

# Trafikktryggingssplan

For perioden 2024-2027.

Vedteken av kommunestyret i sak 110/23.

## Innhaldsoversikt

### 1 Innleiing

### 2 Nasjonale og regionale føringar for trafikktryggingarbeidet

2.1 Stortingsmelding 40 (2015/2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering

2.2 Nasjonal transportplan

2.2.1 Barnas transportplan

2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

2.4 Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023

2.5 Folkehelse og trafikktrygging

2.5.1 Partnerskap for folkehelse

2.5.2 Trafikksikker kommune

### 3 Forholdet til eigne planar

3.1 Kommuneplan 2019-2031

### 4 Ulykkessituasjonen i kommunen

### 5 Mål og strategiar for trafikktryggingssarbeidet i kommunen

### 6 Kommunale tiltak

6.1 Risikoåtferd i trafikken

6.1.1 Innsatsområde - fart

6.1.2 Innsatsområde - rus

6.1.3 Innsatsområde - bilbeltebruk

6.2 Befolkningsgrupper

6.2.1 Innsatsområde barn

6.2.2 Innsatsområde ungdom og unge førarar

6.2.3 Innsatsområde - eldre trafikanter og trafikanter med nedsatt funksjonsevne

6.3 Trafikantgrupper og kjøretøy.

6.3.1 Innsatsområde - fysiske trafikktryggingstiltak

6.4 Innsatsområde - systematisk og overordna trafikktryggingsarbeid

7 Økonomi

8 Evaluering og rullering

9 Vedlegg

9.1A - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på kommunal veg

9.2B - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på fylkeskommunal veg

9.3C - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på RV13

# 1 Innleiing

Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Dette ansvaret inkluderar trafikktryggleiken. Vidare følger det av folkehelselova og plan- og bygningslova at kommunen har eit generelt ansvar for å førebygge skader og ulykker lokalt. Me har ansvar og verkemidler som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggingsarbeidet. Mellom anna er me stor arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og eigar av skular og barnehagar.

Trafikktryggleik handlar om å kunne bevege seg trygt på vegane og i sitt nærmiljø, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – born, ungdom eller vaksen. Trafikktryggingsarbeid for alle trafikantgrupper er dessutan viktige folkehelseiltak. Denne trafikktryggleiksplanen skal danne grunnlaget for vidareføring av trafikktryggleiksarbeidet i Hjelmeland kommune, både når det gjeld fysiske tiltak, opplæring og haldningsskapande arbeid.

Planen tek utgangspunkt i dei nasjonale og fylkeskommunale føringane for trafikktryggleiksarbeidet. Dette er viktig for å få ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå. Dei nasjonale føringane er dei seinare åra blitt tydelegare og meir konkrete enn før, mellom anna gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.

Trafikktryggleiksplan 24-27 byggjer på planen 21-24, og er ei oppdatering av denne. I Hjelmeland er trafikktryggleiksarbeidet forankra hos kommunedirektøren. Sjølve trafikktryggleiksplanen skal vedtas av kommunestyret. Handlingsplanen skal vedtakast årleg etter høyringsprosess.

Ved revisjon av dette plandokumentet er det gitt høve til innspel via offentleg kunngjering, møte med bygdaråda, samt tema i barn og unges kommunestyre. Råd for funksjonshemma og eldrerådet har hatt høve til å koma med merknad.

## 2 Nasjonale og regionale føringar for trafikktryggingarbeidet

### 2.1 Stortingsmelding 40 (2015/2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering

I stortingsmelding nr. 40 (2015/2016) legg regjeringa til grunn av Norge er verdslieiiande innan trafikktryggleik på veg, som følgje av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit stort samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er ikkje akseptabelt. Trafikktryggleik må difor fortsatt 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 teke i bruk. Med eit relativt lågt antal trafikkulykker vert ytterlegare reduksjon i antalet drepne og hardt skadde stadig meir krevande og avhengig av auka og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Hovudinnretninga på stortingsmeldinga er difor å belyse tverrsektorielle utfordringar og behov i trafikktryggleiksarbeidet, og bidra til betre overordna forankring og auka samordning av innsatsen.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde:

1. Forankring av tverrsektorielt trafikktryggleiksarbeid på overordna nivå
2. Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkesundersøkingar
3. Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og auka utveksling av skade- og ulykkesdata
4. Forsking på trafikktryggleik
5. Framtidige satsingsområde

Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggleiksarbeidet, ein målretta innsats mot dei mest alvorlege ulykkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggleiksarbeidet skal vektleggast.

