	Merknad/Planstatus
*1	Tjødnalio skule (innspel nr. 45 og TS-plangruppa)	Trafikkarealet framfor skulen og barnehagen er ikkje tilfredsstillande. Blanda trafikk; gåande, syklande, privatbilar og bussar utgjer for høg TS-risiko. KV 1181.	Smal veg fram til snuplass/droppsoner. må utvidast. Generelt; Konseptet <i>Hjartesoner/droppsoner</i> må planleggjast og etablerast.	Det føreligg eldre reguleringsplan for skulen. Oppgradering trafikkarealet krev truleg ikkje reguleringsplan.
*2	Rommetveit skule (innspel 25,10 og 16)	Det er ikkje tilfredsstillande separering mellom skulebarn, privatbilar og bussar samt trafikk til/frå Høgskulen (HVL). Skulen er under delvis ombygging.	TS-planen føreslår at det vert vurdert mogeleg ny tilkomst frå FV 5050.	Status for tidlegare plan om flytting av FV 5050 vestom noverande trase må avklarast.
*3	Leirvik skule (Ts-plangruppa innspel 39)	Avkjørsel/parkeringsplass/trafikkarealet ved skulen er ikkje tilfredsstillande.	Som ei mellombels løysing må tilsette ved skulen parkera på P-plass, Vikahaugane 2 på sørsida av FV 544.	Reg.plan for ny rundkøyring er godkjent. <i>Hjartesoner</i> ved skulen vil truleg krevja mindre reguleringsendring. Det bør planleggjast planfri kryssing over FV 544.
*4	Litlabø skule	Litlabø skule har og behov for å betra dei trafikale forholda ved skulen.	Ved busshaldeplassen må fortauet forlengast retning skulen ca. 5-6 m. Planleggja <i>Hjartesoner</i> . Sikring av kryssingspunkt må vurderast av Vlfk	Just. av trafikkarealet inngår i plan for <i>Hjartesoner/droppsoner</i> . Eventuelle gangfelt strekning Nysæterneset-Litlabø treng meir avklaring. Tab 11.1 og kap 13
5	Nordbygdo ungdomsskule (innspel 15-22-31-53)	Mange føresette køyrer elevane opp til rundkøyringa ved skulen. Registrert mange trafikkfarlege situasjonar. Klage på motorisert ferdsel på gangvegane mellom Nordbygdo ungdomsskule og Hystad skule.	Strakstiltak: Oppsetjing skilt 306.1 ovanfor noverande droppsoner. Oppsetjing skilt parkeringsforbod, skilt nr 370. Avbøtande tiltak er å endra noverande skilting. Stord kommune	Noverande Droppsoner bør optimaliserast. Fjerning av steinar i tryggleikssona, (2,5 m JF Hb N3001) langs KV 1059. Omtalt tiltak må takast med i plan for <i>Hjartesoner</i> Nordbygdo og Hystad skule.
6	Hystad skule	Trafikale forhold må betrast.	Hystad skule har på gang planar om <i>Hjartesoner</i> .	Manglar samanhengande fortau frå Tysevegen til Hystad skule, ca 230 lm fortau er ført i tab. 11.2.2

Oversikt trafikksikringstiltak ved skulane				
7	Langeland skule	Rektor har meldt inn trafikale problem, mykje blanda trafikk morgon og ettermiddag. Skulebarn, bussar og privatbilar.	Det må gjennomførast ei detaljplanlegging Hjartesonene for å redusera Ts-risikoen.	Det er avgrensa areal ved skulen for Hjartesonene.
8	Sagvåg skule	Skulen er relativt ny, men eit visst behov for mindre justeringar av trafikkarealet.	Mindre justering trafikkareal ved skulen. Opparbeida gangveg utanfor trafikkarealet og montering gjerde. Ca. 40 lm.	Dette for å unngå blanda trafikk i droppsona.
9	Stord ungdomsskule	Behov for tiltak ikkje sendt inn.	Eventuelle Ts- tiltak avklarast med rektor for skulen.	Inspeksjon av trafikale forhold ved skulen bør gjennomførast.
10	Nysæter ungdomsskule	Skulen er under ombygging.	KV 1144 / 1161 Utslettevegen - Åsamyrvegen har trong for oppgradering av fortau og gangfelt.	Regulering av Kv 1144 / 1161 er og ført i tab 11.1 og 11.3.2

* = Skular med høgast prioritet

Tabell 11.3.2; Oversikt tiltak som krev reguleringsplanar

Tiltak som krev reguleringsplanar * = Reguleringsplanar med høgast prioritet					
Tiltak nr.	Innsp. nr	Tiltak/omtale	Vegid.	Kostn. mill. kostnad reg.plan	Merknader
*1	8	Bygging g/s-veg ca. 440 lm, Dyvikdalen - X Flyplassvegen.	FV 545	0,60	Tiltaket bør få høg prioritet.
*2	21	Det føreligg forprosjekt til reguleringsplan for Hornelandsvegen.	KV 1044	1,00	Strekning X Kårevikvegen til bedehuset er ca. 800 lm.
*3	71 Kart	Låg standard på fortau og gangfelt langs Utslettevegen- Åsamyrvegen, vegstrekking frå vegkryss FV 545 til vegkryss Åkervikåsen.	KV 1144 /1161	0,80	Strekningen Utslettevegen/Åsamyrvegen til vegkryss v/Åkervikåsen, treng opprusting. Strekningen er ca. 1,5 km. Vegstrekningen bør prioriterast spesielt med omsyn til skuleveg Nysæter skule. tab 11.1

Tiltak som krev reguleringsplanar * = Reguleringsplanar med høgast prioritet					
Tiltak nr.	Innsp. nr	Tiltak/omtale	Vegid.	Kostn. mill. kostnad reg.plan	Merknader
*4	33	Byggja planfri kryssing EV 39, KV 1265 og g/s-veg med vegljøs langs Vestlivegen ca. 1100 lm.	FV 5044 /EV 39	0,50	For grendene på vestsida av EV39 får skulebarn og andre tryggare tilkomst til skular og annan infrastruktur på austsida av E39.
*5	5-34 Kart	Bygging av tverrsambandet mellom Tysevegen/Ådlandsvegen-FV 544 Sæ. Lengde ca. 530 lm.	Kryss FV 5062 til FV 544	0,70	Tverrsamband mellom FV 5062 Ådlandsvegen og FV544 v/Kunnskapshuset bør prioriterast, det vil gje betre fordeling av trafikken i Leirvik sentrum.
*6	62 Kart	Miljøtunnel for planfri kryssing FV 544 Vikastemmo vil redusera Ts-risikoen betydeleg. Leirvik skule kan også få betre tilhøve i forhold til noverande avkøyrsløse.	FV 544/ km pel 0,700-0,640	1,2	Forslaget er sendt inn til RTP. Tiltaket var med i førre Ts-plan , tiltak F05.
*7	30 Kart	Byggja g/s-veg langs vestsida av EV39, Grovaåsen-Førlandskrysset ca. 1000 lm.	EV 39	0,30	Skulebarn vil få tryggare skuleveg.
*8	51	Byggja g/s-veg Ev 39 - Stuva og Vassenden-Isdalskrysset.	FV 5060	0,30	2 parsellar til saman 2,46 km.
*9 (F27)	Frå førre Ts-plan	Byggja fortau frå X KV 1142, Tysevegen mot Hystad skule, ca. 230 lm.	KV 1050	0,70	Bygging av fortauet vil gje tryggare skuleveg for elevane ved Hystad skule.
*10	54 Kart	Oppatt bygging lågt fortau/regulering i tilknytning til reg. plan for rundkøyringa FV 544/FV 5056. Saghaugen.	FV 5056	0,40	Oppgradering eksist. fortau ca 260 lm.
11 (S53)	Frå førre Ts-plan	Ballplass v/ Neshadlene [Sætravikvegen *] For lite parkeringsplassar. Bilar parkerer langs vegen.	KV 1181	0,50	Tiltaket krev reguleringsplan.
12	68	Byggja g/s-veg langs EV 39 frå Vestlikrysset til Kryss FV 5060 Litlabøvegen. Ca 1,8 km.	EV 39	0,80	Strekningen med g/s-veg er meldt inn til RTP
13	Ts-plan gruppa	Opprusting av Skotabergvegen.	KV 1113	0,75	For KV 1113 føreligg det forslag til reguleringsplan
14 (S11)	Frå førre Ts-plan	Uluke/ uhell. Dårlege kryssingstilhøve for fotgjengarar, for høg fart, ikkje tilfredsstillande kryssløysingar.	FV 544	0,50	Kryssingsløysing mellom FV 5050 Skrivarvegen-Ådland bru. Uavklart status for reguleringsplan.

Tiltak som krev reguleringsplanar * = Reguleringsplanar med høgast prioritet					
Tiltak nr.	Innsp. nr	Tiltak/omtale	Vegid.	Kostn. mill. kostnad reg.plan	Merknader
15	59 Kart	Oppgradera eksisterande fortau, veg til Åsringen.	KV 1163	0,70	Mange barn brukar denne vegen til/frå Ås barnehage.
16	64 Kart	Vidareføra fortau langs Valevegen, ca. 245 lm.	KV 1145	0,50	Det føreligg eldre reguleringsplan for strekningen som må fornyast.
17	65 Kart	Byggja nytt fortau ca 590 lm.	KV 1233	0,70	Tiltaket krev reguleringsplan og mogeleg samordning med VA for framtidig reinseanlegg i Sævarhagsvikjo.
18	23-24	Bygg nr 186 og 192 bør få ny veg over industriområdet.	KV 1044	0,80	Reguleringsendring må utførast.

