



Trafikksikringsplan for Kvam 2016-2019

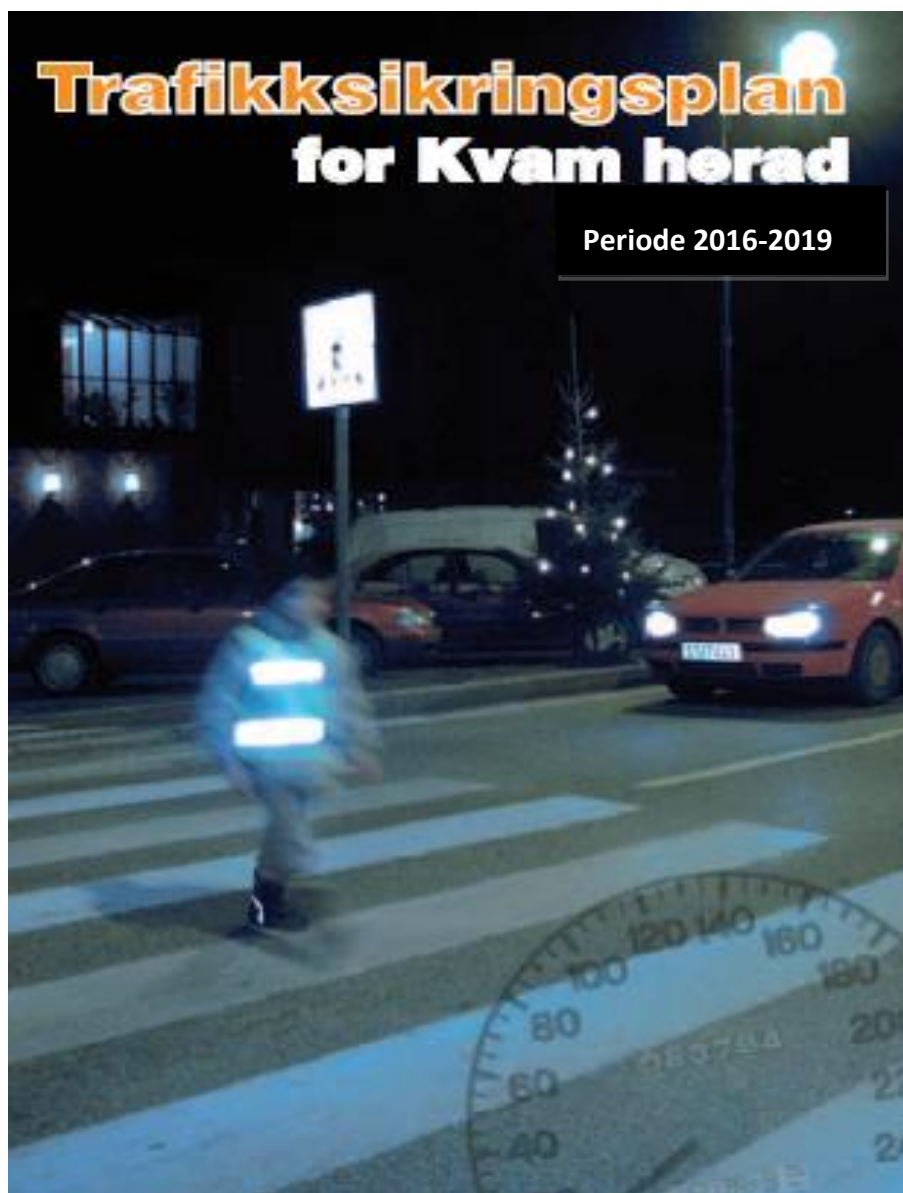


Foto Olav Bjørkum

NULL-visjonen

Ingen hardt skadde eller omkomne i trafikken i Kvam

0. SAMANDRAG

Kvam herad ligg i regionen Hardanger og Voss i Hordaland fylke, og er ein mellomstor kommune med ca 8.600 innbyggjarar og eit totalareal på ca 615 km². Vegnettet omfattar ca 120 km fylkesvegar og 110 km kommunale vegar.

Trafikksikringsplanen er utarbeidd av ei prosjektgruppe med representantar frå Statens vegvesen, trafikkskule, transportnæring, Trygg Trafikk, politi, lokalpolitisk gruppe inklusiv ungdomsråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne og Kvam herad.

Målsetjing

Overordna mål

Innan 2020 skal kombinasjonen av endra haldningar og åtferd, trafikksikre køyretøy og vegsystem føra til at ingen omkjem eller vert hardt skadde i trafikken i Kvam ("0-visjonen").

Effekt-mål

- Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 9 personar/år for perioden 2016-2019 (ca 20% reduksjon frå 11 i perioden 2012-2014)
- Redusera gjennomsnittstal for trafikkskadde innan aldersgruppa 15-24 år til 4 skadde/år for perioden 2016-2019 (ca 20% reduksjon frå 5 skadde/år i 2012-2014)
- Redusera talet på omkomne/svært alvorleg skadde i trafikken i gjennomsnitt/år:
 - 2010-2015: 0.6 2015-2020: 0.3 2020-2025: 0 (ca 0.4 pr år for 2010-2014)
- Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2019
- Alle strakstiltak i TS-planen skal vera gjennomførte innan utgangen av 2019
- Vera godkjend som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2019
- Eigen post for trafikksikring inkludert i kommunale årsbudsjett

Trafikkulukker: data og trendar

Statistikken frå 1989 til 2014 viser ei gledeleg utvikling med færre ulukker og færre skadde på kvammavegane, og dette samsvarar godt med den nasjonale trenden.

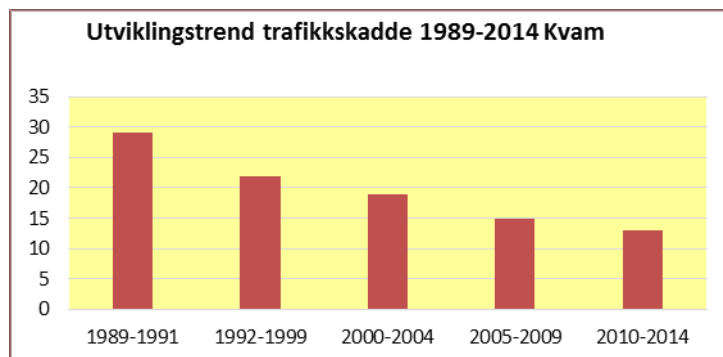
Aldersgruppa 16-20 år er sterkt overrepresentert i skadebiletet med ca 26% av totalen i perioden 2010-2014. Det same finn ein også på landsbasis.

Medan dei fleste trafikkulukkene tidlegare skjedde på kvelden rundt helgane i den

lyse årstida, er ulukkene for perioden 2010-2014 meir likt fordelt på alle vekedagar og alle månader. 67% av ulukkene skjer mellom onsdag og laurdag, dvs ei forskyving meir mot midtveka enn mot helga. Framleis er den lyse årstida sterkast belasta med 34% av ulukkene i perioden mai-juli. 52% av ulukkene skjer mellom kl 13-18.

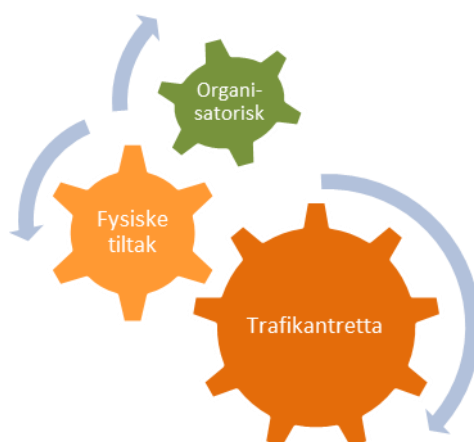
Bilulukker dominerer med 74%, medan mc/moped-ulukker utgjer 17% av ulukkene. Talet på fotgjengar- og sykkelulukker er moderat, men er truleg sterkt under-rapportert.

Fleire av dei mest ulukkesutsette strekningane i kommunen vert no utbetra gjennom "Kvammapakken", men det for tidleg å konkludera kva langtidseffekten av dette vil bli.



Trafikksikringstiltak

Trafikksikringsarbeidet i Kvam må vera forankra i ein overordna strategi og ha ein balanse mellom organisatoriske, fysiske og trafikantretta tiltak.



ORGANISATORISKE TILTAK

<i>Tema</i>	<i>Spesifikasjon</i>	<i>Ansvar</i>
Trafikksikker kommune	Etablere tverrfagleg trafikktryggleiksgruppe. Arbeida for godkjenning av Kvam som «Trafikksikker kommune»	Rådmann
Tverrfagleg koordinering	Årleg koordineringsmøte om fysiske TS-tiltak (Kvam herad, Statens vegvesen, politi) Årleg samordning av trafikantretta tiltak (Kvam herad, Trygg Trafikk, politi og andre).	Teknisk sjef Folkehelse-koordinator
Farleg skuleveg	Tverrfagleg nemnd definerer særleg farleg og vanskeleg skuleveg. Nemnda har representantar frå Kvam herad, politi og Statens vegvesen.	Nemnd vert innkalla av Leiar for skule og barnehage
Skiltsaker	Forenkla rutinar for handsaming av skiltsaker	Statens vegvesen
Driftsrutinar ved vegarbeid	Utarbeida betre rutinar for sikring av arbeid på kommunale vegar	Teknisk sjef
Informasjon	Kvartalsvise ulukkesoversikter i lokale media	Politi

FYSISKE TILTAK

Tematisk er fysiske tiltak spissa mot:

Skuleveg (gang og sykkelveg, veglys, transport)
Avleverings- og hente-område ved skular og barnehagar

Desse tiltaka er delte opp i:

- **“Strakstiltak”**: Tiltak det er realistisk å gjennomføra i perioden, og som ikkje krev planprosess. Alle desse tiltaka er tenkt gjennomførte i perioden 2016-2019 under føresetnad av at midlar vert sikra i budsjetta. Type tiltak er: *veglys, siktutbetring, kryssingspunkt, fartsdemparar, skilting, kontrollar*.
- **“Langsiktige”**: Større tiltak som kan krevja reguleringsendringar, grunnverv og finansiering som går ut over det kommunale trafikksikringsbudsjettet og dei forventa årlege fylkeskommunale tilskota til trafikksikring. Tiltak der planarbeid eller fysiske arbeid er tenkt starta opp innan utgangen av 2019.

Eit samanhengjande gang/sykkelveg-nett mellom Laupsa-Lid-Aksnes og Vikedal-Ålvik er eit prioritert mål, og delstrekningar er prioriterte som vist i tabellen under.

Tiltaksplanen er basert på innspel frå publikum og andre: Prosjekt-gruppa for ts-planen har vurdert innspela, og deretter laga ei prioritert liste.

<i>Fysiske tiltak</i>	<i>Spesifikasjon</i>	<i>Tidshorisont</i> <i>L=lang sikt</i> <i>K=kort sikt</i>	<i>Prioritering</i> <i>H=høg,</i> <i>M=middels</i>	<i>Ansvar</i>
<i>Gang/sykkelp vegar</i>	1.Øysteseheimen-X Fitjadalen	K	H	STATVEG
	2.Laupsa-Øystese - Kvammapakken	K	H	STATVEG
	3.Vikedal-Ålvik reguleringsplan	K	H	KHERAD
	Gang og sykkelveg på utsida av Vangdalstunnelen	K	H	STATVEG
	Samanhengjande g/s veg Strb barnehage til Strb skule	K	M	KHERAD
	Lidarende-Oddland	K	M	STATVEG
<i>Kryssingspunkt</i>	1.Opphøgd gangfelt v Essoen Norheimsund Fv49	K	H	STATVEG
	2.Kryssingspunkt Fv49/Fv550 Dalheim, Tvb	K	H	STATVEG
	3.Kryssing Fv7 mot skulen Ålvik	K	H	STATVEG
	4.Kryssing Nedre Vik vegen ved Fv 7, Øystese	K	H	STATVEG
<i>Veglys</i>	1.Øysteseheimen - Fitjadalsvegen	K	H	KHERAD
	2. Busstopp Steinstø	K	H	KHERAD
	3.Kryssing Fv7 v Esso Øystese mot Vavollen	K	H	KHERAD
	Lia på Årsnes Mundheim	K	M	KHERAD
	Øvre Norheim Kjerrane - Tolomarka	K	M	KHERAD
	Innstranda ved X Tveit/Hjartnes	K	M	KHERAD
	"Mo-svingen" mot Hatlevegen Norheim	K	M	KHERAD
<i>Siktbeiring</i>	Høg mur ved kryssing Fv7 v Esso mot	K	H	STATVEG

	Vavollen			
	Hekke ved avkøyrsløse FV 7 til Nedre Vik	K	H	
	Torpevegen nedre del	K	H	KHERAD
	Årleg vegetasjonsreinsk kommunale vegar	K	H	KHERAD
	Hekkar ved Elvely, Sjurdagarden, Haugenjordet Ålvik	K	H	KHERAD
	Åsevegen Tvb	K	H	STATV/KH
Vegutbetring	1.Øysteseheimen - X Fitjadalsvegen	K	H	STATVEG
	2.FUS-Sæland Nhs	K	H	KHERAD
	3.Reguleringsplan for området ved brua ved Steinsdalsfossen	K	H	STATVEG
	Fysiske tiltak v Steinsdalsfossen	L	H	STATV/KH
	Drage-Augestadvegen	L	M	STATVEG
Avleverings- og henteområde	1.Revisjon skilting og andre tiltak v Øystese barneskule	K	H	KHERAD
	2.Skilting etc ved avlevering/henting Nhs skule ved bedehuset	K	H	KHERAD
	3.Utvida parkeringsplass v Bjørketeigen barnehage	K	H	KHERAD
Andre	Utbeta dårlege fortauskantar Ålvik torg	K	H	STATV/KH
	Stengja Gamle Dalaveg mot Sæland for gjennomkøyring	K	H	KHERAD
	P-plassar for køyretøy skal merkjast slik at mjuke trafikantar har trygg passasje utan å måtta gå ut i vegbana. Merka p-plassar i Kvam skal gjennomgåast og endrast ut frå dette prinsippet	K	H	KHERAD
	I tettstadene skal ein ha samanhengjande trase for mjuke rafikantar	K	H	KHERAD
	Betre merking av p-plassar for	K	M	KHERAD

	rørslehemma			
	Trafikksikring på Fv 49 ved Strandebarmheimen	K	M	STATV/KH
	Parkeringsforbod ved Straumbrua mot Sundsvik	K	M	STATVEG

Kostnad og finansiering:

Trafikantretta tiltak: (Haldnings-/åtfersendrande): er normalt inkludert i ordinært driftsbudsjett.