### 2.2 Nasjonal transportplan

Regjeringa har i Nasjonal transportplan 2022 – 2033 vidareført nullvisjonen. Visjonen inneber at transportsystemet, transportmidlane og regelverket skal utformast slik at dei fremjar trafikksikker atferd hjå trafikantane, og i størst mogleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Nullvisjonen skal vera ein etisk vegvisar og retningslinje for arbeidet med trafikktrygging.

Utdrag frå Nasjonal transportplan:

«Regjeringa vil:

- legge til grunn nullvisjonen for arbeidet med transportsikkerhet
- arbeide vidare for å opprettholde det høye sikkerhetsnivået i transport på bane, luft og sjø

- legge til grunn en ambisjon om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050
- satse på infrastrukturrettede tiltak, tiltak for fotgjengere og syklister i byområder, målrettet innsats overfor høyrisikofaktorer og utsatte trafikantgrupper, tiltak for å redusere ulykker med tunge kjøretøy og understøtte teknologiutvikling som fremmer sikkerheten
- arbeide for at 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker
- legge særlig vekt på behovene til fotgjengere, syklister og motorsyklister ved utforming, bygging, drift og vedlikehold av veianlegg
- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skole-veier, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjons-virksomhet.»

Nasjonal transportplan 2025 – 2036 vert lagt fram våren 2024.

### 2.2.1 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og morgondagens trafikantar, og eit godt transportsystem skal vera trafikksikkert og tilpassa alle, inkludert barn og unge. Effektivt, attraktivt og trygt er stikkord i arbeidet med å legge til rette for barn og unge sin ferdsel.

Utdrag frå Barnas transportplan:

«Regjeringa vil:

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikantar
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikk-sikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer»

## 2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025 er utarbeida av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og åtte storbykommunar. I tillegg har mange andre aktørar gitt innspel.

Planen bygg på ambisjonar og overordna prioriteringar i Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP). Føremålet med tiltaksplanen er å utarbeide eit breitt spekter av foreinte og fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrka samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørane. Tiltaka i planen skal bidra til at me har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, kor av maksimalt 50 drepte. Dette inneber at samla antal drepte og hardt skadde må meir enn halverast frå 2020 til 2030, mens det for antal drepte inneber ein reduksjon med 46 prosent.

## 2.4 Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018-2023

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å betre trafikktryggleiken i fylket. Det er difor bestemt at det skal utarbeidast eigne regionale handlingsplanar for trafikktryggleik.

Fysiske trafikktryggingstiltak på fylkesvegnettet skal følgast opp gjennom handlingsprogram for fylkesvegar. I tillegg er følgande ikkje-fysiske tiltak definert som satsingsområde i handlingsplanen:

- Trafikktryggingarbeid inn på systemnivå o Trafikksikker kommune. Vera pådrivar, saman med Trygg Trafikk, for at kommunar i Rogaland arbeider for å oppnå kriteria som Trafikksikker kommune
  - Partnerskap for folkehelse. Trafikktryggleik inngår som satsingsområde i folkehelsearbeidet
  - HMS-system. Arbeide for at trafikktryggleik vert innabeida i HMS-systema til verksemder i Rogaland
- Risikoutsette grupper
  - Unge bilførarar
  - Innvandrarar
  - Eldre bilførarar
  - Motorsyklistar
  - Rusmisbrukarar
- Sykkel- og gåstrategi

## 2.5 Folkehelse og trafikktrygging

Hjelmeland kommune er i partnerskap for folkehelse med Rogaland fylkeskommune. Partnerskapet skal konkretisere partnarane sine lovpålagte oppgåver, samt sikre at folkehelsearbeidet i regionen vert samordna for betre å fremja folkehelsearbeidet etter lokale føresetnader og behov.