Tabell 11.3.3; Oversikt tiltak utan prioritering

Oversikt tiltak utan prioritering			
Innspel nr	Innsendar	Utdrag av innspelet	Omtale av tiltaket
9	Morten Anthonessen Nordhuglo 232	Ber om vurdering redusert fartsgrense mellom gravplass og skule FV 5042. Ber om at Stord kommune og Fylkeskommunen vurderer mogeleg oppsett opplysningsskilt for gardsutsal på gnr. 67/3. Ber om siktutbetring og etablering av møteplass ved potensielt ulukkespunkt JF vedlagt kart.	Vegen har låg ÅDT. Det er ikkje registrert trafikkulukker på FV 5042.
40	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag om at det vert vidareføring av fortau Kårevikvegen frå kryss Moldmyrvegen til Skrivargarden, ca 260 lm. KV 1069.	Behov for fortau, skulebarn, vegens trafikkmengd og framtidig bustadbygging i området.
42	Innspel frå Ts-plangruppa	Ynskje om autovern mellom FV 5060 og badeplass ved Storavatnet, ca 150 lm. Vil gje	Det er ikkje behov for vegrekkeverk med omsyn til utforkøyringsrisiko. Vegrekkeverk kan likevel hindra at bilar parkerer på sideareal og kan

Oversikt tiltak utan prioritering			
		betre skjerming for friområdet då det er mykje friluftaktivitet om sumaren.	skapa risiko for at t.d. barn spring ut mellom parkerte bilar. Oppsetting av gjerde kan vera eit alternativ.
49	Innspel frå Linn Solveig Sørvik, Dåfjorden Næringsforum	Ber om fleire tiltak FV 5068: Opparbeiding møteplassar, kurve har behov for utbetring. Vanskar med parkering langs vegen spesielt om sumaren.	Viser til førre Ts-plan, pkt F11 Det er behov for møteplassar m.m. på nokre strekningar av FV 5068. Tiltak krev at det vert utarbeidd ein plan. Behov for skogrydding i nokre innerkurver. Viser og til innsendt innspel nr 7. Vegen har låg ÅDT, 410 registrert 2019.
55	Innspel frå Ts-plangruppa	Gjeld problemstilling knytt til drift og vedlikehald av vegnettet i SK. Manglande generell innføring av totalansvarsprinsippet på FV i Hordaland gjer at fortau og g/s-vegar ikkje har same mynde som langsmed-gåande bilveg.	Stord kommune bør fremja saka vidare overfor Vlfk for å få eit einsarta og tydelegare totalansvar langs fylkeskommunale vegar. Generell drift av fortau og g/s-vegane, vegljøs, rekkverk og vintervedlikehald er ofte etterspurt av trafikantane. Det bør vera vegeigar som og har ansvaret for langsgåande g/s- veg og fortau.
9.1	Ulf Skogvold	Ber om sikring av ei høg fjellskjering KV 1181	SK vurderer eventuelle tiltak saman med innsendar
21.1	Vilhelm Kurt Sjøvold	Ber om at kommunen vurderer ei anna skilting på privatveg, sideveg veg frå KV 1060.	Privat veg. SK vurderer skilting.

Tabell 11.3.4; Oversikt delvis utførte- ikkje utførte tiltak frå førre Ts-plan

Oversikt delvis utførte og ikkje utførte tiltak frå førre ts-plan					
Vegkategori	Tilt. Id	Tiltak forslag	Merkn.	Delvis utført	Ikkje utført
KV 1044	F23	Igangsetjing av reguleringsplanarbeid for utbetring av veg.		X	
KV 1197	F24	Utbetring av Langelandsvegen i tråd med reguleringsplan.		X	
KV 1050	F27	Setja i gang arbeid med reguleringsplan for køyreveg med fortau.	Oppattført tab 11.3.2		X
KV 1026	F28	Utviding av bru og veg med fortau.		X	
KV 1117	F29	Etablera fortau.		X	
KV 1183	F30	Etablera fortau.	Oppattført tab 11.2.1		X
KV 1140	S45	Stenga av for parkering på leikeplass.	Ikkje oppattført		X

Oversikt delvis utførte og ikkje utførte tiltak frå førre ts-plan					
Vegkategori	Tilt. Id	Tiltak forslag	Merkn.	Delvis utført	Ikkje utført
KV 1117	S47	Vurdera nedsett fartsgrense (30 km/t). Vurdera fortau, fartshumpar og fysisk skilje mellom ballplass og veg.		X	
KV 1057	S50	Vurdera moglege sikttiltak.		X	
KV 1182	S52	Innføra parkering forbode.	Reg. plan godkjent, ikkje oppattført		X
KV 1181	S53	Utvida parkering.	Utarbeiding reg. plan, ført tab 11.3.2		X
Fv 544	F04	Utbygging i samsvar med reguleringsplan Vikahaugane. Dette inneber mellom anna å byggja om kryss til rundkøyning, laga betre tilkomst til Leirvik skule (rundkøyning), med av- og på stigningsplass / utvida parkeringsplass mv.		X	
Fv 544	F08 [II]	Miljøprioritert gjennomkøyning (MPG), rundkøyning i kryss ved Fv 57 Skrivarvegen		X	
Fv 545	F10	Gangbru over Fv 545 i samband med reguleringsplan for bustadfortetting på Almås. Ein bør i alle høve starta med å sikra god skuleveg til Tjødnalio skule. Ventefil for bil i krysset Fv 545/ Almåsvegen.	Ikkje oppattført		X
Fv 544 [Fv 545] Fv 72	F11	Vegutviding, kurveutbetring, g/s-veg, veglys.	Fitjar g/sv Petarteigen (Fv 72) Vedlikehaldstiltak oppført tab 11.2.2. Vegen er no FV5068		X
Fv 544	S11	Igangsetjing av regulerings-/ detaljplanarbeid for vidareføring av ombygging til miljøprioritert gjennomkøyning (MPG) i Leirvik sentrum, og gang- og sykkelamb. mot Ådland bru.	Ikkje oppattført		X
Fv 545	S14	Vurdera ledegjerde langs fortau frå Almåsvegen fram til gangfelt over Fv 545 (i påvente av ny gangbru), evt. vurderer flytting av busslomme slik at gangfelt kan flyttast nærmare krysset. Ledegjerde på plass.		X	
Fv 545	S15	Utviding / omlegging av kryss med sideveg til Tjødnalio skule. Betre strøing og salting vinterstid.		X	
E 39	S01	Vurdera nedsett fartsgrense til 60 km/t. v/kryss Grov nord	Oppattført tab. 11.2.3. Nedsetting fartsgr. ikkje aktuelt. Føreslege utv. passeringslomme.		X

Oversikt delvis utførte og ikkje utførte tiltak frå førre ts-plan					
Vegkategori	Tilt. Id	Tiltak forslag	Merkn.	Delvis utført	Ikkje utført
E 39	F07	Det må vurderast å utvida planen til også å gjelda ny gang- og sykkelveg fram til Ådland bru (X Fv 544)		X	
Ev/ Rv/ Fv	S17	Sjekka lystilhøva i dei ulike fotgjengarfelt, gjera utbetringar der dette er naudsynt.		X	
E 39	S05	Opna rekkverk/ tilkomst til fortauet. Ny gangbru bygd over Frugardselva. G/s-veg frå Åsringen og nordover under arbeid.		X	
Sum				13	9

- Delvis utførte tiltak kan t.d. vera: Endring av planforslag, vald anna løysing, endring pga. økonomi og grunnavståing osv.
- I førre ts- plan var i alt 67 fysiske tiltak oppført.
- Av desse var 27 tiltak merka prioritert.
- Av alle 67 oppførte tiltak er 45 tiltak utført, 13 delvis utført medan 9 er ikkje utført.
- Måloppnåing er 67,1 % (utført).
- Gjeld alle vegkategoriar, strakstiltak og langsiktige tiltak.

<https://www.stord.kommune.no/getfile.php/4056722.2498.simuumlmtztzwu/KDP+Trafikktryggingsplan+Stord+2012-2016+datert+26+5+2014+m+fjerning+av+bilete.pdf?&force=1>

11.4 Innkomne innspel

Stord kommune har fått inn mange innspel, i alt 73 innspel og 28 innspel i høyringsrunden. Det var utlyst i lokalpressa om innspel til Ts-planen den 07.09.2020, og ei seinare påminning frå Ts-plangruppa i lokalavisa. Ein del av desse innspela har prosjektgruppa føreslege. Tiltak som omhandlar vegar til/frå barnehagar og skular har fått høg prioritet, også *Hjartesonar/droppsonar* ved skulane. Viser til eigen tabell 11.3.1 for tiltak ved skulane.

Dei fleste tiltaka er kategorisert med strakstiltak eller langsiktige tiltak (*JF Hb V722*). Strakstiltak er tiltak som har kostnadsråme under < 1 mill. kr. som ikkje treng omfattande plangrunnlag, og som kan utførast innan 1-2 år.

Langsiktige tiltak er heller større prosjekt og kostnadsråme over > 1 mill., og som krev reguleringsplan og grunnavståing m.m.

Merk at Ts-planen foreslår tiltak på dei ulike vegane, men har ikkje mynde til å avgjera tiltak på fylkesvegane eller europavegane.