Fysiske strakstiltak: Kostnader for tiltaka (bortsett frå langsiktige tiltak/tiltak som er med i Kvammapakken) er truleg i storleiksorden 7-8 mill. Finansiering er tenkt gjennom investerings- og driftsmidlar i Kvam herad i kombinasjon med Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar. Årlege ts-løyvingar i Kvam herad har vore på 750.000. I tillegg har Hordaland Fylkeskommune årleg om lag 20 mill til fordeling på ts-tiltak i 32 kommunar (gjennomsnitt 625.000 til kvar kommune). I tillegg er det potensiale for synergi-effekt ved kombinerte tiltak (trafikksikring i samband med leidningsomlegging og andre infrastruktur-prosjekt).

Fysiske langsiktige tiltak: Dei mest krevjande tiltaka er inkluderte i Kvammapakken. For andre tiltak i lista kan ein berre estimera kostnad etter at planar er meir detaljerte.

TRAFIKANTRETTA TILTAK (HALDNING/ÅTFERSENDRING)

Tiltak retta mot viktige milepælar for gruppa born og unge etter kvart som dei vert eksponerte for nye trafikk-situasjonar og skifter trafikant-rolle:

<i>Fokus-gruppe</i>	<i>Tema</i>
Spedborn	Sikring av born i bil, bruk av refleks
Barnehage	ferdsel mellom heim og barnehage
6-åringar	skulestart, nye på skulevegen
Skuleborn	bruk av sykkel på skuleveg*
16-åringar	bruk av moped, start øvingskøyning med bil
18-24 åringar	nye bilførarar

*det er foreldra som avgjer om borna får sykla til skulen eller ikkje

Tiltaka inkluderer informasjon, korrigering av åtferd, rolle-medvit, og ansvarsoppskriving av foreldra si rolle.

Trafikksikring i kommunal planlegging

I overordna planar skal trafikksikring vera med som:

- tema i alle arealplanar i Kvam ("føre-var"-prinsipp)
- eigen post i dei kommunale årsbudsjetta (for å sikra gjennomføringskapasitet)

INNHALDSLISTE

0. SAMANDRAG	2
<i>Målsetjing.....</i>	<i>2</i>
<i>Trafikkulukker: data og trendar</i>	<i>3</i>
<i>Trafikksikringstiltak</i>	<i>3</i>
Organisatoriske tiltak.....	4
Fysiske tiltak	4
Trafikantretta tiltak (Haldning/åtferdsending)	7
<i>Trafikksikring i kommunal planlegging</i>	<i>7</i>
1. Innleiing.....	11
<i>Bakgrunn</i>	<i>11</i>
<i>Visjon og mål.....</i>	<i>12</i>
Mål for perioden 2016-2019	13
Hovudmål	13
Delmål.....	13
Effekt mål (målbare suksess-kriterium).....	13
<i>EVALUERING AV MÅLOPPNÅING I TIDLEGARE PLAN (2012-2015).....</i>	<i>14</i>
<i>Formål med planen.....</i>	<i>14</i>
2. Hovudutfordringar i kommunen	15
<i>Innspel frå publikum.....</i>	<i>15</i>
Evaluering	15
Utfordringar.....	15
<i>Organisatoriske utfordringar</i>	<i>15</i>
<i>Fysiske utfordringar.....</i>	<i>16</i>
Auka trafikk.....	16
Forventa større endringar i trafikkbiletet.....	17
Rassikring	17
Skilja harde og mjuke trafikantar (særleg skuleveg)	17
<i>Ikkje-fysiske/trafikantretta utfordringar</i>	<i>18</i>
Risiko-faktorar	18
Høgare ulukkesrisiko blant innvandrara	18

<i>Samhandling mellom planar</i>	19
<i>Økonomi</i>	19
3. Føringer for planarbeidet	20
<i>Lovverk</i>	20
<i>Førings-strategi</i>	20
<i>Statlege føringar</i>	21
<i>Regionale føringar og plangrunnlag</i>	22
Trafikksikker kommune – sertifisering	23
<i>Kommunal planstrategi</i>	23
Kommuneplan for Kvam 2015-2030.....	23
Trygge lokalsamfunn	23
<i>Tilhøve til lokale planar og andre føringar</i>	23
Kvampapakken	23
4. Strategi og handlingsplan	24
<i>Overordna strategi</i>	24
<i>Organisatoriske tiltak</i>	25
Trafikksikker kommune	25
Særleg farleg eller vanskeleg skuleveg	26
<i>Fysiske tiltak på kort og lang sikt</i>	27
Gang og sykkelveg	27
Veglys.....	27
Handlingsplan for fysiske tiltak.....	28
<i>Trafikantretta tiltak</i>	31
Definisjonar	31
Åtferdsendring nødvendig for å redusera trafikkulukker.....	31
Trafikanten sitt ansvar.....	31
Milepælar og endra trafikant-rollar.....	32
Trafikk i læreplanverket for Kunnskapsløftet	32
Handlingsplan for trafikantretta tiltak (haldning, åtferdsendrande)	33
<i>Kommunale planar</i>	35
Arealplanlegging	35
Kommuneplanen sin arealdel.....	35

Reguleringsplanar	36
<i>Økonomi</i>	36
5. VEDLEGG	37
<i>Skadestatistikk og ulukkesanalyse 2010-2014</i>	38
Skadeutvikling.....	38
Utviklingstrend trafikkskadar i Kvam.....	38
Kven rammar trafikk-ulukkene?	39
Når skjer ulukkene?	40
Kor alvorlege er skadane?	41
Fordeling av ulukker mellom dei ulike aktørane	42
Kvar skjer ulukkene?	43
Kvifor skjer ulukkene?	45
Kva kostar trafikkulukkene?	45
<i>Innspel til planen</i>	46

1. INNLEIING

Bakgrunn

I samband med Trafikksikringsplan for Kvam for perioden 2001-2004 gjorde Heradsstyret i Kvam 21 mars 2000 flg vedtak:

"å setja i gang utarbeiding av ein kommunal trafikksikringsplan som legg føringar for administrative og politiske vedtak innan trafikksikring og planarbeid i Kvam.

Trafikksikringsplanen skal gå inn som del av det totale tryggleiksarbeidet i kommunen, og skal samordnast med prosjektet "Tryggleik vårt ansvar"

Den første trafikksikringsplanen for 2001-2004 har vore rullert for periodane 2006-2010, 2012-2015 og no for 2016-2019.

Rulleringsarbeidet for denne planperioden starta i sept 2015.

Innspel til planarbeidet vart invitert frå skular, barnehagar, grendeutval, eldreråd, ungdomsråd, vegvesen, Trygg Trafikk, politi, fylkeskommune, trafikkskular og transport-næring. I alt er det registrert 149 innspel, somme av dei på same tiltak. Desse er vurderte av prosjekt-gruppa, og prioriterte tiltak inngår i handlingsdelen av planen.

Kvam herad og Statens vegvesen takkar alle som har bidrege med kartlegging av trafikktryggleiksproblem og framlegg til tiltak.

Trafikksikringsplan for Kvam 2016-2019 er ein fagplan/handlingsplan, og er ikkje handsama som ein kommunedelplan. Bakgrunnen for dette er primært at handsaming som kommunedelplan vart vurdert som meir tids- og ressurskrevjande utan at ein nødvendigvis ville få noko meir igjen til slutt.

Skade-statistikk med tilhøyrande vurderingar er berre gjennomført for trafikkulukker med personskaade, og ikkje for trafikkuhell der skaden berre er materiell.

Prosjektgruppa som har jobba med trafikksikringsplanen, har vore:

Terje Vidar Hoel	Statens vegvesen
Knut Olav R Nestås	Trygg Trafikk
Kjell Magne Seim	Kvam Trafikkskule
Geir Ove Neteland	Suldal Transport
Anne Siri Tysseland/Chr Hørthe	Kvam og Samnanger lensmannskontor
Jostein Ljones	Kvam herad, politisk representant *
Hallgeir Torpe	Kvam herad, politisk representant *
Marit Heidi Seim	Rådet for menneske med nedsett funksjonsevne
Leiv Ingmar Kaale	Kvam herad, offentlege planar
Nita Aamelfot	Kvam herad, skule
Nils Eivind Stranden	Kvam herad, drift kommunalteknikk
Magnus Torvik	Kvam ungdomsråd
Tore Skeie	Kvam herad, prosjektleiar

* representantane var med i siste del av plan-prosessen

Visjon og mål



Visjon

«Skapa ei oppsiktsvekkjande framtid» der ingen vert hardt skadde eller omkjem på vegane i kommunen



Overordna mål

Kvam – ein trygg og god kommune å bu, leva og ferdast i

Innan 2020 skal kombinasjonen av endra haldningar og åtferd, trafikksikre køyretøy og vegsystem føra til at ingen omkjem eller vert hardt skadde i trafikken i Kvam ("O-visjonen").

MÅL FOR PERIODEN 2016-2019

HOVUDMÅL

Hovud-mål

- Redusera talet på trafikkskadde til maksimalt 9 skadde/år (11 skadde/år i 2012-2014). Særleg merksemd skal rettast mot reduksjon av trafikkskadar innan aldersgruppa 15-24 år (kfr. effektmål under).
- Redusera gjennomsnittstalet på omkomne/hardt skadde i trafikken til:
 - 2010-2015: 0.6 pr år
 - 2015-2020: 0.3 pr år
 - 2020-2025: 0 pr år

Historiske tal:

- 2001-2004: 1.0 pr år
- 2005-2010: 0.8 pr år

Fokus på aldersgruppa 15-24 år er grunna i:

- sterk over-representasjonen i skadestatistikken
- stort individuelt tap av livskvalitet
- høg samfunnskostnad (livsløpskostnad)

DELMÅL

Del-mål

OVERORDNA PLANLEGGING

- Trafikksikring som tema skal vera strategisk forankra på politisk og administrativt nivå, og inngå i det totale HMS-arbeidet i kommunen
- Trafikksikring og tryggleik skal vera tema i kommuneplanen og i alle arealplanar
- Trafikksikring skal vera ein prioritert del av folkehelse-arbeidet i kommunen
- Trafikksikring skal vera med som post i kommunal økonomiplan

TRAFIKKSIKRINGSPLAN

- Rullera trafikksikringsplan i planperioden, dvs innan utgangen av 2019.
- Nyta metodikk for risiko- og sårbarhetsanalysar (ROS-analysar) under analyse og tiltaksdel.

HALDNINGSSKAPANDE/ÅTFERDSENDRANDE TILTAK

- Prioritera haldningsskapande/åtfersendrande tiltak retta mot aldersgruppa 15-24 år som er høgrisikogruppa i trafikken

EFFEKT MÅL (MÅLBARE SUKSESS-KRITERIUM)

Effekt-mål

- Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 9 personar/år for perioden 2016-2019 (ca 20% reduksjon frå 11 i perioden 2012-2014)
- Redusera gjennomsnittstal for trafikkskadde innan aldersgruppa 15-24 år til 4 skadde/år for perioden 2016-2019 (ca 20% reduksjon frå 5 skadde/år i 2012-2014)
- Redusera talet på omkomne/svært alvorleg skadde i trafikken i gjennomsnitt/år:
 - 2010-2015: 0.6 2015-2020: 0.3 2020-2025: 0 (ca 0.4 pr år for 2010-2014)
- Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2019
- Alle strakstiltak i TS-planen skal vera gjennomførte innan utgangen av 2019
- Vera godkjend som «Trafikksikker kommune» innan utgangen av 2019

- Eigen post for trafikksikring inkludert i kommunale årsbudsjett

EVALUERING AV MÅLOPPNÅING I TIDLEGARE PLAN (2012-2015)

Effekt-mål for 2012-2015	Måloppnåing
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde til 12 personar/år for perioden 2012-2015	Truleg oppfylt (11 skadde pr år i perioden 2012-2014).
Redusera gjennomsnittstal på trafikkskadde innan aldersgruppa 16-25 år til 4 skadde/år for perioden 2012-2015	Ikkje oppfylt (ca 5 skadde pr år i perioden 2012-2014)
Ha rullert trafikksikringsplanen innan utgangen av 2015	Nesten oppfylt. Oppstart rullering sept 2015. Godkjend mars 2016.
Alle strakstiltak i TS-planen gjennomførte innan utgangen av 2015	Delvis oppfylt.
Eigen post for trafikksikring i kommunale årsbudsjett	Oppfylt

Kvifor måla i tidlegare TS-plan ikkje vart oppfylte, veit vi ikkje sikkert. Men som sagt i den føregåande TS-planen, kan fleire faktorar tenkjast:

- Dårleg samsvar mellom ambisjonsnivå og tiltaksstyrke
- For lita merksemd mot høgrisiko-grupper ("tiltaket traff ikkje tilstrekkeleg godt")
- Utilstrekkelege ressursar mobiliserte
- Ulike prioriteringar mellom aktørar i trafikken (veg-eigarar og andre har sine egne prioriteringar som ikkje nødvendigvis fell saman med prioriteringane i TS-plan for Kvam)

Dei statistiske årstala for trafikkulukker er relativt små, og kan ha store variasjonar over tid. Det er difor relevant å sjå utviklingstrenden over ein lengre tidsperiode.

Formål med planen

- Gje ei heilskapleg oversikt over TS-forholda i Kvam
- Leggja grunnlag for tiltak i perioden 2016-2019 som i sum skal bidra til reduksjon av ulukker med alvorleg skadde på vegane i kommunen. Slike tiltak skal inkludera både fysiske og ikkje-fysiske tiltak.
- Vera eit grunnlag for prioritering av TS-midlar innanfor dei rammer som vert tilgjengelege

2. HOVUDUTFORDRINGAR I KOMMUNEN

Innspel frå publikum

EVALUERING

- Fell tiltaket inn under dei prioriterte satsingsområda?
- Er utryggleikspunktet eller strekninga spesielt ulukkesutsett?
- Er det registrert stor utryggleikskjensle på staden?
- Er tiltaket knytt til trygg skuleveg?
- Gjev tiltaket god ts-effekt?
- Finst det godkjend reguleringsplan?
- Må grunn kjøpast?
- Er det innanfor realistisk kostnadsramme?