### 2.5.1 Partnerskap for folkehelse

Hjelmeland kommune er i partnerskap for folkehelse med Rogaland fylkeskommune. Partnerskapet skal konkretisere partnarane sine lovpålagte oppgåver, samt sikre at folkehelsearbeidet i regionen vert samordna for betre å fremja folkehelsearbeidet etter lokale føresetnader og behov.

### 2.5.2 Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk har, saman med fylkeskommunane, utarbeida godkjenningsordninga Trafikksikker kommune. For å bli godkjent må kommunen vise at det vert arbeidd med trafikktrygging på systemnivå, gjennom mellom anna utarbeiding av rutiner. Det er laga ulike kriterier for fleire delar av kommunen si verksemd. Hjelmeland vart godkjent som Trafikksikker kommune i 2016, med regodkjenning i 2021 - 2023.

## 3 Forholdet til egne planar

### 3.1 Kommuneplan 2019-2031

Kommuneplanen består av ein samfunnsdel og ein arealdel. I samfunnsdelen er ei av dei grunnleggande utviklingsramene Ryfast og andre viktige samferdsletiltak. Eit av punkta her er at kommunen skal vera pådrivar for eit godt vegnett og gode kollektivordningar, samt gode parkeringstilhøve ved overgang mellom bil og kollektivtransport. I arealdelen er alle noverande og framtidige arealdisponeringar gjort. Det er viktig at kommunen tenker trafikktryggleik alt i kommuneplanarbeidet.

## 4 Ulykkessituasjonen i kommunen

Kommunen har dei siste åra vore heldige og har hatt få trafikkulykker. Dette til tross for at gjennomfartsåra RV13 vert stadig meir trafikkert. Tabellen under viser ulykkessituasjonen dei siste 5 åra:

Grad av skade	2018	2019	2020	2021	2022	Sum
Drepne	0	0	0	0	0	0
Hardt skadde	1	0	1	0	2	4
Lettare skadde	3	2	3	5	1	14

Antal trafikkskadde og drepne i Hjelmeland, 2018 – 2022. Kjelde: SSB

Målet om nullvisjonen er altså nådd for fleire av åra i perioden. Med så lite talgrunnlag er det vanskeleg å trekke nokre konklusjonar eller legge nokon strategi på bakgrunn av ulykkessituasjonen.

# 5 Mål og strategiar for trafikktryggingsarbeidet i kommunen

## Mål

- I perioden 2024 – 2027 skal det ikkje vera drepne eller hardt skadde i trafikken i Hjelmeland. Dette er i tråd med nullvisjonen. I same periode skal det ikkje vera fleire enn 5 lettare skadde.
- Hjelmeland kommune vil at flest mogleg barn, unge og vaksne kan gå eller sykle trygt til skule, jobb og til fritidsaktivitetar.

## Strategiar

Kommunen skal arbeide aktivt for å nå målsettinga. I tråd med tilstandsmåla i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg, skal kommunen først og fremst bidra på følgande område:

- Auke bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm
- Redusere andelen bilistar som overskrid fartsgrensene
- Førebygge køyring i påverka tilstand
- Arbeide målretta for at fleire går og sykklar til skulen
- Auke lengda på gang- og sykkelveggar i kommunen
- Kommunen skal vera godkjent Trafikksikker kommune
- Barnehagane skal vera godkjente Trafikksikker barnehage
- Skulane skal vera godkjent Trafikksikker skule

Kommunen skal gjennomføre trafikktryggingstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

## 6 Kommunale tiltak

Nullvisjonen forutset at trafikantane skal ta ansvar for eigen åtferd, gjennom å vera aktsame og unngå bevisste regelbrot. Tal frå Statens vegvesen si ulykkesanalyse-gruppe, viser at for dødsulykker i perioden 2005-2016 var:

- For høg fart ein sannsynleg medverkande faktor i 42 % av ulykkene
- Rus ein sannsynleg medverkande faktor i minst 21 % av ulykkene
- 40 % av dei drepte i bil brukte ikkje bilbelte eller var feilsikra

Tal frå Transportøkonomisk institutt viser at dersom alle fulgte fartsgrensene, kjørte utan ruspåverknad og var riktig sikra i bil, ville talet på drepne reduserast med 47 % og talet på hardt skadde med 41 %. Sjølv om ulykkesstatistikken i Hjelmeland viser at det er svært få ulykker, veit me gjennom fartsmålingar gjort av politiet at det er mange som køyrer for fort. Det er også stor grunn til å anta at det skjer køyring i ruspåverka tilstand i kommunen, samt at delen som ikkje er riktig sikra i bil er lik i Hjelmeland som for resten av landet. Når det gjeld risikoåtferd i trafikken er det difor viktig å retta innsatsen mot desse faktorane, også lokalt.