Tabell 11.4.1; Oversikt innkomne innspel


Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
1	Ingrid Jahn Jordåen Lauvdalen 61, 5411 STORD	FV 5046 har ikkje tilfredsstillande fortauskant. Mange skulebarn ferdast til/frå skule, mange nesten- ulukker. Liten respekt for fartsgrensa av trafikantane. Mykje tungtrafikk. Langelandskrysset er trafikalt uoversiktleg.	Høgde fortauskant er ca. 13 cm. Smalt fortau ca.2,0 m enkelte punkt, vanskar med å montera vegrekkverk. Vurdera å nytta KV 1175 som skuleveg. Alternative løysingar vurderast i påvente ny vegtrasé FV 5046 Tilrå at FV 5046 vert omklassifisert til riksveg.	Ansv. Vlfk SK Tab 11.2.2
2	Åge Aadland Rustungvegen 12a 5416 STORD.	Dårleg samspel mellom fartsgrensene frå Ådland bru og nordover. Føreslår betre tilpassa fartsskilting nordover Ev39	Tilrå ny vurdering av fartsgrensa Ev39 Ådland bru og forbi Vestlikrysset FV 5044 og kryss Fjellgardsvegen KV 1265. Kort avstand mellom vegkryssa Vestlivegen og Fjellgardsvegen. JF HB N100.	Ansv. VSvv Tab 11.2.3
3	Åge Aadland Rustungvegen 12a 5416 STORD	Ber om betre vegljøs frå E39 til Vatna krysset (Sagneset). Strekningen har dårleg belysning og mange skulebarn i området, mange turgåande, 30 km fartsgrense som få overheld. Strekningen må belysast betre.	Frå husnummer 51 Fjellgardsvegen, KV 1265 og fram til kryss KV 1264 Vatnadalsvegen, ca 125 m som ikkje har tilfredsstillande vegljøs. Ts- planen tilrå vidare montering vegljøs på KV 1264 fram til parkeringsplass på Økland, total lengde ca. 1608 lm	Ansv. SK Tab 11.2.1
4	Nedre Valvatna Vel v/Cathrine Olseth Navrastikkmyro 4B 5412 STORD	Klage på vegforholda i Valvatnafeltet. Liten respekt for fartsgrensa, vil ha 2 fartshumpar. Merka rundkøyringa, mange bilar køyrer feil Leggja nytt gangfelt ved utkj. til Navrastikkmyro og rundkøyringa i Kroktjødnvegen, KV 1213.	Fartsmåling er tidlegare utført. Før det vert lagt gangfelt, må det føretakast teljing av kryssande fotgjengarar etter gjeldande handbøker, JF Hb V127 og V128.	Ansv. SK Tab 11.2.1

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
5	Øyvind Nitter Borggata 83 5417 STORD	Gjeld nordre del av Borggata FV 5050 a. Ber om hyppige fartskontrollar. b. Ber om oppsett fartsmålar «Din fart». c. Vil ha 2 stk. fartsdemparar. Ts- risiko mellom fotgjengarar og syklistar på fortauet. d. Vil ha fysisk deling vegbane mellom sykkelveg/bilveg. e Ber om at planlagt tangent mellom Ådland/Stord Sjukehus og Kunnskapshuset vert realisert snarast og i mellomtid må Vestlitangenten leggjast til rette mellom Haga og Ådland bru.	Borggata har 40 km/t fartsgrense. ÅDT er 7000 Politiet gjennomfører fartskontrollar utifrå sine prioriteringar. Oppsetjing tavle for registrering «Din fart» kan utførast etter Vlfk sin kapasitet og prioriteringar. Planar om å dela vegbanen i to er førebels ikkje avklara. Tverrsamband frå KV 1158, Ådlandsvegen mot FV 544 (Kunnskapshuset) førebels er ikkje reguleringsplanen utarbeidd. Denne strekning tilrådest å arbeida vidare med då den vil gje trafikal avlastning og fordeling av trafikkmengda på Skrivarvegen FV 5050, Ådlandsvegen KV 1158 og FV 544.	SK/Vlfk Tab 11.3.2
6	Rune Almås Rustungvegen 10	Etterlyser fullføring av fortau JF eldre reguleringsplan. Lønningsåsen Gnr. 37 bnr. 11. Tiltaket var med i førre Ts-plan, tiltak nr. F30. KV 1183.	Manglar ca. 137 lm fortau, vert prioritert.	Ansvar SK Tab 11.2.1
7	Linn Solveig Sørvik Øvra Fiskanaset 10 5410 SAGVÅG	Ber om ny synfaring av rasfare i skjering Petarteig- bakken, FV 5068. Km pel ca. 0,550 Steinsprang er registrert frå vegskjeringa fleire stader.	Inspeksjon av fjellskjeringa, vert prioritert.	Ansv Vlfk Tab 11.2.2
8	Innspelet frå Ts-plangruppa	Bygging g/s- veg langs FV 545 Fitjarvegen. X FV 5066-Hus nr 260 Flyplassvegen. Strekningen har høg Ts-risiko for gåande, spesielt for skulebarn.	Strekningen er klassifisert som særleg farleg skuleveg. (JF. rundskriv: Retten til fri skyss Udir. 2-2019). Tiltaket får høg prioritet. Strekningen er ca 440 lm. Km pel 6630-7070. Tiltaket krev truleg reguleringsplan. Samordning med framtidig VA-anlegg.	Ansv. Vlfk/SK Tab 11.2.2 Tab 11.1
9	Morten Anthonessen Nordhuglo 232	Ber om vurdering redusert fartsgrense mellom gravplass og skule FV 5042. Ber om at Stord kommune og Fylkeskommunen vurderer moglege oppsett opplysningsskilt for gardsutsal på gnr. 67/3. Ber om siktutbetring og etablering av møteplass ved potensielt ulukkespunkt. JF vedlagt kart.	Vegen har lågt trafikkgrunnlag. Vegen har ikkje registrerte trafikkulukker.	Ansv Vlfk/SK Tab. 11.3.3

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
10	Rebecca Eikeland Kjøtteinsvegen 89b	Ynskjer ein trygg overgang over alleen ved HVL/Rommetveit skule. Det er mørkt og skummelt både for vaksne og barn å kryssa vegen. KV 1060.	Overgang (gangfelt) KV 1060 vert vurdert i samband med plan for <i>Hjartesone/Droppsona</i> .	Ansv. SK Tab 11.3.1
11	Trond Harald Hystad Ådlandslio 32	Ber om fortau frå Skyttarhaugsvegen og opp til snuplassen på Brendehaugen. Ådland er vorten ein stor bydel og at hovudvegen enno ikkje har fått det planlagde fortauet, er heller beklageleg. Må prioriterast og byggjast før det skjer ei ulukke. KV 1117.	Det er behov for fortau 600 lm. Vert prioritert. Tiltaket var med i førre Ts-plan (F29). Det er godkjent reguleringsplan for dette fortauet, men ikkje regulert dei siste 170 lm til snuplassen på Brendehaugen.	Ansv. SK Tab 11.2.1
12	Bjørn Inge Veisdal Hermannsen.	Vil ha fartshump FV 545 ved Sagvåg skule, det bør vera gangfelt med fartshump, før og etter gangfelt. Dette for å trygga skulevegen og dei som kryssar vegen etter busstur. Her er det uoversiktleg og heller høg fart i 60 km/t- sona	Som strakstiltak tilrår ein at fartsgrensa bør settast ned frå 60 km/t til 40 km/t-sona i dette området forbi kryss KV 1241. Noverande tilrettelagt kryssingspunkt har liten sikt (58 m) i 60 km/t sona retning Fitjar. Krav til sikt er 70 m i 60 km/t-soner.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.2
13	Jan Inge Isaksen Navrastikkmyro 12	Vil ha fartsdemparar i Kroktjødnvegen. Mange barn som bur i Valvatnafeltet og i tillegg ein barnehage som og gjev auke i biltrafikken. Ber om gangfelt der busshaldeplass, rundkøyringa og barnehagen ligg. KV 1213	Gjeld same sak som innspel nr 4.	Ansv. SK Tab 11.2.1
14	Nora Elisabeth Hansen Skifteslono 21, 5410 Sagvåg	Ber om nedsett fartsgrensa ved Sagvåg skule som pr. i dag er 60 km/t. Mange foreldre er uroa for fartsnivået forbi skulen. Meiner at fartsgrensa bør vera 40 km/t då det er fortau langs hovudvegen, FV 545.	Viser til omtale innspel nr 12.	Tab 11.2.2
15	Ove Arne Olderkjær Krossen 15	Oppliver farleg og støyande ferdsel med moped, motorsykkkel og ATV på gangstiane og stikkvegane inn til skuleområda, Hystad og Nordbygda skule. Dette spesielt på kveldstid men også på dagtid. Ber om tydelegare skilting som set forbod mot slik ferdsel.	Stord kommune som skiltmynde vurderer betre skilting i samband med plan for <i>Hjartesone/droppsona</i> ved skulane.	Ansv. SK Tab 11.3.1
16	Borghild G. Bakka Sæbøvegen 12b	Liten parkeringsplass ved Rommetveit skule. Ber om utviding av P. areal. KV 1060.	Viser til innspel nr. 25 der utviding P- plass vert vurdert i samband med plan <i>Hjartesone</i> ved Rommetveit skule.	Ansv. SK Tab. 11.3.1