UTFORDRINGAR

- Folk flest tenkjer fysiske tiltak og i mindre grad trafikantretta tiltak som det mest nødvendige
- Ansvar for eigne handlingar er avgjerande for å få ned talet på trafikk-skadde
- Trafikksikring er av natur langsiktig
- Kvar er tiltaksbehova størst?
- Formidling av føringar og grunngjeving for prioriteringar av tiltak i planen

Organisatoriske utfordringar

Med stram kommune-økonomi er det ei konstant utfordring å prioritera mellom dei mange «gode formål». Å få tilstrekkeleg handlingskraft til tryggleiksarbeidet er ein kamp om ressursar sidan dette er aktivitetar som ligg i randsona av «må-oppgåver» i den kommunale kvardagen.

Utan sterk forankring på administrativt og politisk nivå vil det vera vanskeleg å iverksetja trafikksikringstiltak som er inkluderte i Trafikksikringsplanen 2016-2019.

Fysiske utfordringar

AUKA TRAFIKK

Veg-nettet i Kvam

Vegtype	Europaveg	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg
Lengd (km)	0	0	Ca 120 km	Ca 110 km

Registrerte køyretøy

Pr 31.12.1999 var det registrert 5.173 køyretøy i Kvam herad. Ved utgangen av 2011 hadde talet auka til 6.556, og vidare auka til 6.947 i 2014 (6% auke frå 2011).

Køyretøy-gruppe	Tal på køyretøy i Kvam			Køyretøy pr. innbyggjar i Kvam (8.600 innb i 2014)	
	1999	2011	2014	2011	2014
Personbil	3333	4064	4293	0.478	0,499
Buss	83	23	15	0.003	0,002
Kombi-bil	236	103	72	0.012	0,008
Varebil	382	760	825	0.089	0,096
Lastebil	119	94	113	0.011	0,013
Traktor	604	785	856	0.092	0,100
Moped	218	470	461	0.055	0,054
Motorsykkkel	142	257	312	0.030	0,036

Kjelder: Nasjonal Vegdatabank 2011. Vegdirektoratet - Køyretøybestand pr 31.12.2011 eks motorredskap /belte-motorsykkkel/tilhenger) og

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/print.asp?FileformatId=2&Queryfile=201510161026535637574RegKjoretøy&PLanguage=0&MainTable=RegKjoretøy&potsize=9> for 2014

Bortsett frå køyretøy i gruppa buss/lastebil/kombi-bil der det har vore ein nedgang, så er det til dels stor auke i dei andre køyretøy-typene. Samla sett har talet på køyretøy auka med 34.3% frå 1999 til 2014.

Årsdøgnstrafikk (ÅDT)

Trafikkvolumet på vegnettet i Kvam er registrert på ein del punkt, og vert rekna i årsdøgntrafikk.

Endringar i trafikkvolumet ÅDT dei siste 10-15 åra på ein del veg-punkt:

Veg	Parsell	Punkt	1999	2010/ 2011	2014	Endring perioden	Periode
						%	
Fv 7	Hp 13	Steinstø	1407	1164		-17.3	1999->2010
Fv 7	Hp 15	Skipadalen	3739	3800		+1.6	1999->2011
Fv 7	Hp 17	Kvamskogen		2100		+8.6 *	2001->2011
Fv 7	Hp16	Bomstasjon Lid		1812**		-9.5	2001-2011
Fv 49	Hp 16	Aksnes	1505	1520	1723	+14.5	1999->2014

(Kjelde: Statens vegvesen)

* av dette er 11% tunge køyretøy ** av dette er 11.5% tunge køyretøy

Høgste trafikkvolumet i kommunen er målt i Norheimsund sentrum med ÅDT 5000 i 2011.

Den strekninga som viser størst trafikkauke etter 2010, er fylkesveg 49 på Aksnes med 14.5 %. Auken er eit resultat av opninga av Jondalstunnelen i 2012 som kortar ned reisetida mellom Bergen og Odda og vidare sør og austover.

FORVENTA STØRRE ENDRINGAR I TRAFIKKBILETET

Bortsett frå effekt av *Jondalstunnelen* så er større endringar i trafikkbiletet ikkje forventa i plan-perioden. Endringar gjennom Norheimsund sentrum som følgje av dette, bør kartleggjast gjennom regelmessige trafikkmålingar (volum og type køyretøy).

Av andre prosjekt som kan påverka ÅDT i Kvam, er det spesielt det endelege trase-valet for aust-vest-sambandet som kan slå sterkast ut. Dei lokale planane for tunell under Kvamskogen og gjennom Håfjell kan også tenkjast å påverka volum og mønster for trafikken i kommunen om dei kjem.

RASSIKRING

Dei seinare år har ras på fylkesvegane i kommunen vore årsak til omfattande trafikkproblem (Tokagjel 2013, Lussand 2015), men heldigvis utan at menneskeliv er gått tapt. Ras langs både fylkesvegar og kommunale vegar er ei stor utfordring og utgjør ein reell fare for trafikken i deler av Kvam.

Frå tidlegare prioriteringsliste (*Statens vegvesen region vest: «Prioriteringsliste for skredpunkt på fylkesvegar i Hordaland», 2011*) var sikring av Vangdalsberget og Snauehaugstunnelen/Hansagjelstunnelen høgast av tiltaka for Kvam.

Statens vegvesen reviderer prioriteringslista over ras-utsette stader, og vil truleg ha denne klar tidleg i 2016.

SKILJA HARDE OG MJUKE TRAFIKANTAR (SÆRLEG SKULEVEG)

Eigne gang- og sykkelvegar vil ofte gje ei kjensle av auka tryggleik for dei mjuke trafikantane, og samtidig stimulera til større fysisk aktivitet og trivsel. Kvam har fleire strekkjer der gåande og syklande kjenner seg utrygge, og der avbøtande tiltak som t.d. skuleskyss vert sett på som nødvendig.

Eit overordna ønskje er eit samanhengjande gang-/sykkelveg nett mellom Laupsa-Lid-Aksnes, og mellom Vikedal og Ålvik sentrum.

Laupsa-Øystese sentrum, Fitjadalsvegen nedre del, Vikedal-Ålvik sentrum og Ljones- Tørvikbygd er skulevegar der mange kjenner seg utrygge. Gjennom Kvammapakken vert no fleire av dei tidlegare problemstrekningane utbetra for å sikra dei mjuke trafikantane, men fleire strekningar gjenstår, og vert opplevde som utrygge.

I tillegg til gang- og sykkelveggar er det også framleis ein del farlege kryssingspunkt ved fylkesveggar som bør utbetrast. Desse må adresserast som ledd i betra «trygg skuleveg».

Ikkje-fysiske/trafikantratta utfordringar

RISIKO-FAKTORAR

Politiet si vurdering av risikofaktorar er saksa frå artikkelen på

https://www.politi.no/rad_fra_politiet/trafikksikkerhet/Tema_777.xml :

«Fart og atferd:

Fart er den viktigste enkeltårsaken til ulykker med drepte og hardt skadde.

Nærmere halvparten av alle førere bryter fartsgrensene.

Rus:

Rus, alene eller sammen med fart, er hovedårsaken til 22 prosent av dødsulykkene.

0,3 prosent av sjåførene i trafikken er påvirket av alkohol (over 0,2 promille).

Omlag en prosent av sjåførene burde latt bilen stå på grunn av mulig påvirkning etter bruk av legemidler eller illegale rusmidler.

En økning eldre sjåfører kan føre til at flere bruker trekantmerkede medisiner på en feil måte som kan påvirke kjøreferdighetene.

Verneutstyr:

Bortimot 100 drepte i trafikken årlig bruker ikke bilbelte. Med bilbelte ville ca. halvparten av disse livene vært spart.

Risikovillige og uoppmerksomme sjåførere:

Menn i aldersgruppen 18-25 år utgjør 23 prosent av gjerningsmenn i dødsulykker. Menn mellom 18-21 år (dvs. sjåførere i prøveperioden) er over tre ganger så ofte representert i dødsstatistikken sammenlignet med befolkningen forøvrig.

Nærmere 35 prosent av anmeldelsene for fart og 30 prosent av anmeldelsene for kjøring i ruspåvirket tilstand blir gitt til personer i aldersgruppen 18-25 år.

Personer anmeldt for kjøring i ruspåvirket tilstand har svært ofte vært i kontakt med politiet tidligere.

Hele 35 prosent av de som antas å ha forårsaket dødsulykker, er tidligere straffet for volds- eller vinningskriminalitet, overtredelser av narkotikalovgivning eller alvorlige trafikkforseelser.

25 prosent av dødsulykkene skyldes uoppmerksomhet - den "ordinære bilist" som gjør feil.»

HØGARE ULUKKERISIKO BLANT INNVANDRARAR

I dag er ca 10.7% av folketalet i Kvam innvandrarar. Somme av desse kjem frå kulturar der trafikkreglar og praksis er annleis enn i Norge. Desse har difor større risiko for å verta involverte i trafikkulukker, og er såleis ei sårbar gruppe.

Ein studie om etnisitet og trafikk vart gjennomført av International Research Institute of Stavanger (IRIS), ref <http://forskning.no/etnisitet-bil-og-trafikk-samferdsel-sosiologi/2010/09/hog-ulukkerisiko-blant-innvandrarar>

Ein fann her at statistisk så har innvandrarar høg risiko for å verte involverte i trafikkulukker. Låg økonomisk status er ei viktig, men til dels oversett forklaring, meiner forskargruppe frå IRIS.



(Illustrasjonsfoto: www.colourbox.no)

Høgast ulukkesrisiko har førstegenerasjons-innvandrarar frå Midtausten og Afrika med norsk førarkort.

Ulukkesrisikoen blant desse gruppene er statistisk sett meir enn dobbelt så høg som den til personar som er fødte i Noreg.

– Tidlegare forskning har i stor grad lagt vekt på kulturelle forklaringar, slik som trafikkbiletet, trafikkulturen i heimlandet og problem med å omstille seg til trafikken i eit nytt land.

– Dette er viktige faktorar, men vi meiner i tillegg at strukturelle forklaringar som handlar om sosioøkonomiske tilhøve bør dragast fram, seier prosjektleiar Christin Berg, seniorforskar ved IRIS.

Også i Kvam er dette ei utfordring. Vi har ei større gruppe frå dei områda som IRIS-rapporten viser til. NAV har saman med vaksenopplæringa prøvd ut eit opplegg med stønad til køyreopplæring for dei som har opparbeidd seg norsk-kunnskap nok til å bestå testen «Norsk nivå 2». Dette er ei ordning som truleg kan utviklast vidare og vera eit godt tiltak både med tanke på integrering og køyreevne.

Samhandling mellom planar

Trafikktryggleik er i prinsippet sikra i arealplan-prosessane der "føre-var"-prinsippet gjeld. Etterløysingar for å sikra trygg trafikk vert alltid dyre.

I planlegginga kan det oppstå konflikt mellom kravet om høg standard for framkomst og kravet om trygg ferdsel langs veg for alle typar trafikantar. Det er heller ikkje uvanleg at rekkjefølgjekrava sette i plan-føresegnene vert modifiserte av økonomiske grunnar, og at det ofte vert dei mjuke trafikantane som vert salderingspost her.

Økonomi

Dei seinare åra har Kvam sett av ein samla årleg sum på kr 750.000 til trafikksikringstiltak. Innan denne ramma samt tilskot frå fylkeskommunale midlar, er det gjennomført ein heil del mindre fysiske tiltak i tillegg til det ordinære trafikantretta arbeidet gjennom skule og samfunn.

For å oppnå vidare nedgang i talet på trafikkskadar, er det ein føresetnad at nødvendige ressursar vert stilt til rådvelde i trafikksikringsarbeidet lokalt, regionalt og nasjonalt.

3. FØRINGAR FOR PLANARBEIDET

Eit godt utbygd og trafikksikkert vegnett er eit viktig trivnads- og tryggleikselement i eit godt lokalsamfunn. Trafikksikringsplanen for Kvam tek sikte på å gje ein status over trafikksikringsutfordringane på vegnettet i kommunen, og samstundes gje eit godt grunnlag for prioriteringar innan trafiktryggleik i åra som kjem.

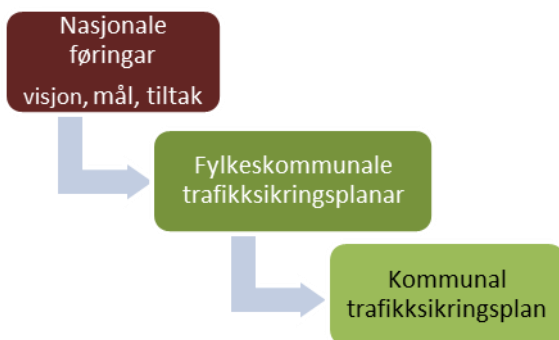
Lovverk

Det finst ikkje noko spesifikt lovgrunnlag for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar, men det er ei rekkje lover og forskrifter som verkar inn på trafiktryggleiken. Nokre av desse er:

Veglova	omfattar generelle tilhøve innan trafiktryggleik, m.a. planlegging, bygging og vedlikehald av veg, avkøyrslar, eigedomsinngrep og kven som er pliktig til å bera kostnader for tiltak på ulike vegtypar.
Vegtrafikklova	med forskrifter og vedtekter utgjer grunnlaget for svært mange trafikksikringstiltak (trafikkreglar, skilting, kontrollar, krav til køyretøy og førar).
Plan- og bygningslova	set krav til arealplanlegging og utforming av bygg og konstruksjonar, og er viktig for å kunna gjennomføra fysiske tiltak i kommunen.
Folkehelselova	Mål om fremja folkehelse og utlikna sosiale helseskilnader. Miljøretta helsevern er del av dette arbeidet
Internkontroll-forskrifta	Systematisk helse-, miljø- ogtryggleiksarbeid i verksemdar

Statens vegvesen si Handbok 209 "Kommunale trafikksikkerhetsplaner – veiledning" er eit nyttig verktøy i planprosessen.

Førings-strategi



Statlege føringar

(www.Fokusomrader/Trafikksikkerhet)vegvesen.no/Fag/

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen.