### 6.1 Risikoåtferd i trafikken

Nullvisjonen forutset at trafikantane skal ta ansvar for eigen åtferd, gjennom å vera aktsame og unngå bevisste regelbrot. Tal frå Statens vegvesen si ulykkesanalyse-gruppe, viser at for dødsulykker i perioden 2005-2016 var:

- For høg fart ein sannsynleg medverkande faktor i 42 % av ulykkene
- Rus ein sannsynleg medverkande faktor i minst 21 % av ulykkene
- 40 % av dei drepte i bil brukte ikkje bilbelte eller var feilsikra

Tal frå Transportøkonomisk institutt viser at dersom alle fulgte fartsgrensene, kjørte utan ruspåverknad og var riktig sikra i bil, ville talet på drepne reduserast med 47 % og talet på hardt skadde med 41 %. Sjølv om ulykkesstatistikken i Hjelmeland viser at det er svært få ulykker, veit me gjennom fartsmålingar gjort av politiet at det er mange som køyrer for fort. Det er også stor grunn til å anta at det skjer køyring i ruspåverka tilstand i kommunen, samt at delen som ikkje er riktig sikra i bil er lik i Hjelmeland som for resten av landet. Når det gjeld risikoåtferd i trafikken er det difor viktig å retta innsatsen mot desse faktorane, også lokalt.

#### 6.1.1 Innsatsområde - fart

## Nasjonale mål

Del køyretøy som overheld fartsgrensene

- 62,1 % i 2019
- 70 % i 2022

## Kommunale tiltak

- Kommunen som arbeidsgjevar skal påverke sine tilsette i teneste til å opptre med minst mogleg risiko i trafikken
- Trafikktryggleik skal vera eit årleg tema i Arbeidsmiljøutvalet
- Kommunen skal sørge for at alle einingar er godt kjende med og følger reisereglementet
  - Reglementet skal vera tema på medarbeidarsamtalar, minst eitt personalmøte årleg, samt ved introduksjon av nytilsette
    - Reglementet skal vera ein del av HMS-rutinane, og eventuelle avvik som oppstår under køyring i teneste skal meldast
- Alle tilsett som køyrer bil i teneste over 3000 km i året, skal få tilbod om å gjennomføre HMS trafikkkurs, og eit førstehjelpskurs kvart tredje år.
- Kommunen som kjøpar av transporttenester skal stille krav til leverandørar om trafikktrygg åtferd

### 6.1.2 Innsatsområde - rus

## Nasjonale mål

Del av trafikkarbeidet som vert utført under påverknad av alkohol over 0,2 promille

- 0,2 % i 2016/2017
- 0,1 % i 2026

Del av trafikkarbeidet som vert utført under påverknad av narkotika over straffegrensa

- 0,6 % i 2016/2017
- 0,4 % i 2026

## Kommunale tiltak

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at tilsette er påverka av legale eller illegale rusmiddel i tenesta, og ha dette som eit punkt i reisereglementet
- I løpet av planperioden skal det vurderast om alkohol skal vera standard på nye bilar kommunen kjøper eller leasar. Det skal hentast inn erfaringar frå andre kommunar og verksemder før avgjer vert teke.