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
17	Jens Litlabø og Marta Tveita Nordre Tveita 54	70 km/t sonen nord for kryss Haga/Ådland er avslutta for tidleg. Ber om at 70 km/t sonen vert forlenga lenger forbi Nordre Tveita. EV39.	Viser til omtale innspel 2.	Ansv.Svv Tab. 11.2.3
18	Sigmund Johannes Kroka Linneavegen 14	Vegstrekke Myraskogen er trafikkfarleg for skuleelevar som ferdast til Leirvik skule, småbarn som ferdast til barnehagane på Ås. Kryssingsproblem for spesielt små barn på veg til/frå barnehagen. KV 1081.	Tiltaket vert prioritert.	Ansv. SK Tab 11.2.1
19	Helene Andersen Risnes Fitjarvegen135	Klage på farleg skuleveg. Skulebarn må gå langs vegen som ikkje har g/s-veg-fortau, det er og trafikkfarleg kryssing av FV 545.	Viser til omtale innspel nr 12.	Ansv. Vlfk Tab. 11.2.2
20	Sagvåg skule v/Egil Petterteig	Foreldre er bekymra for barna på Vikanesvegen. Smal veg med knausar som stikk ut i vegskuldra. Ein del trafikk i tida rett før skulestart. Har skyss i tida 01.11-31.03 (vinterskyss). Er ikkje nøgde med vedtaket. KV 1151	Viser til rundskriv Udir.-2-2019 av 2019. Fri skyss (vinterskyss) kan oppretthaldast. Behov for betre lyspunkt- fordeling og skogrydding	Ansv SK Tab 11.2.1
21	Marit J. Rørvik Hornelandsvegen 14	Uroa for dei trafikale forholda langs Hornelandsvegen. Vegen har mykje blanda trafikk, syklande, fotgjengarar, høgt fartsnivå, skuleveg, mykje trafikkstøy osv. Vil ha vegen stengd for gjennomkøyring eller fartsreducerande tiltak. KV 1044	Strekningen frå kryss Kårevikvegen mot bedehuset på Horneland, føreligg det forprosjekt til reguleringsplan for Hornelandsvegen ca 800 lm. Det er ikkje tilrådd å stengja Hornelandsvegen for gjennomkøyring. Reguleringsplan-arbeidet KV 1044 må framskundast.	Ansv. SK Tab 11.3.2 Tab. 11.1
22	Kjell Arve Vatle Krossen 16	Skilting av gangvegar område Hystad skule og Nordbygdo ungdomskule og Ådland Nord. Klage på motorisert ferdsel mopedar og Mc på g/s- vegar spesielt kveld og nattetid. Ber om betre skilting.	Gjeld same sak som innspel nr 15. Tiltak med skilting vurderast i samband med plan for <i>Hjartesone/droppzone</i> ved skulane.	Ansv. SK Tab 11.3.1
23	Hornelandsvegen sameige v/Anita Sagvaag. Hornelandsvegen 170	Ang. regulering av g/s-veg ved Hornelandsvegen- påpeika miljø og Ts-problem pga. industrietablering, blanda trafikk på g/s-vegen og generell miljøforureining for bustadfeltet på sørsida. KV 1044.	Veg 08 er regulert inn som tilkomst til bygg nr. 186 og 192 som trafikalt er inga god løysing. Dette er ei forvaltningssak JF Plan & bygningslova og kommunen er planmynde. Ts-planen tilrår at SK arbeider for ny veg til bygg nr 186,192.	Ansv. SK Tab. 11.3.2
24	Jan Egil Hope Angeltveit, Hornelandsveg. 180	Innspel gjeld det same som innspel 23.	Viser til vurdering innspel nr 23. Viser også til innspel nr 28	Ansv. SK Tab 11.3.2

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
25	FAU-SMU v/ Rommetveit skule v/Elise Aa Eriksen m/fleire	Ber om nedsetjing fartsgrense 50 – 30 km/t i Alleen, betre veglys. Gangfelt over FV 5050. Gangsti frå veg på oversida og ned til P-plassen. Forlenga gjerde langs heile uteområdet ved Rommetveit skule. Ber om fleire P.plassar.	Tiltaket vert prioritert. Vert teke med i plan for <i>Hjartesone</i> ved skulen.	Tab. 11.3.1
26	Innspel frå Ts-plangruppa	Føreslår bygging av samanhengande fortau frå kryss Hornelandsvegen og fram til busslomme, Ev 39	Fortauet vert omlag 240 lm og vil gje naturleg tilknytning til eksisterande gangsystem.	Ansv.Svv/Vlfk Tab. 11.2.3
27	Catrine Folgerø Valvatnaåsen 35b	Ber om nedsetjing fartsgrense Jensanesvegen frå 50 til 40 km/t samt 2-3 nye gangfelt, FV 5064.	Fartsmåling er tidlegare utført og målt fartsnivå var akseptabelt. For eventuelle nye gangfelt må det utførast teljing av fotgjengarar.	Vlfk Tab. 11.2.2
28	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag til ombygging fortau begge sider av KV 1044 mot Hatland gangbru samt vurdering av eit gangfelt.	Fortauet vil gje samanhengande og tryggare gangareal. Ca 150 lm fortau.	Ansv. SK Tab. 11.2.1
29	Thomas Angel Langli Langelandshaugen 12	Dagleg er det nestenulukker i vegkrysset. Langelandsstølen/ KV 1197 Langelandsvegen. Bilar kjem over i motsett køyrebane. Ber om at det vert merka gul stripe i krysset.	Kurveradius og siktsona må justerast JF. reguleringsplanen. Oppmerking i kryss og midtlinje fram mot vegkryss til Langelandsstølen KV 1069/1197 JF Hb N302.	Ansv. SK Tab. 11.2.1
30	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag til g/s-veg langs vestsida av Ev39, Førlandskrysset- Ev39 Grovaåsen.	Skulebarn vil få tryggare skuleveg. Strekningen er ca 1 km. Langsiktig tiltak pga. reguleringsplan.	Ansv SvV Tab 11.3.2
31	Pål Roseth, rektor Nordbygda ungdomsskule	Stor trafikk oppe ved skulen, kvar morgon og ettermiddag, føresette køyrer elevane til/frå skulen. Dette skapar farlege situasjonar då det ikkje er tilrettelagt ved skulen.	Behov for å regulera bort biltrafikken frå rundkøyringa like ved skulen.	Ansv. SK Tab 11.3.1
32	Innspel frå Ts-plangruppa	Ombygging kryss E39 – FV 5046, Tveitakrysset og kryss FV 5046-KV 1197 bør framskundast. Avklaring om reguleringsplan for heile FV 5046 er vedteken/godkjent.	FV 5046 vil få betydeleg auke i tungtrafikken til/frå nasjonal industrihamn med linjefart til kontinentet. Stipulert ca. 8000 vogntog pr år. Heile FV 5046 treng oppgradering. Tilrår at FV 5046 vert omklassifisert til riksveg.	Ansv. SvV-Vlfk-SK Tab. 11.2.2
33	Innspel frå Ts-plangruppa	Utarbeida reguleringsplan for planfri kryssing EV39 Vestlikrysset og g/s-veg langs FV 5044 (<i>Vestlivegen</i>) til rundkøyringa ved Km pel 1,0.	På grunn av skuleveg frå Fjellgardane og Vatnadal til Hystad skule og Nordbygda skule, er det ein betydeleg Ts-risiko for skulebarn å kryssa EV 39 i plan.	Ansv. SvV-Vlfk-SK Tab. 11.3.2

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
34	Håvard Vikene Ådlandsvegen 196	Gamle Ådlandsvegen er trafikkarleg spesielt for skulebarn. Mange skulebarn nyttar denne smale vegen. Ber om strakstiltak, stenga vegen for gjennomkøring. KV 1158	ÅDT-trafikk er 780 og Ts-risikoen er for høg, spesielt for skulebarn. Alternative løysingar er vurdert. KV 1158 bør stengast for gjennomkøring med skilt eller stengast med låsbar bom m/opning med skilt-registreringssystem.	Ansv SK Tab 11.2.1
35	Innspel frå Ts-plangruppa	Det må monterast intensivbelysning ved kryss FV 5050 og KV 1155, Rommetveitsvegen/Øklandslio. Tiltak har vore etterlyst i lokalpressa.	Tiltaket vert prioritert.	Ansv. SK/Vlfk Tab. 11.2.1
36	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag til bygging nytt fortau langs Ringvegen på Heiane. KV 1228. Strekning ca. 355 lm	Strekningen vert prioritert, det er mykje gangtrafikk. Det er barnehage og andre institusjonar som genererer ein del gangtrafikk langs KV 1228.	Ansv. SK Tab 11.2.1
37	Innspel frå Ts-plangruppa	Rydding av vegetasjon i frisktsonene, t.d. hekkar og andre hagevekstar som veks inn over fortau og g/s-vegar m.m. 	Rydding av vegetasjon i siktsonene er eit svært viktig Ts-tiltak og som både kommunen og kvar einiskild grunneigar som grensar til både private vegar og offentlege vegar, er ansvarlege for å utføra. https://www.vegvesen.no/attachment/672801/binary/1278186?fast_title=Klipp+hekker+og+busker+-+bokm%C3%A5l.pdf	Ansv. SK og andre private grunneigarar Tab 11.2.1
38	Innspel frå forretningsdrivande på Heiane.	Forslag til etablering av gangfelt KV 1229 ved Heiane Storsenter/Sport1.	Det må kartleggjast kvar det er mest behov for gangfelt på KV 1229. Gangfelt krev fortau på begge sider. Registrera tal fotgjengarar i <i>maxtimen</i> . Generelt må Hb V127 fylgjast, « <i>Kryssingsteder for gående</i> » .	Ansv SK Tab 11.2.1
39	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag om at tilsette ved Leirvik skule kan parkera på P- plass ved Vikahaugane 2 i påvente av ny rundkøring på Saghaugen vert bygd (FV 544/5056). Vurdera oppsetjing skilt 306.1 med naudsynleg underskilt ved avkj. til skulen.	Ts-planen tilrår at dette forslaget vert effektivt. Generelt bør det vurderast planfri kryssing over FV 544 Vikastemmo mellom skulane.	Ansv. SK Tab. 11.3.1
40	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag om vidareføring av fortau Kårevikvegen frå kryss Moldmyrvegen til Skrivargarden, ca. 260 lm. KV 1069.	Behov for fortau. Vegen vil få auka trafikk når planlagt byggjefelt vert utbygt.	Ansv SK Tab. 11.3.3