Planen inneholder 122 målrettede tiltak som skal bidra til at antall drepte og hardt skadde på norske veger reduseres med minst 20 prosent innen 2018. Denne målsetningen er et delmål mot regjeringens mål fastsatt i Nasjonal transportplan 2014-2023: **I 2024 skal det være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken.** Dette målet innebærer nesten en halvering sammenlignet med dagens situasjon»

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 Kortversjon



Tiltak:

Trafikantretta

- Kampanjar
 - Bilbelte, fart, media, sykkelhjelm, distraksjon m.fl.
- Trafikantopplæring
 - Undervisningsmateriell
 - Trafikklærer-utdanning
 - Sykkeldagar
- Føraropplæring og førarkort
 - Privat øvingskøyning
 - Ny app til registrering av øvingskøyning
 - Etterutdanning av sensorar og kvalitetssikring av førarprøveavvikling
 - Ungdomstiltak: forsikringsordning/skadereduserande ordning for unge, ung-til-ung formidling
 - Eldre trafikantar: auka deltaking i Bilførar 65+, skjerpa krav til legekontroll
- MC førarar
 - Heva aldersgrensa til 18 år for lett mc
- Tiltak for innvandrarar

- Trafikksikring inkl i introduksjonsprogrammet og språkopplæringa
- Info materiell på ulike språk
- Pilot-prosjekt i Oslo
- Tiltak mot yrkessjåførar
 - Opplæring av taxi-sjåførar og yrkestransport-sjåførar
 - Opplæring av utrykningssjåførar
- Regelverksendringar
 - Forkøyrregulering
 - Forbod mot sykling på fortau
 - Skjerpa krav til fritak for bilbeltebruk
- Kontrolltiltak
 - Kontroll av trafikantar (fart, automatisk trafikk-kontroll (ATK), rus og alkohol)
 - Kontroll av køyretøy (bremsar, automatisk kjennemerkegjennkjenning)
 - Tilsyn
 - Straff og sanksjon
- Køyretøy-tiltak
 - Forskrifter og tekniske krav
 - Intelligente transport-system (ITS) i køyretøy (t.d. fart, alkohol)
- Tiltak på veg
- Betre behandling av skadde
- Organisatoriske tiltak
 - Sikringsstyring
 - TS i verksemdar
- Val av sikre køyretøy

Regionale føringar og plangrunnlag

Desse er samla i «Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017».

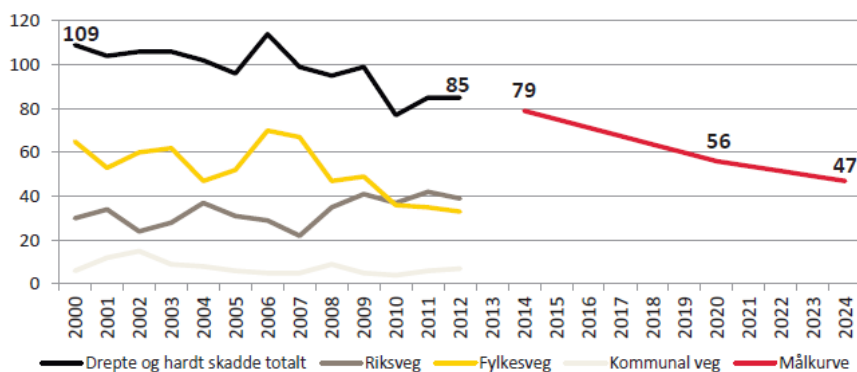
Null-visjonen ligg til grunn for det fylkeskommunale trafikktryggleiksarbeidet.

Planen definerer ein del etappe-mål slik:

Tal på omkomne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast

- frå 85 i 2012 til 47 i 2024.
- Målet for 2017 er 68.

Fig. 10) Målkurve for Hordaland 2014-2023



Budsjettet for trafikksikringsarbeidet i Hordaland 2014-2017 i regi av fylkestrafikksikringsrådet er 16 mill.

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE – SERTIFISERING

Kriteria for å bli sertifisert som «Trafikksikker kommune» femner om kommunen si verksemd i full breidde og inkluderer m.a.

- ✚ Organisatoriske tiltak (forankra ansvar hos ordførar og rådmann)
- ✚ Plan og forvaltning (alle planar skal inkludera trafikksikring, kommunal ts-plan skal vera forankra i fylkeskommunen sin ts-plan)
- ✚ Helse og omsorg (kommunal folkehelsekoordinator skal delta, oppdatert oversikt over trafikulukker)
- ✚ Oppvekst, barnehage, skule: skal oppfylle kriteria til trafikksikring
- ✚ Teknisk og drift: skal ha prioritering av fysiske ts-tiltak

For å stimulera til arbeid med sertifisering som trafikksikker kommune vil Hordaland fylke sitt trafikksikringsutval kunna yta opp til 100.000 for dei første 10 kommunane i sitt fylke. Dei kommunane som arbeider for å verta godkjende som Trafikksikker kommune vil få tilbod om nettverksbygging, kurs og kompetanseutvikling.

Kommunane vil vidare kunna søkja om tilskot til mindre, fysiske ts-tiltak forankra i lokal TS-plan.

Trygg Trafikk har også utarbeidd kriterium for «Trafikksikker barnehage» og «Trafikksikker skule» som vil vera ein naturleg del av «Trafikksikker kommune»-konseptet. www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/barnehage-trafikksikker-kommune/

Kommunal planstrategi

KOMMUNEPLAN FOR KVAM 2015-2030

Samfunnsdelen av planen vektlegg brei folkehelseplanlegging, «Helse i alt me gjer», som ein av fleire grunnleggjande føringar.

«Tettstadene og sentra med infrastruktur spesielt for gåande og syklende skal gje oss moglegheiter for vidare utvikling».

Under overordna mål for stadutvikling seier planen at «sentra skal framstå som trafikksikre og trygge for mjuke trafikantar» ved at «Kvam herad skal fortsetja arbeidet med å planleggja, tilretteleggja og opparbeida gode gang- og sykkelvegssystem i, rundt og gjennom sentra».

TRYGGE LOKALSAMFUNN

Kvam herad vart i 2005 godkjent av Verdens Helseorganisasjon (WHO) som eit "Safe community"/"Trygt lokalsamfunn". Denne godkjenninga krev at tryggleiksarbeidet vert ivareteke kontinuerleg. Kommunar som arbeider etter WHO-konseptet, skal gjera ein aktiv innsats for å førebyggja ulukker i sitt nærmiljø. Arbeidet skal vera sektor-overgripande og tverrfagleg der kommune, politi, vegvesen, interesse-organisasjonar og næringsliv samarbeider om å få redusert talet på ulukker og skadar.

Kvam heradsstyre har vedteke at trafikksikringsplanen skal inngå som ein integrert del av det overordna tryggleiksarbeidet i kommunen (*Heradsstyret 21 mars 2000*).

I 2011 søkte Kvam og fekk re-godkjenning som «Trygt lokalsamfunn» og forplikta seg derved til å oppfylle dei kriteria som er sette for slik godkjenning.

Tilhøve til lokale planar og andre føringar

KVAMMAPAKKEN

Ein omfattande bompengefinansiert vegutbetningspakke for fylkesveg 7 og 49 er i gjennomføringsfasen.

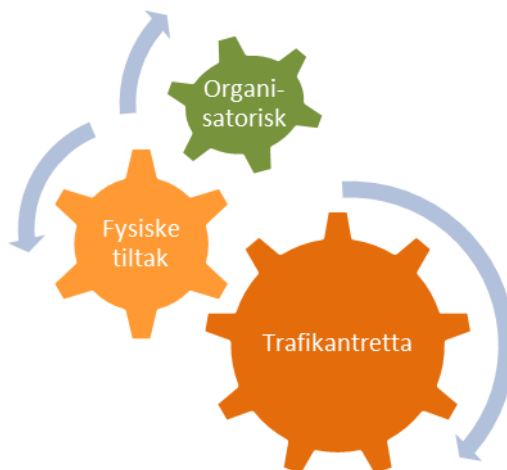
Budsjett ramma er kr 440 mill og tidsramma er 2010-2016. Alle tiltaka let seg ikkje gjennomføra innanfor budsjett-ramma, men nokre av dei tyngste er allereie gjennomført eller under bygging. Kvammapakken omfattar separasjon av harde og mjuke trafikantar på nokre av dei mest ulukkesutsette punkt og strekningar i kommunen. Vi forventar at desse tiltaka i sum skal bidra til reduserte ulukkestal framover.

4. STRATEGI OG HANDLINGSPLAN

Overordna strategi

1.	Sikra at trafikktryggleiksarbeidet vert forankra i kommunen si overordna målsetjing om Trygge Lokalsamfunn gjennom tildeling av tverrfaglege ressursar og eigen budsjett-post i økonomi-plan
2.	Vidare utbygging av trygge skuleveggar og trygge avleverings- og henteområde ved skular og barnehagar
3.	Utvida samanhengjande gang- og sykkelvegnett mellom Laupsa-Lid-Aksnes for å skilja harde og mjuke trafikantar i dei tettast busette delene av kommunen
4.	Mjuke trafikantar skal prioriterast slik at dei har trygg og samanhengjande sykkelsti, gangveg og fortau
5.	Trafikantretta tiltak (opplæring, åtferdsendrande, informasjon, kontroll)
6.	Trafikksikring inkorporert i alle nye arealplanar i kommunen («føre-var» prinsippet)

Trafikksikringsarbeidet i Kvam må vera forankra i ein overordna strategi og ha ein balanse mellom organisatoriske, trafikantretta og fysiske tiltak.



Organisatoriske tiltak

Tema	Spesifikasjon	Ansvar
Trafikksikker kommune	Etablere tverrfagleg trafikktrygg-leiksgruppe. Arbeida for godkjenning av Kvam som trafikksikker kommune.	Rådmann
Tverrfagleg koordinering	Årleg koordineringsmøte om fysiske TS-tiltak (Kvam herad, Statens vegvesen, politi) Årleg samordning av trafikantretta TS-tiltak (Kvam herad, Trygg Trafikk, politi og andre).	Teknisk sjef Folkehelse-koordinator
Farleg skuleveg	Tverrfagleg nemnd definerer særleg farleg og vanskeleg skuleveg. Nemnda har representantar frå Kvam herad, politi og Statens vegvesen. Årleg revisjon av skuleveg-tiltak	Nemnd vert innkalla av Leiar for skule og barnehage Teknisk sjef
Skiltsaker	Forenkla rutinar for handsaming av skiltsaker	Statens vegvesen
Driftsrutinar ved vegarbeid	Utarbeida betre rutinar for sikring av arbeid på kommunale vegar	Teknisk sjef
Informasjon	Kvartalsvise ulukkesoversikter i lokale media	Politi
Flyktingar	Tilbod om stønad til køyreopplæring i kommunen etter gjevne kriterium, og i samarbeid med lokale trafikkskular og andre aktørar	NAV (i samarb m eksterne aktørar)

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Kriterium for trafikksikker kommune

Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hjå ordførar og rådmann. Delansvar kan liggja hjå den enkelte etatsleiar

- Kommunen har eit utval med ansvar for trafikktryggleik
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS/internkontrollsystemet som inneheld reglar for reiser og transport i kommunenal regi, og ved kjøp av transporttenester
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulukker og trafikkuhell (materielle skadar) i kommunen
- Kommunen har ein trafikksikringsplan som er forankra i fylket sin trafikksikringsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar

- Planen ivaretek både haldnings-/trafikantratta og fysiske tiltak
- Kommunen har innarbeidd kriterium / sjekklister for kommunen si verksemd (HR, barnehage, skule, kultur, helse og veg)
- Kommunen påverkar lag og foreningar til å innarbeida reglar for trafikktryggleik i si verksemd

Trygg Trafikk har utarbeidd kriterium for «Trafikksikker barnehage» og «Trafikksikker skule», sjå <https://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/barnehage-trafikksikker-kommune/>

SÆRLEG FARLEG ELLER VANSKELEG SKULEVEG

Å avgjera kven som har rett til gratis skuleskyss, er vanskeleg. Retten til gratis skuleskyss er heimla i Opplæringslova § 7 – 1:

“Elevar i 2. – 10. klasse som bur meir enn fire kilometer frå skulen, har rett til gratis skyss. For elevar i 1. klasse er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, har rett på gratis skyss utan omsyn til veglengda.”

Avstandsgrensa på 2000 meter og 4000 meter er absolutt, og der er det ikkje rom for å utøva skjønn. Sjølv om skulevegen er kortare enn skyssgrensa, kan elevar likevel ha rett til gratis skyss. Dette gjeld når vegen er særleg farleg eller vanskeleg. Ei strekning må vurderast som særleg farleg eller vanskeleg både ut frå objektive og subjektive vilkår.

Dei objektive vilkåra relaterer seg til vegstandard og andre trafikale tilhøve. Døme: Trafikktettleik, vegdekke, breidde, vegskulder, fotgjengarovergangar, fartsdumpar, lys, generell sikt, fartsgrense og ulukkesstatistikk. Det er også slik at trafikktilhøva kan endra seg gjennom årstidene, til dømes når det gjeld lys/sikt, føre og brøyting.

Dei subjektive vilkåra relaterer seg til den einskilde eleven, t.d. alder, utvikling, syn og høyrsel.

Lova krev at elevane vert utsett for ein fare som er utanom det vanlege for å få rett til gratis skyss av heradet. Den risikoen elevar til vanleg vert utsett for når dei ferdast i trafikken, er ikkje tilstrekkeleg.

Tilstand til skulevegen kan variera med årstidene. T.d. kan høg fart kombinert med glatte vintervegar medføra ekstra fare for trafikkskader. Dei fleste kommunane praktiserer difor å gje gratis skuleskyss i vinterhalvåret på nokre av strekningane.

Vurdering av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

Ei nemnd representert ved leiar for barnehage og skule, representantar frå politi, vegvesen og tekniske tenester, skal vurdere og koma med tilråding om kva strekningar som er særleg farlege eller vanskelege. Leiar for barnehage og skule kallar inn til møte i forkant av nytt skuleår og ved behov.

Målet er å gjera ei kvalifisert og oppdatert vurdering av kva som er særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, og gje gratis skuleskyss til dei som etter lova har krav på det. Vurderinga må vera så rettferdig som mogleg.

Oppveksteininga vil sjå til at skulane gjennomfører ei trafikkopplæring i samsvar med læreplanen. Foreldra har likevel hovudansvaret for trafikkopplæringa av eigne barn. Når det t.d. vert gjeven skyss for ein avgrensa periode, er det svært viktig at det vert trena saman med borna slik at dei kan ferdast på eiga hand når skyssen fell bort. Likeeins må foreldra gjera ei eiga vurdering av tryggleiken til borna sine både når dei er på veg til skule og til fritidsaktivitetar. Dette ansvaret har alle foreldre anten dei bur i ein by eller ute på landet.