### 6.1.3 Innsatsområde - bilbeltebruk

## Nasjonale mål

Del førarar og forsetepassasjerar som bruker bilbelte i lette køyretøy

- 97,2 % i 2017
- 98 % i 2022

Del barn i alderen 1-3 år som er sikra bakovervendt i bil

- 63 % i 2017
- 75 % i 2022

Del førarar av tunge køyretøy som bruker bilbelte

- 84,3 % i 2017
- 95 % i 2022

## Kommunale tiltak

- Kommunen skal alltid velje bussar med 3-punktsbelte ved innleige av bussar til transport i regi av kommunen.
- Kommunen skal gjennom reisereglementet ha ei forventing om at dei kommunalt tilsette nyttar bilbelte ved transport i tenesta.
- Helsestasjonen skal ha auka fokus på temaet barn i bil, og då særleg på at barna skal sitte sikra bakovervendt til dei er 4 år.
- Barnehagane skal gjennomfører tiltak for å auka fokus på sikring av barn i bil. Dette kan til dømes vera gjennom kampanjar eller bruk av materiell frå Trygg Trafikk. Ved bruk av privat bil til frakt av barn i teneste skal barna alltid vera sikra på tryggast mogleg måte.

## 6.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er ulik for ulike aldersgrupper. Gode haldningar til trafikantåtferd lært i barndommen vert teke med inn i ungdommen og vaksenlivet. I planperioden for Nasjonal tiltaksplan skal det særleg vera fokus på alderskategoriane barn og unge (0-14 år), ungdom/unge førarar og eldre trafikantar.

### 6.2.1 Innsatsområde barn

## Nasjonale mål

Tal drepne barn (0 - 14 år) i trafikken

- 4 i 2017
- 0 (minst eitt år i 2018-2021)

## Kommunale tiltak

- Barnehagar og skular skal i samarbeid med foreldre og føresette ha fokus på trafikktryggingsarbeid og førebygging av ulykker.
- Kommunen skal gjennomføre regelmessig vurdering av særleg farleg skuleveg, og ha fokus på å iverksette fysiske tiltak for å betre trafikktryggleiken.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skulane. I den samanheng skal det vurderast om Hjarteson-konseptet kan gjennomførast ved skulane.

- Kommunen skal avgrense mogelegheita for å køyre inn på skuleområde.
- Tilgjengelegheita for å gå eller sykle til skulen skal betrast.
- Barnehagane skal ha godkjenning som Trafikksikker barnehage
- Skulane skal ha godkjenning som Trafikksikker skule
- Skulane skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal sørge for at tilsette i barnehage og skule har tilstrekkeleg kompetanse til å gjennomføre god trafikkopplæring.
- Kommunen skal stimulere frivillige lag og organisasjonar til å innarbeide retningslinjer for reise og transport i si verksemd, og samstundes stimulere til at alle barn vert sikra best mogleg til og frå fritidsaktivitetar.

## 6.2.2 Innsatsområde ungdom og unge førarar

### Nasjonale mål

Risiko for bilførarar i aldersgruppa 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd pr. kjørte km

- -30 % (reduksjon samanlikna med 2013-2016)

### Kommunale tiltak

- Kommunen skal sørge for at ungdomsskulen har kompetanse til å tilby valfaget trafikk. o Som del av valfaget skal kommunen tilby trafikalt grunnkurs.
- I samarbeid med politiet, Trygg trafikk eller liknande skal det på ungdomsskulen informerast om trygg og lovleg bruk av moped, elektrisk sparkesykkel og andre motoriserte køyretøy lovlege for ungdom.

## 6.2.3 Innsatsområde - eldre trafikantar og trafikantar med nedsatt funksjonsevne

### Nasjonale mål

Risiko for bilførarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepen eller hardt skadd pr. køyrde km

- -30 % (reduksjon samanlikna med 2013-2016)

Risiko for fotgjengarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepen eller hardt skadd i trafikkulykker pr. gåkm

- -30 % (reduksjon samanlikna med 2013-2016)

### Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved planlegging og utforming av parkeringsplassar for personar med funksjonsnedsettingar, gang- og sykkelveggar/fortau og gangfelt, for å ivareta eldre trafikantar og trafikantar med nedsett funksjonsevne. Ved fysisk sperring av G/S-veggar for biltrafikk må det vera god nok plass til at det er mogleg å passere med rullestol eller liknande. Det skal også haldast teorikurs/trafikkurs for eldre, samt gjennomførast eldretråkk.

## 6.3 Trafikantgrupper og køyretøy

Trafikktryggleik vil vera eit tema ved gjennomføring av dei alle fleste fysiske tiltak langs og i veg.