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
41	Frida Helen Nilsen	Vil ha gangfelt over vegarm ved rundkøyringa på EV 39 til Skjersholmane. Vegreferansen er PV, Djupamyro.	Det er tilrettelagt kryssing men ikkje gangfelt. Tilrår oppmerking av gangfelt då det gjev samanknytning av fortau på begge sider av avkøyrsløse til forretningsområdet på Djupamyro.	Ansv. SK Tab. 11.2.3
42	Innspel frå Ts-plangruppa	Ynskje om autovern mellom FV 5060 og badeplass ved Storavatnet, ca. 150 lm. Vil gje betre skjerming for friområdet då det er mykje friluftaktivitet om sumaren.	Det er ikkje behov for vegrekkverk med omsyn til utforkøyrings-risiko. Vegrekkverk kan likevel hindra at bilar parkerer på sideareal som kan skapa risiko for at t.d. barn spring ut mellom parkerte bilar. Oppsetting av gjerde kan vera eit alternativ.	Ansv. SK og Vlfk Tab. 11.3.3
43	Marie Lundsvoll Åsmyrvegen 40	Bekymringsmelding om trafikksituasjonen ved Tjødna skule. Har lista opp fleire risikomoment om trafikktryggleiken for skulebarna.	Dei trafikale tilhøva ved skulen utgjer ein betydeleg Ts- risiko og det må planleggjast Hjertesone/droppsoner. Relativt omfattande tiltak. Innspelet får høg prioritet.	Ansv. SK Tab 11.3.1
44	Innspel frå Ts-plangruppa	Forslag til skilting ved Kiselvbrua FV 5060.	Vlfk vurderer behov for oppsett skilt nr. 212 og 214 i tillegg til eksisterande skilt nr 106. Tiltaket var med i førre Ts-plan.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.2
45	Hanne Mari Gi Hindenes Grunnavågsveg. 14.	Ber om gangfelt på KV 1094/FV 545 ved vegkryss til Podlen.	Jamfør reguleringsplanen for ny veg til Grunnvågen. Det er planlagt gangfelt.	
46	Innspel frå Ts-plangruppa	Innkome ynskje til TS-plangruppa om montering vegrekkverk på KV 1159 til Åkervikåsen.	Vegrekkverk tilråddast montert ca. 75 lm KV 1159. Asfaltera snarveg frå fortau KV 1159 til g/s-veg KV 1187.	Ansv SK Tab 11.2.1
47	Innspel frå Ts-plangruppa	Foreldre har etterlyst fortau fram til Ås barnehage. Fortauet er regulert inn i gjeldande reguleringsplan.	Fortau må byggjast, JF gjeldande reguleringsplan av 2007, ca.110 lm.	Ansv. SK Tab 11.2.1
48	Innspel frå Ts-plangruppa	Tidlegare EV39 gjennom Uføro, g/s-vegen manglar veglys. Vegrekkverk er ikkje tilfredsstillande. Registrert nedfall av stein på vegbanen.	Vegljos bør monterast, ca. 700 lm. Det er og behov for reinsking og fjellsikring pga. nedfall stein på g/s-vegen. Låg standard på vegrekkverket langs g/s-vegen. G/s-vegen kan verta nytta som omkøyringsveg/beredskapsveg for tunnelen EV 39.	Ansv. Svv Tab 11.2.3
49	Innspel frå Linn Solveig Sørvik, Dåfjorden. Næringsforumet	Ber om fleire tiltak FV 5068: Opparbeiding møteplassar, kurve har behov for utbetring. Vanskar framkomst pga. parkering langs vegen spesielt om sumaren. Viser og til innsendt innspel nr 7.	Viser til førre Ts-plan, pkt. F11. Det er behov for møteplassar på nokre punkt. Dette spesielt for tungtrafikken til industribedrifter. Behov for skogrydding i innerkurvene. Vegen har låg ÅDT, ca. 410 registrert i 2019.	Ansv. Vlfk Tab 11.3.3

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
50	Innspel frå andre trafikantar	Ber om at det vert sett opp intensivbelysning ved gangfelt FV 5044 Vestlivegen v/kryss til Kleivanevegen.	Intensivbelysning tilråddast montert.	Ansv Vlfk Tab 11.2.2
51	Innspel frå Ts-plangruppa	Byggja ny g/s-veg langs FV 5060. XE39 til Stuva ca 1,0 km g/s-veg samt byggja g/s-veg frå Vassenden til Isdalkrysset, ca 1,46 km. Til saman 2,46 km g/s-veg.	G/s-vegen bør realiserast straks. Krav til reguleringsplan må avklarast nærmare.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.2
52	Innspel frå Ts-plangruppa	Fv 5044, Vestlivegen, ved rundkøringa til Tysemarkjo til kryss Ev 39 bør det vurderast nedsett fartsgrense.	Strekningen har 80 km/t-sone frå rundkøringa ved KV 1148 og til kryss Ev39. Vurdera nedsett fartsgrense til 60 km/t-sone. Vegstrekningen har ikkje vegljøs, vurderast som strakstiltak.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.3
53	Innspel frå Ts-plangruppa	Klage på parkering/stans KV 1059 veg til Nordbygdo ungdomsskule.	Skilt nr 370 kan setjast opp, fjerning steinar i tryggleiks-sona som er 2,5 m JF Hb N101. Bør takast med i plan for <i>Hjartesone/droppsona</i> .	Ansv. SK Tab 11.3.1
54	Jørn Olav Myhre på vegne av oppsitjarar Skotabergvegen.	Ynskjer ikkje gjennomgangstrafikk Skotabergvegen for eit nytt bustadfelt i Djupavikjo. Er positive til trafikksikringstiltak med fortau langs Skotabergvegen. Opplista fleire synspunkt og argument ikring etablering av bustadfelt i Djupavikjo.	Stenging av KV 1113 Skotabergvegen er lite realistisk å få utført. Veggen bør oppretthaldast inntil vidare som avlastingsveg. Fortau langs FV 5056 Saghaugen har behov for oppgradering og må oppgraderast når rundkøringa vert bygd på FV 544.	Tab. 11.2.2
55	Innspel frå Ts-plangruppa	Gjeld problemstilling knytt til drift og vedlikehald av vegnettet i SK. Manglande generell innføring av totalansvarsprinsippet på FV i Hordaland gjer at fortau og g/s-vegar ikkje har same mynde som langsmed-gåande bilveg.	Stord kommune bør fremja saka vidare ovanfor Vlfk for å få eit einsarta og tydelegare totalansvar langs fylkeskommunale vegar. Generell drift av fortau og g/s-vegane, veglys, rekkverk og vintervedlikehald, er ofte etterspurt av trafikantane. Det bør vera vegeigar som og har ansvaret for langsgåande g/s- veg og fortau.	Tab 11.3.3

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
56	Innspel frå Ts-plangruppa	Ts-plangruppa vil at det vert utført ein uavhengig trafikk- og transportanalyse som også må omhandla parkeringsforholda for heile Leirvik sentrum.	På grunn av høge ÅDT-tal i Leirvik sentrum og mykje privatbilisme og låg del av reisande med kollektiv, er det behov for ein analyse som vil verta eit viktig grunnlagsdokument for framtidige planar i området. Reduksjon av privatbilisme i byar og tettstader er og i samsvar med nasjonale føringar i <i>NTP</i> og <i>FNs</i> berekraftsmål. Kommunedelplanen 2010-2021 har og tilrådd ein overordna trafikkanalyse for Leirvik.	Ansv SK/Vlfk Tab 11.2.1
57	Innspel frå Ts-plangruppa	Vassnestunnelen (150 m), fullføring av g/s-veg frå Banevegen mot tilrettelagt fortau og gangfelt FV 545 Sagvåg sentrum.	Oppført som strakstiltak.	Ansv SK Tab 11.2.1
58	Skyss og Ts-plangruppa	Planleggja nytt busstopp i kryssområde Ev 39/KV 1245 veg til Kårevikmarkjo sør.	Tidlegare busstopp ved krysset vart fjerna ved bygging g/s-veg til Skjersholmane. Skyss,SK og Svv må planleggja plassering nytt busstopp. Synfaring er gjennomført.	Ansv. SK-og Svv Tab 11.2.3
59	Innspel frå Ts-plangruppa m/fleire	Oppgradera eksisterande smalt fortau langs KV 1163 vegen til Åsringen.	Fortauskanten er låg, breidde fortau omlag 1,0 m. Strekningen er ca. 245 lm. Oppgradering av fortauet krev reguleringsplan.	Ansv. SK Tab. 11.2.2
60	Innspel frå Ts-plangruppa	Forlenga eksist. g/s-veg alt. fortau; fram til Skjersholmane ferjekai, ca. 200 lm langs Ev 39.	Bygging av 200 lm g/s-veg alt fortau vil gje tryggare forhold for gåande og syklende fram til ferjekaien. Forhold til nærligjande reguleringsplan bør avklarast.	Ansv. Svv Tab. 11.2.3
61	Innspel frå Ts-plangruppa	Ev 39 på Mehammar manglar g/s-veg ein strekning frå km pel 1480-2496. Strekningen er ca 1016 lm	Strekningen har eldre reguleringsplan. Er oppført i Handlingsprogrammet 2018-2023.	Ansv. Svv Tab 11.2.3
62	Innspel frå Ts-plangruppa	FV 544 Vikastemmo; det er behov for planfri kryssing over fylkesvegen mellom skulane. Planfri kryssing vil redusera Ts-risikoen betydeleg, spesielt for skuleelevane.	FV 544 i dette området har høg trafikk- mengde, ca. 10000 ÅDT. Ei planfri kryssing FV 544 bør utgreiast. Føreslege tiltak er spelt inn frå Stord kommune til Regional transportplan.(RTP). Planfri kryssing har tidlegare oppført i førre Ts-plan	Ansv. SK/Vlfk Tab. 11.3.2
63	Innspel frå Ts-plangruppa	Pga. planlagt vassledningstrace langs Ev 39, kryss FV 5060 Lønning- Vabakkjen. Km pel 6307-7446. Ca 1,140 km	G/s-veg langs EV 39 har kommunen spela inn til regional transportplan.(RTP). Samarbeidsprosjekt Svv/SK.	Ansv. Svv og SK Tab 11.2.3 Tab 11.1