Fysiske tiltak på kort og lang sikt

Hovudfokus på tiltak som:

1. Sikring av skuleveggar: fysiske tiltak som veglys, utbetring av utsette kryssingar, skilje mellom harde og mjuke trafikantar, trygge avleverings- og henteområde for skule og barnehage, og skuleskyss på særleg farlege strekningar
2. Fartsreducerande tiltak
3. Gang og sykkelveggar – samanhengjande vegnett i tettbygde strok
4. Siktbetring: vegetasjonsreinsk

Gjennomføringstid:

”Strakstiltak”: Tiltak det er realistisk å gjennomføra i perioden, og som ikkje krev planprosess. Alle desse tiltaka er tenkt gjennomførte i perioden 2016-2019 under føresetnad av at midlar vert sikra i budsjetta. Type tiltak er: *veglys, siktutbetring, kryssingspunkt, fartsdempingar, skilting, kontrollar.*

”Langsiktige”: Større tiltak som kan krevja reguleringsendringar, grunnverv og finansiering som går ut over det kommunale trafikksikringsbudsjettet og dei forventa årlege fylkeskommunale tilskota til trafikksikring. Tiltak der planarbeid eller fysiske arbeid er tenkt starta opp innan utgangen av 2019.

GANG OG SYKKELVEG

Det er eit mål i planperioden å få til eit samanhengjande g/s vegnett mellom Laupsa-Lid-Aksnes, og mellom Vikedal og Ålvik sentrum. Målet er realistisk og Kvammapakken er hovudinstrumentet for å få dette til. Intern prioritering mellom tiltaka er vist i tabell nedanfor. Skilje mellom harde og mjuke trafikantar er eit effektivt trafikksikringstiltak.

VEGLYS

Veglys er ein viktig type tiltak som er prioritert i denne trafikksikringsplanen, dette fordi veglys er sett på som eit relativt effektivt trafikksikringstiltak.

I 2011 hadde ca 54 km av fylkesvegnettet i Kvam veglys (ca 47%) med i alt 938 stk veglys med effekt varierande mellom 100 W og 400 W. I tillegg kjem veglys på kommunale veggar og plassar. I planperioden tek ein sikte på å skifta ut eksisterande belysning med led-lys.

Det er i prinsippet to typar eigarar av veglys i kommunen; Kvam herad (fylkesveggar og kommunale veggar) og private (private veggar, idrettsanlegg etc).

Veglystenesta på offentlege veggar vert utført av Kvam kraftverk mot betaling frå Kvam herad. Hordaland Fylkeskommune yter tilskot for drift av veglysa på riks- og fylkesveggar.

HANDLINGSPLAN FOR FYSISKE TILTAK

Tiltaksplanen er basert på innspel frå publikum og andre: Prosjekt-gruppa for ts-planen har vurdert innspela, og deretter laga ei prioritert liste.

Tiltak merkte med gul farge er topp-prioriterte tiltak i kvar kategori, og rettar seg særleg mot skuleveg og barnehage-skuleområde.

<i>Fysiske tiltak</i>	<i>Spesifikasjon</i>	<i>Tidshorisont</i> <i>L=lang sikt</i> <i>K=kort sikt</i>	<i>Prioritering</i> <i>H=høg,</i> <i>M=middels</i>	<i>Ansvar</i>
<i>Gang/sykkel vegar</i>	1.Øysteseheimen-X Fitjadalen	K	H	STATVEG
	2.Laupsa-Øystese (Kvammapakken)	K	H	STATVEG
	3.Vikedal-Ålvik reguleringsplan	K	H	KHERAD
	Gang og sykkelveg på utsida av Vangdalstunnelen	K	H	STATVEG
	Samanhengjande g/s veg Strb barnehage til Strb skule	K	M	KHERAD
	Lidarende-Oddland	K	M	STATVEG
<i>Kryssingspunkt</i>	1.Opphøgd gangfelt v Essoen Norheimsund Fv49	K	H	STATVEG
	2.Kryssingspunkt Fv49/Fv550 Dalheim, Tvb	K	H	STATVEG
	3.Kryssing Fv7 mot skulen Ålvik	K	H	STATVEG
	4.Kryssing Nedre Vik vegen ved Fv 7, Øystese	K	H	STATVEG
<i>Vegløys</i>	1.Øysteseheimen - Fitjadalsvegen	K	H	KHERAD
	2. Busstopp Steinstø	K	H	KHERAD
	3.Kryssing Fv7 v Esso Øystese mot Vavollen	K	H	KHERAD
	Lia på Årsnes Mundheim	K	M	KHERAD
	Øvre Norheim Kjerrane - Tolomarka	K	M	KHERAD
	Innstranda ved X Tveit/Hjartnes	K	M	KHERAD

	"Mo-svingen" mot Hatlevegen Norheim	K	M	KHERAD
Siktbeiring	Høg mur ved kryssing Fv7 v Esso mot Vavollen	K	H	STATVEG
	Hekk ved avkøyrse FV 7 til Nedre Vik	K	H	
	Torpevegen nedre del	K	H	KHERAD
	Årleg vegetasjonsreinsk kommunale vegar	K	H	KHERAD
	Hekkar Elvely, Sjurdagarden, Haugenjordet Ålvik	K	H	KHERAD
	Åsevegen Tvb	K	H	STATV/KH
Vegutbeiring	1.Øysteseheimen - X Fitjadalsvegen	K	H	STATVEG
	2.FUS-Sæland Nhs	K	H	KHERAD
	3.Reguleringsplan forområdet ved brua Steinsdalsfossen	K	H	STATVEG
	Fysiske tiltak v Steinsdalsfossen	L	H	STATV/KH
	Drage-Augestadvegen	L	M	STATVEG
Avleverings- og henteområde	1.Revisjon skilting og andre tiltak v Øystese barneskule	K	H	KHERAD
	2.Skilting etc ved avlevering/henting Nhs skule ved bedehuset	K	H	KHERAD
	3.Parkeringsplass v Bjørketeigen barnehage	K	H	KHERAD
Andre	Utbeta dårlege fortauskantar Ålvik torg	K	H	STATV/KH
	Stengja Gamle Dalaveg mot Sæland for gjennomkøyring	K	H	KHERAD
	P-plassar for køyretøy skal merkjast slik at mjuke trafikantar har trygg passasje utan å måtta gå ut i vegbana. Merka p-plassar i Kvam skal gjennomgåast og endrast ut frå dette prinsippet	K	H	KHERAD
	I tettstadene skal ein ha samanhengjande trase for mjuke rafikantar	K	H	KHERAD

Betre merking av p-plassar for rørslehemma	K	M	KHERAD
Trafikksikring på Fv 49 ved Strandebrarmheimen	K	M	STATV/KH
Parkeringsforbod ved Straumbrua mot Sundsvik	K	M	STATVEG

Kostnad og finansiering av fysiske tiltak:

Fysiske strakstiltak: Kostnader for tiltaka (bortsett frå langsiktige tiltak/tiltak som er med i Kvammapakken) er truleg i storleiksorden 7-8 mill. Finansiering er tenkt gjennom investerings- og driftsmidlar i Kvam herad i kombinasjon med Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen sine trafikksikringsmidlar. Årlege ts-løyvingar i Kvam herad har vore på 750.000. I tillegg har Hordaland Fylkeskommune årleg om lag 20 mill til fordeling på ts-tiltak i 32 kommunar (gjennomsnitt 625.000 til kvar kommune). I tillegg er det potensiale for synergi-effekt ved kombinerte tiltak (trafikksikring i samband med leidningsomlegging og andre infrastruktur-prosjekt).

Fysiske langsiktige tiltak: Dei mest krevjande tiltaka er inkluderte i Kvammapakken. For andre tiltak i lista kan ein berre estimera kostnad etter at planar er meir detaljerte.

Trafikantretta tiltak

DEFINISJONAR

Ei praktisk forståing av haldning og åtferd i dette arbeidet har vore:

Haldning: *Mennesket si oppfatning og vurdering av verda rundt seg (personar, samfunnstilhøve, verdisyn, idear etc). Haldningar kan vera basert på eigen kunnskap og erfaring, men er ofte også overtekne ureflekterte frå foreldre, vener eller grupper som ein identifiserer seg med.*

Åtferd: *Praktisk handling i møte med omverda. Ofte dominert av dei grunnhaldningar ein person har.*

ÅTFERDSENDRING NØDVENDIG FOR Å REDUSERA TRAFIKKULUKKER

I møte med ny informasjon opplever mange ein innebygd motstand mot å endra åtferd. Dette gjeld også i høve til åtferd i trafikken.

Det er ei vanskeleg, men likevel viktig, oppgåve å skapa varige gode haldningar til korleis ein skal opptre i trafikken. Fysiske tiltak kan til ei viss grad eliminera trafikk-risiki, men det er utan tvil ei åtferdsendring som må til dersom ein skal oppnå ein radikal og permanent reduksjon i talet på trafikkulukker frå dagens nivå.

Åtferdsendring skjer sjeldan over natta, og det er difor viktig å ha eit langsiktig perspektiv i haldningsarbeidet.

Det finst forskningsresultat som viser at opp til 9 av 10 trafikkulukker kunne vore unngått dersom trafikantane respekterte regelverket fullt ut (fart, promille, bilbelte, vikeplikt m.fl.). Haldningsskapande arbeid som fører til åtferdsendingar er difor svært viktig.

TRAFIKANTEN SITT ANSVAR

Trass i at det offentlege skal leggja til rette for tryggleik på offentleg veg, er det til sist den enkelte trafikant som avgjer kor trygt det er å ferdast på vegen.

Denne planen føreset at den enkelte trafikant tek ansvar for eiga åtferd (særleg dei som fører motor-køyretøy) samt at alle innbyggjarane gjer sitt til å sikra trygg ferdsel på vegen.

Forventningar om det individuelle ansvar omfattar slikt som:

- følgja gjeldande regelverk
- siktbetring på eigedom (plassering og utforming av gjerde og vegetasjon mot veg som sikrar god sikt ved avkøyrslar og kryss. Ved tvil bør vegvesen eller teknisk etat kontaktast)
- seia frå om uforsvarleg åtferd i trafikken til den det gjeld ("ta ansvar for eigne handlingar")

MILEPÆLAR OG ENDRA TRAFIKANT-ROLLAR

Tiltak er tenkt retta mot nokre viktige milepælar for gruppa born og unge etter kvart som dei vert eksponerte mot nye trafikksituasjonar, og dermed endrar trafikant-rollar og må læra seg nye former for samspel med andre vegfarande:

Spedborn	Sikring av born i bil, bruk av refleks
Barnehage	Ferdsl mellom heim og barnehage
6-åringar	Skulestart, nye på skulevegen
Skuleborn	Bruk av sykkel på skuleveg *
16-åringar	Bruk av moped, start øvingskøyring med bil
18-24 åringar	Nye bilførarar

* Merk lovendring i høve til sykling, forskrift til opplæringslova § 12-1, som seier at det er foreldra som avgjer om borna får sykla til skulen eller ei. Arbeidsgruppa tilrår aldersgrense 10 år som var tidlegare praksis, og vil framheva foreldra sitt ansvar for trafikktryggleik.

Elles er det ei veksande gruppe av eldre bilistar i Kvam som vil ha behov for oppdatering på nye trafikkreglar. Det er ønskeleg at tilbod om kurs i trafikk-kunnskap finst for denne gruppa. Trafikkskulane vil ha ei viktig rolle å spela i gjennomføring av slike kurs.

TRAFIKK I LÆREPLANVERKET FOR KUNNSKAPSLØFTET

I generell del av læreplanen står det blant anna at:

- Skulen skal rusta barn til å møte oppgåvene i livet og meistra utfordringar sama med andre
- Skulen skal gje kvar elev dugleik til å ta hand om seg sjølv og livet sitt
- Opplæringa må tilføra haldningar og kunnskapar som varer livet ut og læra dei unge å sjå framover og øva evna til å treffa val med fornuft
- Læreplanen danner eit grunnlag for at alle barn og unge skal få ei felles, kontinuerleg og god trafikkopplæring, men dette må følgjast opp ved den einskilde

Kompetansemål i kroppsøving etter 4. steg:

- Mål for opplæringa: Eleven skal kunna følgja trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar.

Kompetansemål i kroppsøving etter 7. steg:

- Mål for opplæringa: praktisera trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.

Kompetansemål i naturfag etter 10. steg:

- Gjera greie for korleis trafikktryggleiksutstyr hindrar og minskar skadar ved uhell og ulukker.
- Gjera greie for omgrepa fart og akselerasjon, måla storleikar med enkle hjelpemiddel og gje døme på korleis kraft er knytta til akselerasjon.
- Gjennomføra forsøk med lys, syn og fargar, skildra og forklara resultatata.
- Følgja tryggleikstiltak som er skildra i HMS-rutinar og risikovurderingar.

HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKANTRETTE TILTAK (HALDNING, ÅTFERSENDRANDE)

Mål-gruppe	Tiltak	Ansvar
Spedborn	Helsestasjon informerer om: <ul style="list-style-type: none"> Sikring av born i bil Refleks til foreldre 	Kommune-overlege
Barnehage (born, tilsette, foreldre)	Trafikksikring som fast tema i planar <ul style="list-style-type: none"> Aksjonar/opplæring: refleks, buss, gå-trening, sikring av born i bil Tilsette og born bruker refleksvestar i trafikken 	Styrrar Styrrar
1.-4. klasse (born, foreldre)	Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> Aksjonar/opplæring: refleks, bilbelte, ferdsel langs skuleveg Bussvakter på haldeplassane ved skulen Utdeling av refleksvestar til alle 1. klassingar (tilskot via politi) 	Rektor Rektor Rektor
5.-7. klasse (born, foreldre)	Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> Aksjon haust 5. klasse: sykkelhjelm, stell av sykkel, sykling i trafikk Prosjekt i trafikksikringsrelatert tema (rullebrett/-skøyter, sykkel etc) «Positivt gruppepress» for korrigerering av åtferd (t.d. bruk av drama) 	Rektor evt (i samarb med eksterne aktørar) Rektor Rektor
8.-10. klasse (foreldre, born)	Trafikksikring som fast tema i årsplan <ul style="list-style-type: none"> Førstehjelpskurs for 8. og 10. klasse Info-samling om privat øvingskøyning for 16-åringar 	Røde kors Stat veg /KH
Vidare-gående skular	<ul style="list-style-type: none"> "Sei frå"-aksjon (passasjer seier frå om uvitug køyring, utdeling av t-skjorte) Avgangselevar: Prosjekt Ungdom, trafikk og rus (russebil, rus) Førstehjelpskurs som del av valfag i trafikk 	Stat veg Rektor (evt i samarb. m. eksterne aktørar) Rektor i samarb m eksterne aktør

15-20 åringar	Info-kampanjar gjennom lokalpressa: <ul style="list-style-type: none"> • Ulukkesoversikter, artiklar med fokus på lokale trafikkproblem, publisering av prosjekt i vidaregåande skular • Trafikksikringsdag for 1. klasse vgs (kan verta endra til 10. klasse elevar) 	Kom.lege/ politi Folkehelse-koordinator i samarb m eksterne aktørar
Flyktningar	Tilbod om stønad til køyreopplæring i kommunen etter gjevne kriterium, og i samarbeid med lokale trafikkskular	NAV, evt i samarb med ekstrne aktørar
Eldre trafikantar	Tilbod om gjenoppfriskningskurs for vaksne, særleg i gruppa 65+	Trafikkskular
Andre	<ul style="list-style-type: none"> • "Sei frå"-aksjon (melda frå om spesielt farleg køyring til den det gjeld, evt. til politi) • Markering av Nasjonal Refleksdag 16 okt 	Politi Folkehelsekoordinator
Kontrollar	Rus, alkohol, bilbelte, fart	politi

Tiltaka er ikkje innbyrdes prioriterte, men ein reknar med at alle tiltaka kan gjennomførast i perioden 2016-2019.