Ved drift og vedlikehald er det eit viktig føremål å oppretthalde ein god tryggleiksmessig standard. Dei fleste investeringar i nye veganlegg og utbetringar av eksisterande vil som regel gi auka trafikktryggleik, sjølv om dette ikkje alltid er hovudføremålet.

Nasjonalt fokus når det gjeld innsatsen til målretta trafikktryggleiksinvesteringar vil i stor grad konsentrerast om tiltak for å hindra møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyrse av gåande og syklende. Lokalt i kommunen vil fokus for det fysiske trafikktryggingsarbeidet ligg på sistnemnde, gåande og syklende.

### 6.3.1 Innsatsområde - fysiske trafikktryggingstiltak

## Nasjonale mål

Møtekøyringsulykker og utforkøyringsulykker

- Del av trafikkarbeidet på riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som føregår på møtefrie vegar 49,3 % i 2018 og 54,1 % i 2022
- Tal km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høgare som er gjennomgått og som tilfredsstillar minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlege utforkøyringsulykker 1500 km (utbetring i 2018-2023)

## Kommunale tiltak

- Kommunen skal årleg utarbeide ei prioriteringsliste for fysiske trafikktryggingstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg, og systematisk arbeide for at desse vert gjennomført.
- Kommunen skal årleg utarbeide ei prioriteringsliste for fysiske trafikktryggingstiltak på RV13, og systematisk arbeide for at desse vert gjennomført.
- I alle bustadfelt der kommunen er vegeigar skal det skiltast med 30-sone og Barn leikerskilt.
- Det skal gjerast ei gjennomgang av fartsgrensene på alle offentlege vegar i kommunen, for å sikre at riktig fartsgrense er satt, og at det er samsvar mellom fartsgrensene på tilstøytande vegar.
- Alle reguleringsplanar skal kvalitetssikrast med tanke på trafikktryggleik.
- Kommunen skal ha og følgje rutiner for vintervedlikehald og rydding av vegetasjon langs kommunal veg.
- Kommunen skal ha rutiner for handtering av trafikktryggingsinnspel frå offentleg mynde, organisasjonar eller innbyggjarane.
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikktryggleiken i samband med anleggsverksemd, både i offentleg og privat regi.

## 6.4 Innsatsområde - systematisk og overordna trafikktryggingsarbeid

Kommunen er arealmynde, vegeigar, arbeidsgjevar og eigar av skular og barnehagar, og er difor i ein unik situasjon for å kunne tenke og arbeide med trafikktrygging systematisk og overordna. Det følger av

folkehelselova at kommunane skal fremme innbyggerane si helse og bidra til å førebygge skade. Eit godt trafikktryggingsarbeid er vesentleg for oppfylging av denne plikta.

## Nasjonale mål

Systematisk og samordna trafikktryggingarbeid i kommunar

- Tal kommunar som er godkjente som Trafikksikker kommune var 62 i 2028 og 125 i 2022.

## Kommunale tiltak

- Kommunen skal vera Trafikksikker kommune.
- Kommunen pliktar å arbeide systematisk med trafikktryggleik innafor alle einingar og i samarbeid med næringsliv og frivillig sektor.
- Kommunen skal følgje opp Barnas transportplan.
- Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikktrygging og førebyggande tiltak

## 7 Økonomi

Fleire av tiltaka i denne planen treng finansiering for å kunne gjennomførast, særleg gjeld dette fysiske tiltak på offentleg veg. Det skal difor vera ein samanheng mellom lista over fysiske trafikktryggingstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg (vedlegg A) og budsjett/handlingsplan. Dei tiltaka som er prioritert øvst må ha tilstrekkeleg midlar til planlegging og utføring, og det må vera ein heilskapleg plan for å få fortgang i tiltaka. Eining for bygg og anlegg skal ha rutiner for å søke om trafikktryggingmidlar frå fylkeskommunen der det er aktuelt.

Einingsleiarar og kommunalsjefar er ansvarlege for at tiltak innafor deira einingar som treng finansiering vert spelt inn til budsjett, med henvising til trafikktryggleiksplanen.

## 8 Evaluering og rullering

Einingsleiarar skal på førespurnad frå kommunedirektør rapportere på tiltak innafor sitt ansvarsområde etter denne planen. Evaluering av planen skal skje i kommunestyret mot slutten av planperioden.