Oversikt innkomne innspel				
Inns p.	Innsendar	Utdrag av innspelet	Vurdering av innspelet	Merkn. Ført i tabell
64	Innspel frå Ts-plangruppa	KV 1145- Valevegen vidareføra fortauet ca 245 lm	Vidareføring av fortauet krev ikkje reguleringsplan.	Ansv. SK Tab 11.2.1
65	Innspel frå Ts-plangruppa	KV 1233- Byggja fortau ca. 590 lm. Sjoarvegen-Sævarhaugsvikjo/Hystadmarkjo	Byggja nytt fortau langs KV 1233 med vegbelysning; krev reguleringsplan.	Ansv. SK Tab. 11.3.2
66	Innspel frå Ts-plangruppa	Vidareføring av fortau Vikanesvegen FV 5064 kryss Vikaneskleivo-Snuplass km/pel 2000	Fortau bør byggjast i samband med plan for annan infrastruktur langs den aktuelle strekninga. Ca 430 lm.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.2
67	Innspel frå Ts-plangruppa	Vidareføra g/s-vegen langs EV 39 frå Tveita krysset til Heiane	Det føreligg godkjent reguleringsplan, langsiktig tiltak. Ca. 1,110 km Er spela inn til RTP.	Ansv. SvV Tab. 11.2.3
68	Innspel frå Ts-plangruppa	Byggja g/s-veg langs EV 39, frå Vestlikrysset-Kryss FV 5060 Litlabøvegen.	Heile strekningen er 1,850 km. Reg. plan må utarbeidast	Ansv. SvV Tab. 11.3.2
69	Innspel frå Ts-plangruppa	Byggja fortau langs nordsida av FV 545 i Sagvåg	Lengde fortau vert ca. 400 lm. Tiltaket vert prioritert som langsiktig tiltak.	Ansv. Vlfk Tab. 11.2.2
70	Innspel frå Ts-plangruppa	Ombygging Kiselva bru FV 5060	Bruavdelinga for fylkesvegar må kontaktast for vidare planlegging.	Ansv. Vlfk Tab.11.2.2
71	Innspel frå Ts-plangruppa	Låg standard på fortau og gangfelt langs Utslettevegen / Åsamyrvegen, KV 1144/1161 vegstrekking frå FV 545 til vegkryss Åkervikåsen. Lengde ca. 1,5 km	Vegstrekningen har dårleg standard med omsyn til fortau og gangfelt m.m. Det må utarbeidast reg.plan og må få høg prioritet	Ansv. SK Tab 11.3.2 Tab 11.3.1 Tab 11.1
72	Innspel frå Ts-plangruppa	Utarbeida reguleringsplan for Skotabergvegen, KV 1113.	KV 1113 har behov for opprusting	Ansv. SK Tab 11.3.2
73	Innspel frå Reinert Svanberg	Ber om oppsetjing vegrekkverk, alternativ opparbeiding g/s-veg langs FV 545 ved Valvatnabakken.	Oppsetjing rekkverk vert tilrådd. Mange skulebarn nyttar denne stien til/frå Tjødnalio skule. Lengde ca. 75 lm vegrekkverk.	Ansv. Vlfk Tab 11.2.2

Etter høyringsrunden er det kome inn 28 innspel/merknader til planen. Innspela i høyringsrunden er merka med innspelnr: 1.1, 2.1, 3.1 osv.

Tabell 11.4.2; Oversikt innkomne innspel i høyringsrunden

Vurdering av innkomne innspel i høyringsrunden			
Innsp nr	Innsendar	Utdrag av tekst	Kommentar
1.1	Jørn Olav Myhre	Etterlyser status for reguleringsplan og ber om å få sjå reg-planforslaget Skotabergvegen.	Status for reguleringsplan avklarast med SK. Gjeld same innsp. som 54, tab. 11.4.1
2.1	Nysæter ungdomsskule Kl 10b og 10c v/Ingvild Almås	Ber om etablering gangfelt Fv 5060 ved rundkøyringa Snikkarsvingen.	Vlfk er vegmynde og vurderer etablering gangfelt. Er ført i tab. 11.2.2
3.1	Merete Taraldsøy	Klage på gangfelt ved Kulio Verftsvegen FV 5046. Vil ha betre forvarsling av gangfeltet.	Målt sikt til gangfeltet er godkjent, men tilrår forvarsling av gangfelt. Avstand til gangfelt, skilt nr. 140. Tab. 11.2.2
4.1	Åge Aadland	Etterlyser fortau og vegljøs langs Vestlivegen frå Ev 39 til rundkøyringa (Prestegardsbanen)	Er ført i tabell 11.2.2 Plan for g/s-veg langsmed Vestlivegen FV 5044
5.1	Linda Grundtvig Amalie Erdal Kristina Nicholls Maria Ribesen Wenche Midttun Mari Taranger Hansen	Alle innsendarar ber om trafikksikring v/Litlabø skule. Gjeld og trafikksikring langs FV 5060, spesielt tryggare kryssingspunkt.	Tabell 11.3.1 viser prioritering hjartesonene ved Litlabø skule. Fleire innsendarar ber om tryggare kryssingar spesielt for skuleborn på strekningen Nysæterneset/ Mosahaugen til Litlabø skule. Vlfk er vegmynde for eventuell godkjenning av gangfelt på FV 5060.
6.1	Ove A Olderkjær	Klage på MC køyring rundt skulane Nordbygda og Hystad skule.	Er oppført i tab 11.3.1
7.1	Heine Hillesvik	Ber om planfri kryssing (undergang) v/Justagjerdet FV 545. Alt. vidareføring av g/s-vegen langs nordsida av Fv 545 til Sætrevik-krysset og felles undergang til Tjødnalio skule.	Forslaget om planfri kryssing (undergang) vert ført i tab 11.3.3
8.1	Hans Jørgen Eskeland	Høg fart på KV 1127 Sveinslio, ber om fartsreducerande tiltak. Gangvegen frå Hjortåsen har uoversiktleg kryss.	KV 1127 er skilta 30 km/t -sone. SK utfører fartsmåling før eventuelle tiltak. Tab. 11.2.1
9.1	Ulf Skogvold	Ber om sikring av fjellskjering Sætravikvegen KV 1181.	SK vil ta ei synfaring på staden med innsendar.
10.1	Annar Westerheim	Avkøyrsla til Bråtanaset hytteområde har ikkje tilfredsstillande standard, ca 60 hytter. FV 5058. Mykje parkering langs fylkesvegen og det manglar veglys.	Viser til tab. 11.3.3 innspel 49.

Vurdering av innkomne innspel i høyringsrunden			
Innsp nr	Innsendar	Utdrag av tekst	Kommentar
11.1	Annar Westerheim	Utviding avkøyrsløse til parkeringsplass dagsturhytta Utslettefjellet. FV 545 Dybvik.	Utbetring avkøyrsløse er tiltakshavar sitt ansvar og Vlfk er vegmynde.
12.1	Annar Westerheim	Planar om etablering parkeringsplass på sjøsida FV 545 for oppgradering friluftsområde.	Etablering av parkeringsplass for tilkomst friluftsområde er ei forvaltningssak som skal handsamast av vedkomande kommune.
13.1	Stord/Fitjar landbruks- og miljøkontor v/Knut Stian Rimmereid.	Mange påkøyrde hjortedyr langs Ev 39 Sandvikvåg-Leirvik. Påkøyrde og drepne hjortedyr er ca 30-35 pr år. Forslag til enkle tiltak: <i>Hogst langs Ev 39. Beite- og jordbruksareal sikrast med gjerde. Betre vegljøs langs vegen. Fareskilt med varsellys.</i>	Effektive tiltak mot vilt- påkøyrsløse er ressurskrevjande og vanskeleg å gjennomføra. På sentralt hald har det vore drøfta ulike tiltak. Ts-planen foreslår at <i>Fitjar/Stord landbruks- og miljøkontor</i> saman med Statens vegvesen som er vegmynde (Ev39), planlegg eventuelle tiltak. Tab 11.2.3
14.1	Andreas Byre.	Ynskjer fartshumpar langs rettstrekke ved Sveene 35-43. KV 1125.	SK gjennomfører fartsmåling før eventuelle tiltak. Tab 11.2.1
15.1	John Alfred Bjelland	Vil ha skilta Bjellandsvegen til 40 km/t-sone. KV 1007.	Tiltaket ført i tab. 11.2.1
16.1	Ina Marie Sagen-Roland	Ynskjer snarleg prioritering av fortau langs heile vegen i Håvåsen. Mange skulebarn ferdast til/frå Hystad Skule langs denne vegen. KV 1050.	Fortau langs KV 1050 er tidlegare ført i tab 11.3.2 , tabell for reguleringsplanar tiltak nr. 9.
17.1	Hillarhaugen Vel v/leiar Nina Mæland Polden.	Er svært uroa for trafikktryggleiken langsmed FV 5060 Litlabø skule. Ber om snarlege tiltak	Viser til tab der Litlabø skule er prioritert i tab 11.3.1 .
18.1	Trygg Trafikk v/Knut Olav Nestås	Trygg Trafikk er generelt nøgd med framlegget til Trafikksikringsplan.	Tidsramma for godkjenning av <i>Trafikksikker kommune</i> vert justert.
19.1	Statens vegvesen v/Bente Isdal.	Kommenterer ein del punkt som kan redigerast/endrast.	Nokre punkt vert endra.
20.1	Sten Isdal.	Gang- og sykkelveg pkt. 10 bør høgare opp i prioriteringa.	Er prioritert høgare i tab 11.2.2
21.1	Vilhelm Kurt Sjøvold	Ber om at kommunen vurderer ei anna skilting på privatveg, sideveg frå KV 1060.	SK vurderer skilting.
22.1	Innspel frå Ts-plangruppa	Reinsking fjellskjering og utviding smalt fortau. Vegen til Grunnasundet KV 1026	Smalt fortau bør utvidast og sikring/reinsking av fjellskjeringa. Ca 65 lm fortau. Tab 11.2.1