Kostnad og finansiering av trafikantretta tiltak

Haldnings- og åtferdsendrande tiltak: er inkludert i ordinære driftsbudsjett for barnehage og skule og vil ikkje krevja ekstra investeringsmidlar.

Kommunale planar

AREALPLANLEGGING

Kvam herad har valt å skilja mellom den overordna planlegginga som gjeld kommuneplanen sin arealdel, og den meir detaljerte planlegginga som gjeld reguleringsplanar. Dei ulike plannivåa legg kvar for seg viktige føringar for trafikkstyringsarbeidet i kommunen. Fysiske tiltak som må handsamast etter Plan- og bygningslova, og som gjeld trafikktryggleik, skal vera detaljert avklart i reguleringsplan. Tiltak knytte til fylkesvegane som er detaljert avklart i reguleringsplan, er unnateke søknadsplikt når Statens vegvesen er tiltakshavar. Viktige føringar for trafikktryggleiken er då vurdert i samband med utarbeidinga av reguleringsplanen.

Trafikkstyring som tema må verta sikra i arealplanane. "Føre-var"-prinsippet gjeld. Etterløysingar for å sikra trygg trafikk vert alltid dyre. I planlegginga kan det oppstå konflikt mellom kravet om høg standard for framkomst og kravet om trygg ferdsel langs veg for alle typar trafikantar.

Kommunale sakshandsamarar og politikarar er nøkkelpersonar i prosessen for at trafikkstyring vert ivareteke i planarbeidet. I plansaker knytte til fylkesvegane i kommunen er vegvesenet ein viktig fagetat. I slike saker der kommunen er planmynde og vegvesenet er fagetat, bør fagetaten sine tilrådingar knytte til trafikktryggleik vektleggast tungt.

KOMMUNEPLANEN SIN AREALDEL

Lokalisering av bustad, skule, arbeidsplassar og fritidstilbod i høve til kvarandre er avgjerande for kor stort trafikkvolumet vert. Ein stor del av bustadane i Kvam er fritidsbustader. Trafikkstyring må vera eit viktig tema også ved utvikling av område som skal nyttast til fritidsbustader. Gode løysingar gjev minst mogleg trafikk og dermed ei best mogleg trafikkstyringsløysing totalt sett. Tilrettelegging for å redusera bruk av bil er også viktig for miljøet og folkehelsa.

Viktige føringar som bør tilpassast den kommunale planlegginga i trafikkstyringsarbeidet, er "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" (Rundskriv T-5/93). Målet med retningslinjene er at

*"Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, **god trafikkikkerhet** og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene."*

Rikspolitiske retningslinjer legg opp til eit transportsystem og utbyggingsmønster som tilrettelegg for kollektiv transport. Det gjev mindre trafikk og lågareulukkesrisiko. Desse føringane må vurderast i kommunen si overordna arealplanlegging.

Tiltak som det i den overordna planlegginga skal leggast vekt på for å redusera trafikkmengd og trafikkulukker:

- lokalisering av bustadområde, privat- og offentleg tenesteyting, skular og arbeidsplassar skal prioriterast slik at det genererer minst mogleg trafikk.
- nye bustad- og næringsområde skal planleggast slik at det ikkje fører til ein auke i gjennomgangstrafikk i etablerte bustadområde.
- lokalisering av spreidd bustadbygging skal prioriterast i samband med eksisterande vegsystem, for å unngå nye avkøyrslar.
- leggja til rette for ei planlegging som kan styrkja kollektivtilbodet
- sikra at skular og barnehagar vert knytte opp mot eksisterande gang- og sykkelvegnett (krav om trygg skuleveg)

Kvam herad er no i ferd med å rullera arealdelen til kommuneplanen. Prinsippa over vert då lagt til grunn. I samband med dette arbeidet har Kvam herad vedtatt arealstrategiar som er viktige prinsipp for framtidig arealforvaltning. Arealstrategiane vektlegg mellom anna at offentleg og privat tenesteyting, handel og bustader skal lokaliserast slik at behovet for transport vert så lågt som mogeleg. Det er ei målsetjing at fleire skal kunna gå og sykla dit dei skal.

REGULERINGSPLANAR

Gode trafikksikringstiltak i nærmiljøet aukar trivsel og livskvalitet for innbyggjarane. Det skaper eit tryggare lokalsamfunn.

Kvam herad har sett på punkta nedanfor som dei mest sentrale i høve til trafikksikring i reguleringsplanar:

- Skilja harde og mjuke trafikantar. Dei mjuke trafikantane skal prioriterast i bustadfelt
- Bustadfelt vert planlagt og prioritert utan gjennomgangstrafikk
- Fartssoning og fartsdempande tiltak (humpar, opphøgde gangfelt, innsnevring og liknande) bør vurderast for bustadfelt
- Krav om frisikt ved avkøyrslar og veg-kryss i samsvar med gjeldande normal for veg- og gateutforming (plassering av gjerde, vegetasjon etc)
- Behov for veglys som del av trafikksikringstiltak i nye bustadfelt (gjeld både gang/sykkelvegar og bilvegar).
- Plassering av leikeplassar på trygge areal
- Tilretteleggja for busslommer der skuleskyss er nødvendig
- Vurdera rekkjefølgjekrav til opparbeiding av nødvendige tiltak knytta til trafikksikring

Økonomi

For å sikra gjennomføring av tiltak og grunnlag for tilskot om fylkeskommunale sikringsmidlar, er det viktig at det vert budsjettert ressursar til formålet.

Gjennomføring av tiltaka i denne TS-planen føreset eigen post for trafikksikring i kommunen sitt årsbudsjett.

Trafikksikringstiltak på fylkesvegane er avhengig av årlege løyvingar. Dette er ein prosess som m.a. byggjer på prioriteringar i kommunal TS-plan.

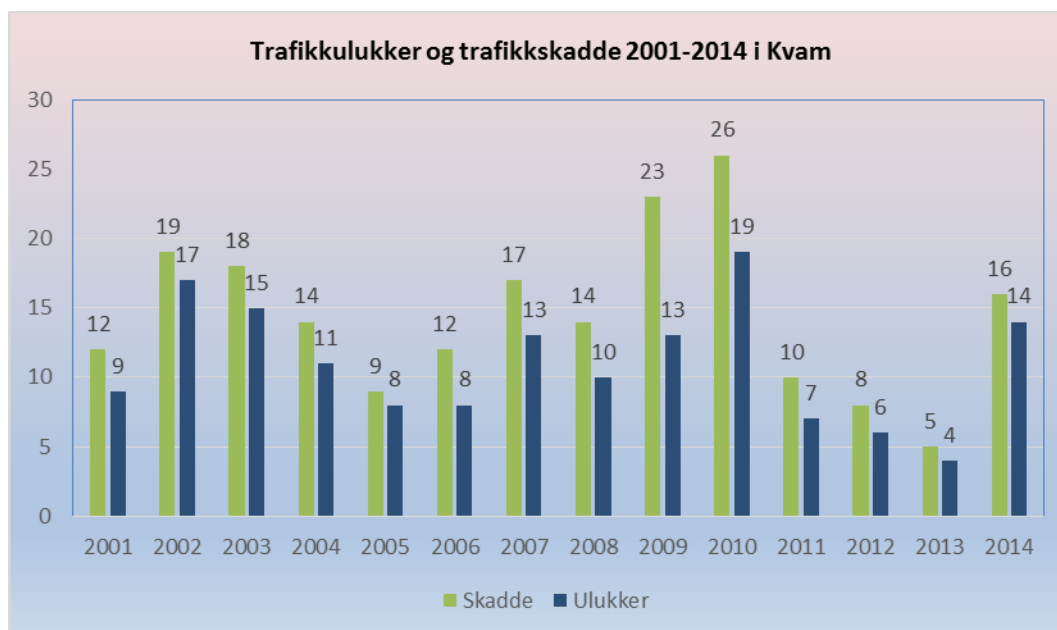
Dei seinare åra har Kvam herad sett av 750.000 eks mva i årsbudsjetta sine, og dette har vore basis for gjennomføring av ts-tiltak. I tillegg har fylkeskommunale midlar vore kanalisert gjennom vegvesenet til både fysiske og trafikantretta tiltak.

5. VEDLEGG

Skadestatistikk og ulukkesanalyse 2010-2014

Statistiske data tekne frå Statens vegvesen sin databank over trafikkulukker for 2010-2014.

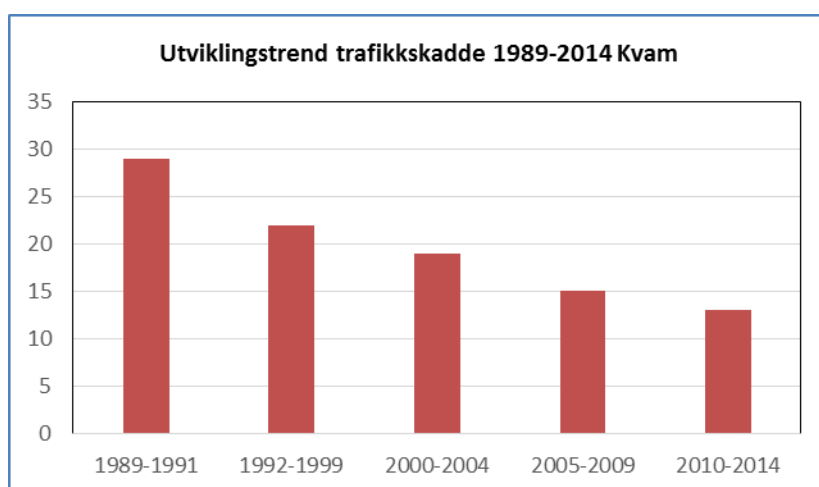
SKADEUTVIKLING



Oversikt over trafikkulukker og-skadde i Kvam 2001-2014.

Ulukkes-trend i Kvam følger den nasjonale trenden i same perioden.

UTVIKLINGSTREND TRAFIKKSKADAR I KVAM



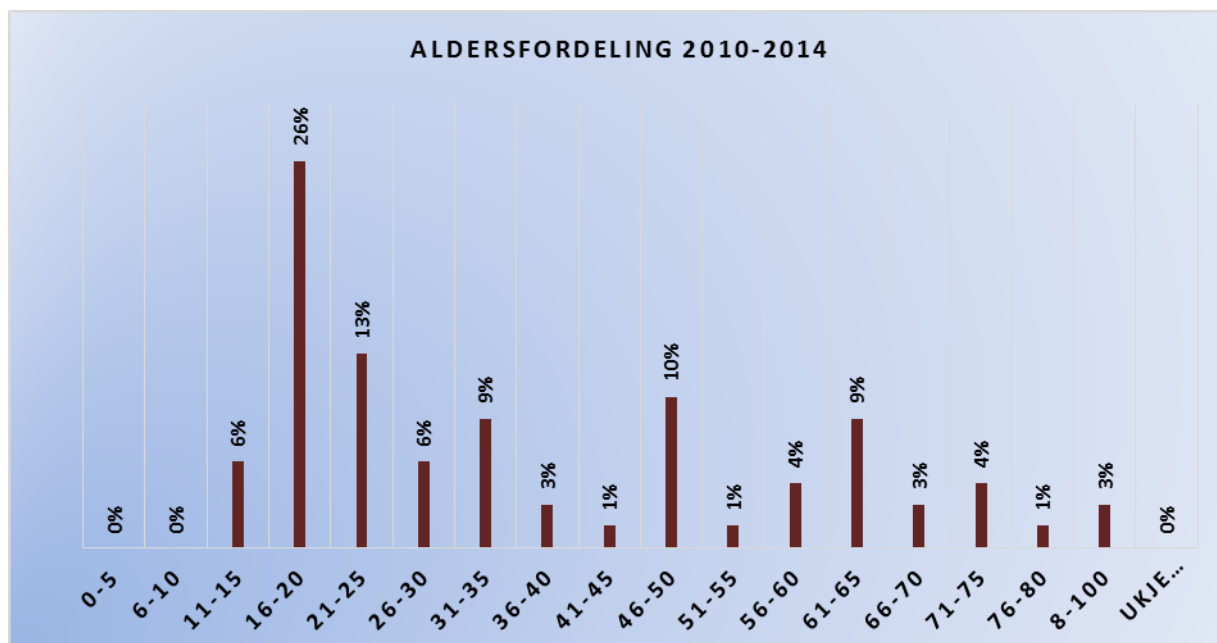
Periode	Trafikkulukker pr år	Trafikkskadde pr år
1989-1991	21	28.3
1992-1999	16	22.1
2000-2004	14.6	19.2
2005-2011	11	15.6
2010-2014	10	13

I perioden 2000-2004 til 2010-2014 var det ein nedgang i trafikkskadde pr år på ca 32%!



KVEN RAMMAR TRAFIKK-ULUKKENE?