Liste over fysiske trafikktryggingstiltak i tilknytning til kommunal veg (vedlegg A), fylkeskommunal veg (vedlegg B) og RV13 (vedlegg C) skal rullerast kvart år. Listene skal på høyring og godkjennast av kommunestyret før budsjettet vert behandla.

## 9 Vedlegg

### 9.1 A - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på kommunal veg

Tiltak	Kostnad	Kommentar
Fortau Klokkarbakken Hjelmeland		Nytt bustadområde
Gang- og sykkelveg Klokkarbakken Hjelmeland		Ferdig regulert
Sykkelparkering diverse stader	600 000	For å oppmode til sykling til skule og jobb
Ny parkeringsplass Fister skule/barnehage		Utviding av eksisterande elelr ny p-plass
Lys på Skiftun kai og utbetring av autovern ned til kaien		
Gatelys på gangsti frå Breidablikk til Sande, Hjelmeland		
Gatelys ved kryss opp til Jøsneset grendahus, Skiftun		
Omlagging av ved Ølesund, Randøy		
Gatelys i Nesvikbakkane		
Gang- og sykkelveg/fortau v/Fister skule til nye Eikehaugen		
Gang- og sykkelveg/fortau Mælslia til RV13		
Utviding av veg til Fister skule		

Tiltak	Kostnad	Kommentar
Ny parkeringsplass Fister skule/barnehage		Utviding av eksisterande elelr ny p-plass
Gangsti Tverrvintan Hjelmeland		Eldre reguleringsplan
Fleire møteplassar Solbjørvegen		Frå skulen og opp til Solbjør
Betre skilting av møteplassar mv. i bustadfelt		Blir brukt til parkering, skapar vanskelege situasjonar
Lys ved busskuret på Hauge, Jøsenfjorden		Mange elevar som venter på skulebussen i mørke, innspel frå Bygdarådet/bygg og anlegg

## 9.2 B - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på fylkeskommunal veg

Prioritering	Tiltak	Kostnad	Kommentar
1	G/S-veg frå RV13XKyrkjevegen til Kirkhus, Årdal		Ferdig regulert, fylkeskommunalt prosjekt
2	G/S-veg Kleppakrossen-Viganeset	8 000 000	Ferdig reguleringsplan, under oppdatering av fylkeskommunen. Fylkeskommunalt prosjekt
	G/S-veg/gatelys Joker til Lid på Fister		Ikkje regulert
	Gatelys Klokkarjordet – Skaret, Fister		
	G/S-veg/gatelys Jøsenfjorden		Ferdig regulert, gamal plan

Prioritering	Tiltak	Kostnad	Kommentar
	G/S-veg skulen til Dalane, Årdal		Ikkje regulert
	60sone Kvame Steinsland. Gatelyst same strekning		
	Gang og sykkelveg rundt Krofjellet, Hjelmeland		Ikkje regulert
	Tenna gatelyst tidlegare på kvelden		
	Betre lys ved gangfelt i sentrum		
	Vurdera fotgjengarfelt ved krysset ned til Extra på Sande		
	Skoging på nedsida av veg mellom Randøy bru og Ølesund. Dette grunna dårleg sikt og tetting av stikkrenner.		
	Skoging i Ølesundbakken grunna dårleg sikt		
	Gangfelt ved Joker Fister		Fleire skuleborn kryssar vegen, fartshumpar er ikkje nok

### 9.3 C - Liste over fysiske trafikktryggingstiltak på RV13

Tiltak	Kommentar
Gatelyst frå Utsikten til Hjelmeland samfunnshus	

Tiltak	Kommentar
Betre forhold for kryssande av RV13 på Nesvik	Problem ved avkøyringa til Skiftun
Tiltak på ferjekaiane	
Puntnesbakken: Det er mjuke trafikantar som krysser vegen fleire stader, men ingen skilt som synleggjer dette	
G/s-veg langs RV13: Forlenge sykkelsti v/Melebrauta ved bruk av gamal sykkelsti og steinbru, kryssing forts til elvaosen ved Riskedalsvatnet. Fartsgrense vert redusert til 50km/t for strekninga.	