Vurdering av innkomne innspel i høyringsrunden			
Innsp nr	Innsendar	Utdrag av tekst	Kommentar
23.1	Gurli Karin Tveit	Ber om tryggare kryssing for fotgjengarar langs Bjellandsvegen, KV 1007. Vil ha justert fartsgrensa strekningen Studalen-Ås der det manglar fortau, Studalen - Lønningsåsen, KV 1183	Viser til innspel nr 15.1 der det er foreslege nedsetjing fartsgrense til 40 km/t-sone. Er ført i tab <i>11.2.1</i> Fortau er registrert i tab 11.2.1

12 Innleiing og oversikt trafikantretta og haldningsskapande tiltak

Kapittel 7 i Ts-planens hovuddel er dei tiltaka som kommunen skal gjennomføra i planperioden JF. *Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (NTT)*. Utover desse tiltaka er det fleire andre tiltak og kampanjar kommunen kan gjennomføra i samarbeid med andre aktørar.

Gode haldningsvanar i trafikken og læring om trafikken sine utfordringar og risiko er viktig å læra allereie frå barneåra. Ein av hovudmålsetjingane *med Trafikksikker kommunekonseptet* er at læring frå barneåra er ei livslang læring om trygg ferdsel i trafikken.

Tabellane 12.1 og 12.2 omhandlar blant anna fysisk aktivitet som sykling til og frå skule og jobb samt annan fritidsaktivitet. Stord kommune si Ts-gruppe vil aktivera ulike tiltak i samråd med aktuelle aktørar, til dømes Trygg Trafikk med fleire. Kampanjane som er oppførte, har vore aktuelle i fleire år.



Tabell 12.1; Haldning og læringstiltak retta mot barn og unge

Barnas Trafikklubb

Barnas Trafikklubb arbeider med å integrere trafikk på ein naturleg måte i årsplanen og foreldresamarbeidet. Målet er å auke barn si forståing for kva som er trygt og farleg i trafikken på ein måte barna synes er morosamt.

Innhaldet til klubben er strukturert etter årstid med seks faste tema som går att, med totalt 24 oppdrag:

- Kryssing av veg
- Gå langs veg
- Trygt eller farleg
- Sansar
- Trafikkreglar
- Tryggingstutstyr



<https://www.barnastrafikklubb.no/>

Barnetråkk

Barnetråkk er eit kartbasert verktøy og undervisningsopplegg for barne- og ungdomsskulen, som let barn fortelja planleggjarane, kommunen og lokalpolitikarar korleis dei brukar staden der dei bur og kva dei vil ha annleis. Ved hjelp av denne metoden får barn ein reell mogelegheit til å delta i samfunnsutviklinga – i direkte dialog med lokale myndigheiter.

<https://doga.no/verktoy/folkeetrakk/folkeetrakk-veilederen/metoder/barnetrakk/>

<https://www.barnetrakk.no/>

E-læringskurs for betre trafikktryggleik

Trafikksikringsarbeidet er samansett, og det er mange store og små tiltak som gjer at trafikktryggleiken stadig blir betre. E-læringskurset tar opp nokon av dei viktigaste tema du som trafikant kan gjera noko med. Hugs at trafikktrygg åtferd ofte er både økonomisk fornuftig og at det gjer god flyt i trafikken. Ts-planen tilrår at alle tar dette E-læringskurset. Følg linken nedanfor.

<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/e-laeringskurs-trafikksikkerhet>

<https://www.trygqtrafikk.no/skole/undervisningsmaterieell/8-10-trinn/valgfaget-trafikk/>

Tabell 12.2 ; Oversikt trafikantretta og haldningsskapande tiltak

Trafikantretta tiltak 2022-2025				
Haldningsskapande tiltak				
Type kampanje		Aktører	Kategori	Kommentar
Fartskampanje		Politiet Statens vegvesen Trygg Trafikk	Kontroll - tiltak Infotiltak	Fartskampanjar har god effekt mot overskriding fartsgrensa. Politiet utarbeider plan for slike fartskontrollar utifrå sine ressursar. Statens vegvesen og Trygg Trafikk gjennomfører infotiltak utifrå sine ressursar og årsplanar. Kap. 7.1.1
Bilbelte-kampanje		Statens vegvesen Politiet Trygg Trafikk	Kontroll tiltak Infotiltak	Politiet har og kontrollar av bilbelte. Trygg Trafikk gjennomfører informasjonskampanjar om rett bruk av bilbelte Kap. 7.1.3
Refleksbruk kampanje		Trygg Trafikk Politiet	Infotiltak	Trygg Trafikk gjennomfører info om bruk av refleks. https://www.tryggtrafikk.no/pressemeldinger/refleksbruken-oket/ Kap. 7.1.7
Sykkeldyktig.no		Trygg Trafikk Statens vegvesen Politiet	Info og lærings-tilt.	Samarbeidskampanje med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Politiet. https://sykkeldyktig.no/for-foreldre/ Stord kommune har teke i bruk dette læringstiltaket. Nytt læringskurs mai 2021.
Sikring av barn i bil		Statens vegvesen Politiet Trygg Trafikk	Kontroll-tilt. Infotiltak	Kampanje for rett sikring av barn i bil er eit samarbeid med Politi, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Kap. 7.1.4

<https://www.tryggtrafikk.no/pressemeldinger/refleksbruken-oket/>

<https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2021/02/Trygg- Ipsos Reflekstelling 2020 pr.pdf>

13 Oppsummering av Ts- planens vedleggsdel

Vedleggsdelen inneheld mange innspel, i alt 73 innspel, som er oppførte i tabell [11.4.1](#). Det er innkomne 28 innspel i høyringsrunden tabell [11.4.2](#). Tiltaka er prioriterte utifrå høg eller lågare Ts- risiko. Spesielt er skular og barnehagar prioriterte då dette og er eit klart satsingsområde i *NTP* og *Nasjonalt tiltaksplan for trafikktryggleik på veg*.

For Stord kommune er denne Ts- planen ein ny start med å verta godkjent som trafikksikker kommune og dette spesielt i startfasen.

I vurdering av skuleveggar (*Kap.7.4*) er det ikkje føreteke Ts-risiko vurdering for dei ulike skulevegane da det er leiinga ved den aktuelle skulen v/ rektor som avgjer om skulevegen er særleg farleg eller vanskeleg.

Ts- planen har mange innspel som omhandlar risiko ved skulane og skulevegane. Tiltaka frå førre Ts-plan er vist i tabell [11.3.4](#), som viser dei tiltaka som er delvis utført og ikkje utført.

Tabell 11.3.1 viser prioriterte forslag for tilrettelegging av Hjartesone/droppsoner ved dei skulane som ikkje har tilfredsstillande trafikktryggleik. Alle skulane som er oppført i tab. 11.3.1 må ha ein gjennomgang for Ts-tiltak med planlegging *Hjartesone/droppsoner*.

Til dømes har Tjødnalio skule og Rommetveit skule for høg Ts- risiko på trafikkarealet ved skulane. Det er og kome inn mange innspel i høyringsrunden frå foreldre og andre som gjeld trafikktryggleiken ved Litlabø skule. Det er viktig at tryggleiken på trafikkarealet ved skulane vert prioritert og oppgradert. Tab [11.3.1](#). Ved dei fleste skulane er det altfor mange foreldre som køyrer elevane til/frå skulen og dette skapar for stor Ts- risiko om morgon og ettermiddag. Ts- planen oppmodar foreldre til å redusera transporten av skuleelevane.

Eit trafikalt problemområde er kryssingstilhøva mellom skulane på både sider av FV 544 Vikastemmo. Trafikkmengda på FV 544 i området er 10000 ÅDT, og slik trafikkmengd tilseier planfri kryssing. Viser til tab. 11.3.2.

Gang- og sykkelveg er prioritert høgt i tiltaksplanen, tabell 11.2.1, 11.2.2 og 11.2.3. Nokre av føreslegne tiltak krev reguleringsplan som er ført i tabell 11.3.2. Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg (NTT) har måltal for vidare utbygging av g/s-vegar. Viser til kap. 7.1.7 i planens hovuddel om måltal for g/s-vegar. Det er i tabell 11.2.1, 11.2.2 og 11.2.3 oppført 5,465 km g/s-veg og 2,422 km fortau.