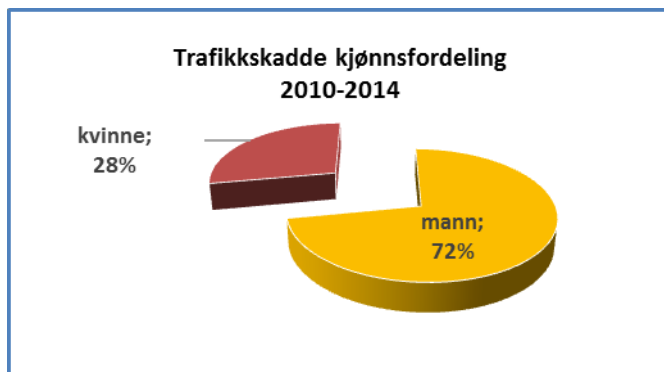
ALDER



Aldersvinduet 16-20 år er den dominerande risikograppa med 26% av dei skadde/omkomne. Dette er omtrent som i føregåande periodar.



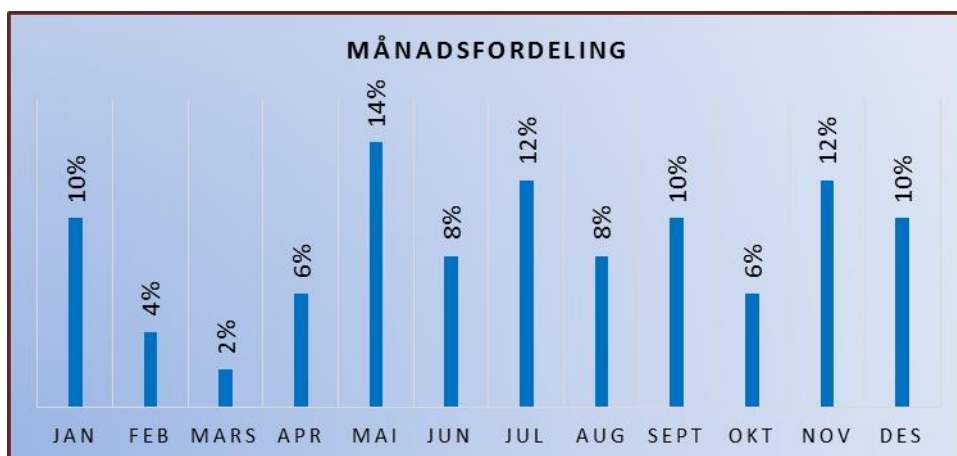
KJØNN



Ca 7 av 10 trafikkskadde er menn.
Ingen signifikant endring frå tidlegare periodar.

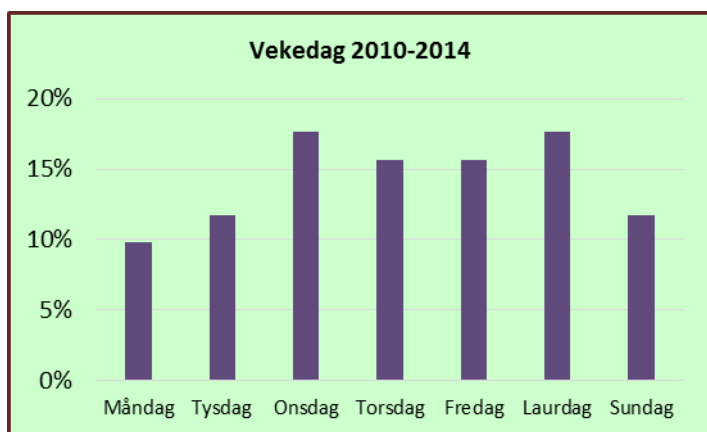
NÅR SKJER ULUKKENE?

MÅNAD



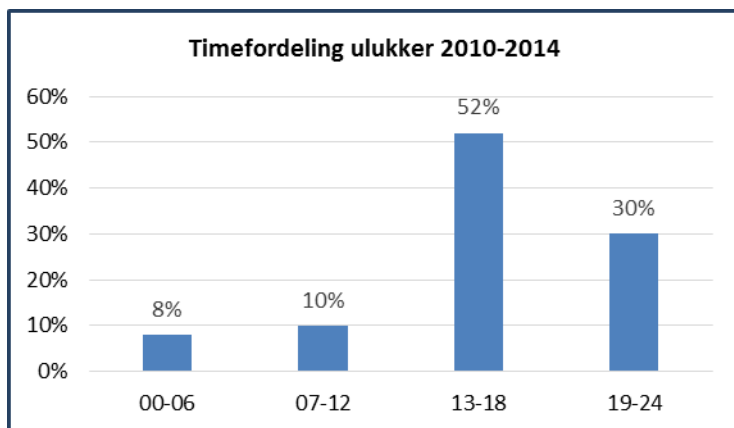
I denne perioden er ulukkene meir spreidde på årstid enn det vi har sett i tidlegare periodar. Då var den lyse årstida var meir dominerande. Det er for tidleg å seia om dette berre er tilfeldig eller om det er ein ny trend.

VEKEDAG



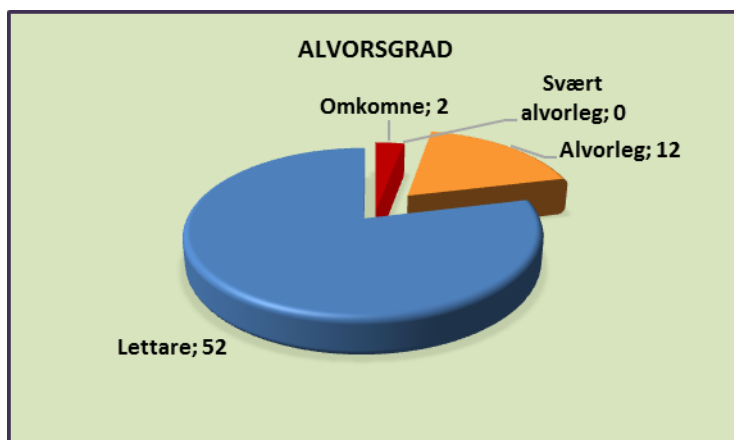
Tidlegare var det helga (fredag til sundag) som var dominerande, medan det no er onsdag til laurdag som toppar vekedag for trafikkulukker.

TIME



Dei fleste ulukkene skjer på ettermiddagen og tidleg kveld, Dette følgjer same mønster som i tidlegare periodar,

KOR ALVORLEGE ER SKADANE?



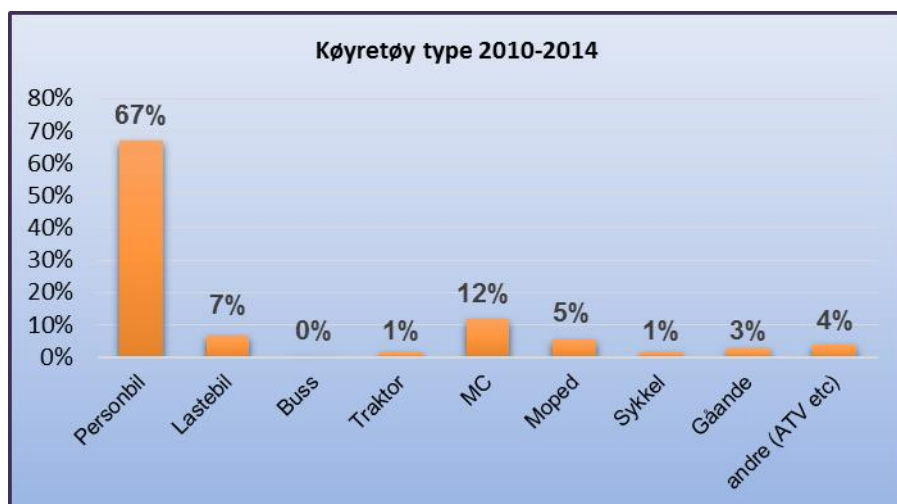
Lettare skadde utgjer ca 79% av dei skadde mot 72% i sist periode. Talet på omkomne i trafikken er vesentleg lågare enn i sist periode, men tala er små og det er difor for tidleg å seia om dette er ein trend som vil halda fram.

Definisjonar:

- Lettare:** kortare medisinsk behandling, ingen varige mein,
Alvorleg: ikkje livstrugande, gjev varige mein, 0-30% invaliditet
Svært alvorleg: trugar liv eller gjev >30% varig invaliditet
Omkomen: død innan 30 dagar etter ulukkestidspunkt

Periode	Omkomne i trafikk i Kvam	
	Omkomne pr år	Omkomne pr år pr 1000 innb
1995-1999	0,4	0,05
2001-2004	0,8	0,09
2005-2010	0,7	0,08
2010-2014	0,4	0,05

FORDELING AV ULUKKER MELLOM DEI ULIKE AKTØRANE



Bilulucker (person, lastebil, buss) utgjør 74% av ulukkene og mc/moped 17%. Tilsvarende tal frå sist periode var 72% og 21%. Talet på bilar har auka med ca 6% frå 2011 til 2014 og mc/moped også med ca 6%. Det er grunn til å tru at talet på ulucker blant syklande og gåande er under-rapporterte.

KVAR SKJER ULUKKENE?

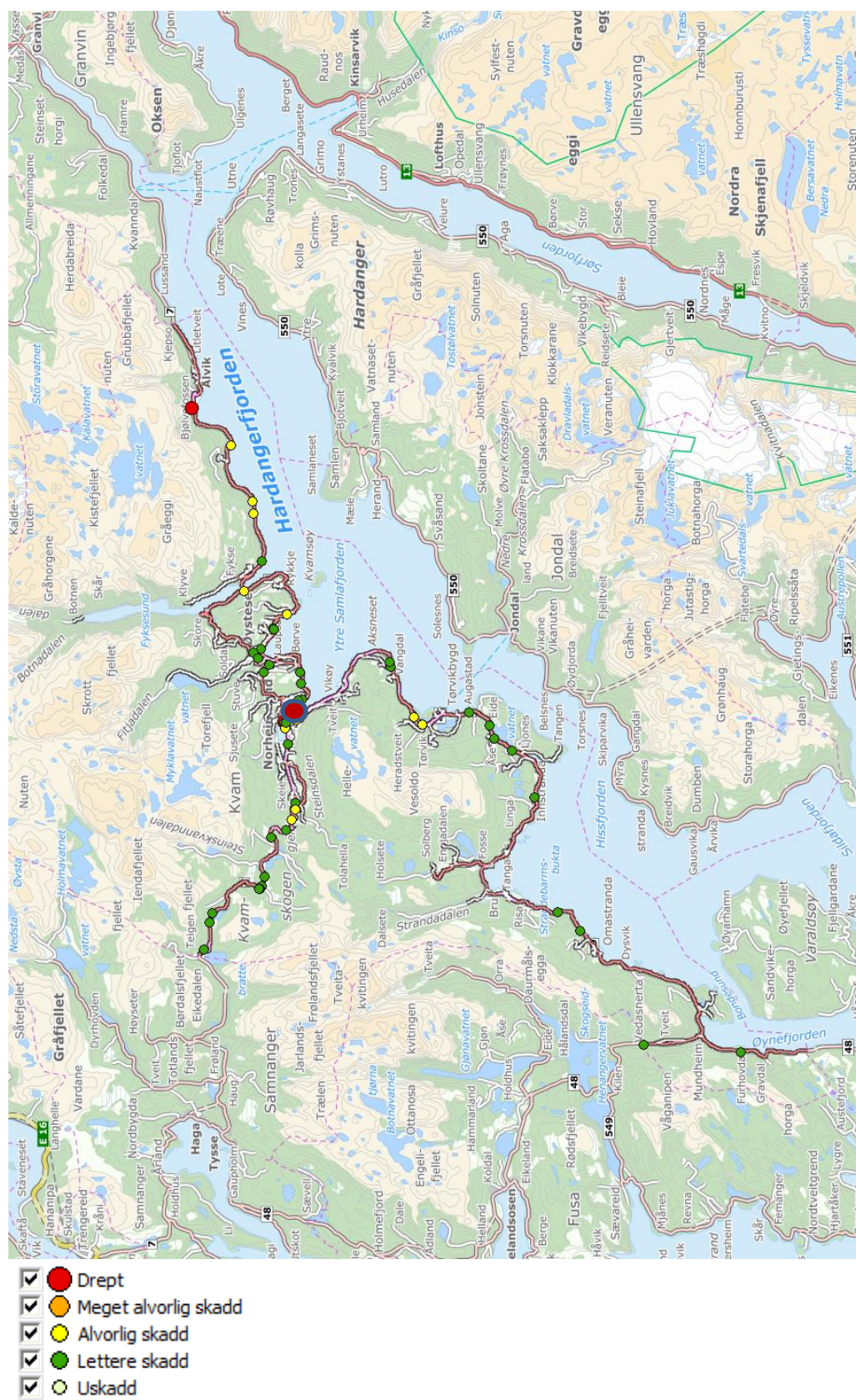
Kvammapakken omfattar ni delprosjekt/tiltak på fv. 7 og fv. 49 i Kvam herad. Fleire svært trafikkarlege punkt er no utbetra eller er under utbetring, t.d. Øystese-Børvenes, Øystese-Laupsa, Nes-Valland, Skeianes. I fleire av prosjekta inngår bygging av gang-/sykkelveg og fortau.

Effekten av desse utbetringane vil visa seg etter kvart, men ein kan alt no sjå reduksjon i ulukker på strekkja Øystese-Norheimsund og Vikøy-Norheimsund.

Av ulukkeskartet (sjå kartet nedanfor) ser ein at sentrum i Norheimsund samt Tokagjel står igjen som konsentrerte ulukkesområde. I Tokagjel har Statens vegvesen i seinare tid iverksett tiltak i tunellane (belysning, skilting etc), og dette vil vonleg redusera talet på ulukker framover.

Norheimsund sentrum har det høgaste trafikk-volumet i kommunen og det største potensialet for konflikantar mellom mjuke og harde trafikantar.

Ulukkeskart for perioden 2010-2014



KVIFOR SKJER ULUKKENE?

Det finst ingen lokal statistikk på årsaker til trafikkulukker. TØI peikar på dei flgj årsakene:

- Manglande erfaring
- Fart
- Rus
- Trøytteik
- Mobiltelefon-bruk

KVA KOSTAR TRAFIKKULUKKENE?

I Trafikksikkerhåndboken har Transportøkonomisk Institutt (TØI) berekna kostnader for trafikkulukker med ulik alvorsgrad slik:

Ulykkestype og kostnadsart	Kostnader ordnet etter alvorligste skade (kr)					
	Drept	Meget alvorlig skade	Hard skade	Alvorlig skade	Lettere skade	Kun materiell skade
Realøkonomiske kostnader	4 095 962	9 570 090	5 361 365	4 124 127	146 345	29 564
Velferdseffekt	26 126 880	13 362 853	5 225 376	4 019 520	467 342	0
Total ulykkeskostnad	30 222 842	22 932 943	10 586 741	8 143 647	613 687	29 564
Total ulykkeskostnad (avrundet)	30 220 000	22 930 000	10 590 000	8 140 000	614 000	30 000

Trafikksikkerhåndboken Tabell 6.2: Ulykkeskostnader (2009 kr) per skadetilfelle etter skadegrad (kilde: Veisten m.fl., 2010; Vegdirektoratet m.fl., 2010).