Med omsyn til kollektivtiltak er det ikkje kome innspel som ber om opprusting og oppgradering av busslommer med til dømes universell utforming og busstur og belysning av busslommene. Det bør likevel føretakast inspeksjon/registrering om eventuell manglande standard både på kommunevegane, fylkesvegane og jamvel stamvegen Ev 39. Ein god standard på busslommene kan gjera det meir attraktivt å reisa med buss.

Det er ikkje registrert innspel som omhandlar tiltak for syklende. JF. nasjonale føringar skal det prioriterast utbygging av fleire g/s-vegar for at fleire skal gå og sykla meir og Ts- planen viser til pkt. [7.1.7](#) i hovuddelen og FNs berekraftsmål.

Tabell 11.3.2 har ført opp tiltak som krev reguleringsplanar og det er viktig at reguleringsplanar vert forankra i Ts-planen både for vidare prioriteringar og framtidige budsjett.

Andre trafikale tilhøve: Trafikkmengda for FV 544 gjennom Leirvik sentrum har nådd eit betydeleg høgt nivå. Årsdøgertrafikken er ca. 10700 køyretøy og til dømes er ÅDT

trafikken i trafikktejlje-lenka ved rundkøyringa i Meierikrysset over 11100 årsdøgertrafikk. Dette utgjer ein auke på over 132 prosent frå år 2011 (*førre Ts-plan*), tilsvarande auke i trafikktalet også for Skrivarvegen mellom Leirvik og Frugard bru. Viser til grafar og tabellar [Kap 2.3](#).

Ei vidare fortetting av bustad og næring i Leirvik sentrum vil auka Ts- risikoen og gje betydelege negative miljømessige konsekvensar som ikkje er berekraftige.

For å nå miljø- og klimamåla, samt å ivareta trafikktryggleiken, må all framtidig planlegging av offentlege planar verta tilpassa berekraftig mobilitet, infrastruktur og industriell tilrettelegging. Dette er særskilt viktig for Leirvik sentrum. Framtidig planlegging med berekraftig og trygg mobilitet vil medverka til tryggleik og trivsel for alle innbyggjarar i Stord kommune. [Kap.6.5](#)

FV 5050 Skrivarvegen til Frugard bru har også ein høg ÅDT, ca. 7000 køyretøy i døgeret, som også gjev negative trafikktryggleiks- og miljømessige konsekvensar. Til samanlikning har FV 577 over *Bryggen* i Bergen lågare ÅDT enn FV 544 gjennom Leirvik. Viser elles til innspel nr 5 i tabell 11.4 og 11.3.2.

Bygging av tverrsambandet mellom Ådlandsvegen/Tysevegen og FV 544 vil truleg redusera noko av trafikken gjennom Leirvik sentrum med at det vert ei jamnare fordeling av trafikkmengda. FV 5050 Skrivarvegen vil og verta avlasta med trafikk, og KV 1158 Ådlandsvegen mot Vestlikrysset vil få monaleg reduksjon av noverande trafikkmengd.

FV 5046 til Eldøyane vil i åra frametter få ein større auke av tungtrafikk pga. planar om bygging av internasjonal utskipingskai på Eldøyane. Det er opplyst at det kan verta ca. 8000 fleire vogntog pr år. Dette vil utgjera i snitt omlag 22 fleire vogntog pr. dag. Vegstandarden er låg med 2- felts- veg og smal vegskulder og strekning med smalt fortau. Viser elles til innspel nr. 1 i [tab 11.4.1](#) om låg fortauskant. Veggen er og skuleveg til Langeland skule. Då planlagt kaiteminal på Eldøyane vil verta eit internasjonalt kaianlegg, bør ein vurdere ei omklassifisering av FV 5046 til riksveg.

Haldningsskapande tiltak og kampanjar:

Det er mange haldningsskapande tiltak og kampanjar, og ein del av desse er med i Kap. 7. I tabell 12.1 er det oppført læringstiltak for barn og unge. I tabell 12.2 er det oppført fleire tiltak der kommunen som også er oppført i kap. 7. Desse kan avklarast nærmare med Trygg Trafikk for gjennomføring og annan bistand.

EL- sparkesyklar har vore mykje omtala i den seinare tid då fleire utleigefirma vil etablera seg i byar og tettstadar. Det å nytta desse køyretøya til framkome i byar og tettstadar, har no fått omgrepet; mikromobilitet. Det å nytta el-sparkesykkel kan til ein viss grad avlasta biltrafikken i byar og tettstadar, men det ligg ikkje føre konkrete utrekningar for dette. Mikromobilitet vil truleg verta meir vanleg i trafikkbiletet i tida som kjem.

Det negative med el- sparkesyklar i trafikken er at dei utgjer ei trafikktryggleiksutfordring og skadestatistikken er monaleg høgare enn til dømes for vanleg sykkel. Kommunen kan likevel fatta ei bruksavgrensing som til dømes skilting av sonar for bruksforbod, parkeringsforbod, samt fartsgrensesone. Politi og kommune kan illegga gebyr når el- sparkesyklar er feilparkerte. Trafikk med el- sparkesyklar utgjer generelt større Ts- risiko på fortau, g/s-vegar og gangfelt.

<https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/strategi-for-mjuke-trafikantar-vestland-fylkeskommune-hovringsframlegg-20210601.pdf>

Viltpåkøyrslar er vorte eit Ts-problem langs Ev 39 mellom Sandvikvåg og Leirvik. Frå Stord/ Fitjar landbruks- og miljøkontor, har Ts- planen fått innspel i høyringsrunden. Statistikken viser at det vert påkøyrte mellom 30- 35 dyr pr år. Det er svært ressurskrevjande å gjennomføra effektive tiltak mot påkøyring av hjortedyr.

På landsbasis har det vore drøfta blant anna å setja ned fartsgrensa på dei mest utsette strekningane. Nedsetjing av fartsgrensa kan redusera risikoen for påkøyrslar og skadekonsekvensen ved ei eventuell påkøyrslar, men kan og skapa andre negative konsekvensar. Ts-planen tilrår at Stord/Fitjar landbruks- og miljøkontor saman med Statens vegvesen kjem saman og drøftar eventuelle tiltak. Tab. [11.4.2](#)

<https://www.toi.no/publikasjoner/trafikksikkerhetseffekter-av-tiltak-mot-viltulykker-article35673-8.html>

Modulvogntog- vegnett

Stord kommune har blant mange andre kommunar i Vestland fylke fått oppmoding om at det vil verta tillate med 24- meters modulvogntog for fleire viktige kommunale og fylkeskommunale vegar. Frå 21 desember 2020 vart riksvegnettet og europavegnettet opna for modulvogntog i 24 -meters tømmervegnettet.

For Stord kommune inneber dette at på KV: 1026, 1229, 1230 og 1328 vert det tillate med 24- meters vogntog. Stord kommune lyt vurdera desse nemnde vegane med omsyn til Ts-risiko, framkome og eventuelle utbetringar.

På fylkesvegane 5044 og 5050 lyt Vlfk vurdera Ts-risiko, framkome og eventuelle utbetringar. For miljøet vil innføring av modulvogntog og 24-meters vogntog medføra store reduksjonar av Co2 utslepp som er berekna til mellom 20-30 %.

Kostnader

Tabellen under gjev ein oversikt over estimerte kostnader ved etablering av ulike trafikksikringstiltak. Merk at einingskostnadane kan variera mykje avhengig terreng og andre lokale forhold.

Tiltak	Estimerte kostnader (2019 kr)
Fortau	Ca. 10 000 kr pr. meter
Gang- og sykkelveg	Ca. 15 000 kr. pr. meter
Skilt	10 000 kr. pr. skiltpunkt
Vegljos	Ca. 1 000 000 kr pr. km vegljøs + driftsutgifter
Siderekkverk	600-3000 kr. pr meter
Skilta fartsgrense	10 000 kr. pr. skiltpunkt
Gangfelt	100 000-200 000 pr. gangfelt inkl. vegljøs
Planskilt kryssingsstad	10 000 000 kr
Signalregulert gangfelt	500 000-1 000 000 kr + driftsutgifter
Fartsdempande tiltak	50 000-150 000 kr. pr hump.

* Kjelde: Trafikksikkerhetshåndboken til TØI.

Link til kart-oversikt prioriterte tiltak:

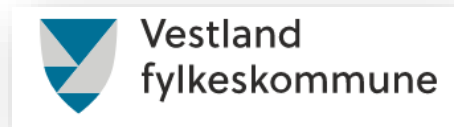
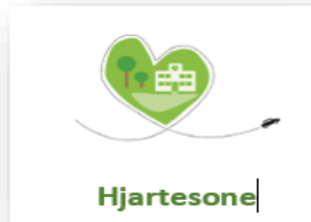
<http://kommunekart.com/klient/stord/kart?urlid=097a21b7-7093-4e12-b639-daaba74e4347>

Krav til tryggleiksonar langs offentleg veg JF Hb N101:

Det er viktig at tryggleikssona (sidearealet) langs vegane er fritt for farlege hinder som kan gje stor skadekonsekvens ved ei eventuell utforkøyning. Nedanfor ein tabell frå HB N101 der avstand (Tryggleikssona) er oppgjeve ved dei ulike fartsgrenser og ÅDT.

ÅDT	Fartsgrense <= 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t	Fartsgrense 70-80 km/t	Fartsgrense =>90
0-1500	2,5 m	3 m	5 m	6 m
1500-4000	3 m	4 m	6 m	7 m
4000-12000	4 m	5 m	7 m	8 m
> 12000	5 m	6 m	8 m	9 m

Avstand målast frå vegens kantlinje.



Trygt fram saman