I kostnadene inngår:

Medisinske kostnader, materielle kostnader, administrative kostnader, produksjonsbortfall, velferdstap (verdi av ressursar samfunnet er villige til å bruka for å redusera ulukker, dvs kor mykje folk er villige til å betala for å redusera risiko for trafikkskadar)

Viss ein nyttar TØI sine kostnadstal for Kvam med årleg gjennomsnitt 13 trafikkskadde og fordeling mellom dei ulike alvorsgradene vist ovanfor i avsnitt 6.2.5, vert totalkostnaden 67.7 mill:

Alvorsgrad	skadefordeling 2010-2014 (5 år)	Einings-kostnad (TØI)	Årskostnad trafikkulukker i Kvam
lettare	52	614 000	6 385 600
alvorleg	12	8 140 000	19 536 000
svært alvorleg	0	22 930 000	0
omkomne	2	30 220 000	12 088 000
		Sum	38 009 600

Innspel til planen

Innspel frå publikum pr 16.10.2015. (Ref websak 11/1386 og 15/797) – [geografisk fordelt](#)

Område	Saker
Mundheim-Oma	
Oma Grendautval/SU Oma barnehage	<ul style="list-style-type: none"> Gang/sykkelveg gjennom Oma sentrum Fartsreduksjon til 60 km/t frå Vikjo til barnehagen Opphøgde gangfelt ved busstopp og barnehage g/s veg Oma-Strandebarm veglys Oma-Strandebarm
Bebuarar Årsnes, Mundheim	<ul style="list-style-type: none"> 1 nytt veglys ved Lia på Årsneset
Bakka-Fosse	
Strandebarm Ungdomslag	<ul style="list-style-type: none"> Ny parkeringsplass ved ungdomshuset Haugatun Ny gang og sykkelveg forbi Haugatun
Strandebarm Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> Gang/sykkelveg p-plass Tangerås til Bakka G/s veg frå hotell til g/s veg ved Haugatun g/s veg Fosse til Bru, spesielt ved Klubbahaugen og Berge Veglys Oma til Bakka Siktproblem ved kryss Fv 49 /Fossvegen Venteskur ved Strb Aldersheim, Strandebarmstunet aust, Fosse sørsida av tunnel. Busskur Fosse flyttast nærare veg?
SU Strandebarm og Oma barnehagar	<ul style="list-style-type: none"> gang/sykkel veg Strandebarm skule – Bakka g/s veg Strbarm ungdomshus - Strb kyrkje veglys mellom Fv 49 og Strb barnehage
Linga-Ljones	
H.Hoff	<ul style="list-style-type: none"> Siktbetring ved avkøyrsla til Åse i Tvb Sikring mot nedfall v tunnelportal Fosse Tunnelportal sikra mot nedfall Vangdalsberg tunnelen Utbetra Fv 49 Drage-Augestad
Innstranda Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> Veglys Innstranda ved kryss Fv 49 og Tveit/Hjartnes
Kari H Augestad	<ul style="list-style-type: none"> Veglys Lingavegen 235 til busskur
Linga Hyttelag	<ul style="list-style-type: none"> Veglys ved p-plass Linga hyttefelt mot Fv 49
Tørvikbygd-Aksnes	
Mikal Aarekol	<ul style="list-style-type: none"> Rydding av gang/sykkelveg utanfor Vangdalsberg tunnelen

Heidi Ørjansen	Etterlysing av tiltak refererte til i brev frå Statens vegvesen vedr: <ul style="list-style-type: none"> • belysning og fartsdemperande puter to stader i Tørvikbygd • utviding av 50 km/t sone i Vikøy ved Lidarende
Tørvikbygd grendautval	Kortsiktige tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Sikra trygg skuleveg kryssing av Fv 49 Dalheim mot Coop • Utbetring av kryss mot Heradstveitvegen i samsvar med reg-plan • Betre skilting av skuleveg i Tørvikbygd • Vurdera endra fartsgrense rundt Tørvikvatnet • Betra tryggleik for mjuke trafikantar i Vangdalsberg tunnelen • Siktbetring Åsekrysset • Auka til 2 ferjer Tvb-Jondal • Nedsett fartsgrense til 60 frå Vangdalsberg tunnel til Tvb sentrum • Oppfølging av haldningsskapande arbeid Langsiktige tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • g/s veg Vikøy-Ljones: 1. pri Berge-Eidesvågen, 2.pri Eidesvågen-Ljones, 3.pri Vikøy-Berge • ny sentrumsplan for Tvb inkl fortau og parkering/varelevering Coop • rassikring og rydding av sykkelveg Vangdalsberg tunnelen • vedlikehald av gang/sykkelvegane i Kvam
Vikøy-Kaldestad	
Framnes kr vgs	<ul style="list-style-type: none"> • Gangfelt v avkøyrsla til Framnes • Gangfelt ved gamle Vikøy skule • Fartsreducerande tiltak inkl fartshump Vikøy sentrum • Gangfelt eller nedsett fart ved kryssing av g/s veg ved Blyberg
Veglaget Våga-vegen i Vikøy	<ul style="list-style-type: none"> • Fartsdemperande tiltak i Vikøy sentrum ved fartshumpar eller liknande på Bleikebakkane, skulemuseet, innkøyrsla til Framnes, Gimle • Fotoboks for gjennomsnittsmåling • Skilta med forbikøyring forbode
Linn T Kaldestad	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys mellom Kaldestad 11 til Nhs skule (skuleveg)
Vikøy/Aksnes/Vangdal Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> • Utvida 50 km/t sone til Kaldstad forbi avkøyrsla til Tveitvegen • Utvida 50 sone i Vikøy frå Blyberg til busskur retning Norhsund • Nedsett fartsgrense frå 80 til 60 km/t frå Lidarende til etter Vangdalsberg tunnelen • Nedsett fartsgrense frå 80 til 70 km/t frå Vangdalsberg tunnel til Tørvikbygd • Gangfelt ved vegkryssing Blyberg, Oddland, Øvre Aksnes, evt samanhengjende g/s veg same side av Fv 49. I dag kryssing av Fv 49 5 gonger mellom Aksnes og Kaldestad • Fartshumpar gjennom 50 km sone i Vikøy • Skilting forbikøyring forbode i Vikøy sentrum • Utvida skuleveg nedre del av Byrkjelandsvegen (Teigen til gravplass) • Fullføra g/s veg Lidarende – Oddland • Utbeta g/s veg utsida av Vangdalsberg tunnelen • Veg til Hegrehaugen manglar asfalt, veglys, gangfelt • Autovern ved Oddland camping • Busskur på busstopp for skuleborn
Norheimsund	
Jan Lygre	<ul style="list-style-type: none"> • Siktrydding i kryss på bustadfelt på Sæland
Bebuarar i Gamle Dalaveg	<ul style="list-style-type: none"> • Stengja Gamle Dalaveg med bom rett aust for avkøyrsla til Sælandfeltet for å redusera gjennomgangstrafikk

	<ul style="list-style-type: none"> • Skiltplan for området etterlyst
Norheimsund Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> • Utvida veg mellom FUS og Sælland • Gatelyst Norheim: leikeplass, Kjerrane til avkøyrsla til Tolomarka • Redusert fartsgrense og fartshumpar på Norheimsflaten • Vedlikehald av gangveggar på Norheim og frå Tolomarka • Fortau manglar ned Grovagjelet • Redusert fartsgrense mellom BHV-bygget, Nhs kino og Gamleskulen • Start regulering av tunnel bak Sandven • Ny rundkøyring ved Esso mot sentrum • Vøla skadde fortau ved Esso, Spar og enden av gangbrua • Betre merking av på/avstigning v Nhs skule • Betra skilting av p-plassar i Myra, gamle ungdomsskuleplassen etc • Veglys i Fjærabygda rundt Movatnet
Tor Ø Holm	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys Norheim ved «Mo-svingen» og «Skeie-svingen» • Stygg asfaltkant innersving ved «Skeie-svingen» • Siktrydding v Sjurabakkane busk ved løe, og hekk v «Skeie-svingen» • Smal veg FV 130 ved Leiren nedanfor Storekrok
Norheim Vel	<ul style="list-style-type: none"> • Endra fartsgrense frå 50 til 30 km/t Fv 130 frå kryss ved Straumbrua til Tolomarka • Vurdera fartshumpar ved leikeplass på Norheim • Få bort parkering ved kryss Straumbru mot Sundsvik • Få bort parkering på tilkomstveg under Tolo omsorg v g/s veg • Veglys langs Fv 130 øvre del av Norheim
FAU Norheimsund skule	<ul style="list-style-type: none"> • opphøgd gangfelt v Straumen • oppmoda elevar frå Norheim og Tolosida om å bruka gangbrua over straumen samt gamle gangveg ved Essoen • årleg vegetasjonsreinsk på gangveggar • uoversiktleg kryssing av Nedre Norheim ved Gamleskulen på Norheim for gåande • betre veglys langs sideveggar for skuleelevar • betra kryssingspunkt på gang/sykkel Vikøy-Norheimsund, både i Vikøy og ved Fartøyvernsenteret • fartsreduserande tiltak på Sandven ved FUS barnehagen • stengja veg mellom FUS og industrifeltet på Sælland mot gjennomkøyring • stor trafikk ved skule/bedehus ved avlevering/henting skapar trafikkfarlege situasjonar • vurderer betra trafikktryggleik for gåande i området Spar-Esso
Tor E Thorsen	<ul style="list-style-type: none"> • Betra merking av p-plassar for rørslehemma
Fjærabygda bebuarar	<ul style="list-style-type: none"> • Tiltak ved Steinsdalsfossen for å redusere konflikta mellom harde og mjuke trafikantar
Øystese	
FAU Øystese barneskule	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt permanente skiltdokument på forbodsskilt for motorvogn 08-16 mot Ingebrigt Vik-vegen • Ingebrigt Vik-veg mellom Coop og Mikkjelsflaten: innføra einvegskøyring og laga fortau eller gangfelt • Busstopp vis-a-vis fruktlageret: skilting mot uønskt køyring i «rundkøyringa» og einvegskøyring • Ny veg til Busdalen
Øystese Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> • fotgjengarfelt Fv7/Vavollvegen: betra lys, redusere opning i mur ved gangfelt mot sør • kryss Nedre Vik mot Fv 7 inkl gangveg: gangfelt nødvendig samt fortau på Nedre Vik-vegen • Fv 7 mot Holmatun: stengd for gjennomkøyring, men bilar stoppar for avlevering av elevar og ryggar ut i Fv 7. Tiltak. • Fv 7 Laupsa-Børvenestunnel: gåande kjenner seg utrygge pga mykje høg fart • Feilparkering av bilar på fortau utanfor kyrkja • Fortau i Øystese sentrum i dårleg forfatning • FV 7 mot Torpevegen: Siktproblem pga vegetasjon

Øystese barneskule	<ul style="list-style-type: none"> • Gang/sykkelveg Torpevegen • g/s veg Laupsa-Øystese • opprydding ved «rundkøyring» vis-a-vis fruktlageret • undergang mellom barneskule og Kvam Kan-huset • Ingebrigt Vik-vegen: einvegskøyrd eller stengd • Sikringstiltak for elevar frå Øvre Vik som kjem gjennom Kvam ungdomsskule • Fartsnedsetjing ved busstopp Stokkaland • Problem med trailer-parkering i busslommer
Svein L Selsvik	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys i Fitjadalsvegen: 3 lys mellom F.vegen 31, 51 og 60
Ola Steinstø	<ul style="list-style-type: none"> • fartsreducerande tiltak ved kakebua på Steinstø • fartskontroll på strekninga med 50 km/t frå Steinstø kai og vidare mot aust • veglys i eksisterande stolpe v avkøyrsla vis-a-vis kakebua
Soldal og Porsmyr grendautval	<ul style="list-style-type: none"> • strekkja Øysteseheimen-Myrane er utrygg for mjuke trafikantar. Vurdera løysingarfor betra tryggleik • g/s veg Øysteseheimen-Kyrhagen må byggjast • veg i Skårdalen er uoversiktleg og har dårleg dekke • Fv 131 Vetlehagen-Skåre er uoversiktleg og bratt • Trafikklysing ved Øystese barneskule og Kvam ungdomsskule kjennest utrygg • Utviding av bru på Storemyrane
SU Bjørketeigen barnehage	<ul style="list-style-type: none"> • Utviding av p-plass for foreldre og tilsette nødvendig
FAU Øystese barneskule (pkt på denne lista er nye i høve til anna innspel frå FAU)	<ul style="list-style-type: none"> • Omlegging av Fv131 frå Øysteseheimen og oppover • Betra fotgjengarovergang ved Fv 7 mot Vavollen for gåande /syklende – dårleg sikt ved kryssing frå Essoen mot Torpe Møbel • Fortau langs Vavollvegen
Charlotte Lingener	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys Steinstø v busstopp og mot kakebua
Ålvik	
Tom L Haaland	<ul style="list-style-type: none"> • Veglys Selholm-Jordal Vikedal • Fotgjengersikring på ny bru ved Folkets Hus • Fortauskant gangfelt og andre fortauskantar på Torget vanskeleg for rullestolsbrukarar • Gangfelt ved kryssing av Fv 7 mot skulen
Ytre Ålvik og Ålvik Grendautval	<ul style="list-style-type: none"> • Gang/sykkelveg Vikedal – Ålvik • G/S veg Skjeret-Torget • Busskur Tyrvefjæro (retn Øystese), Sjukestova, Vikedal (retn Øystese) • Brua v Folkets Hus • Bekk ved Vetletveitvegen 12 og 15 • Vetletveitvegen mot Utsikten: utbetring, sikring • Farleg dekke i hovudveg ovanfor Fonnastad • Siktbetring i avkøyrslar ved Elvely og frå Sjurdagarden • Generell siktbetring som hekkklipp etc • Hekk v barnehagen hindrar sikt • Fartsmåling i Vikedal i 60 km sona • Avstand mellom fartshumpar i Fv 7 og skilta for fartshumpar for stor (frå Øystese) og for liten når ein kjem frå Kvandal?

Innspel til ny TS-plan - tematisk samstilling

