



Strand kommune

Trafikksikkerhetsplan 2017 - 2018

Datert: 01.11.2017

INNHALDSREGISTER

Bakgrunn	side 3
Sammendrag	side 4
1.0 Visjon og mål	side 5
2.0 Dagens organisering	side 6
3.0 Tiltak	side 7
3.1. Organisatoriske tiltak	side 7
3.2 Holdningsskapende tiltak	side 7
3.3 Andre tiltak, forhold til andre planer	side 8
3.4 Fysiske tiltak	side 9
4.0 Oversikt over mulige tiltak	side 11
5.0 Handlingsplan	side 14
6.0 Oppfølging og evaluering	side 15

VEDLEGG:

Oversiktskart over prioriterte tiltak:
Utarbeides senere

BAKGRUNN

Gjeldende trafikksikkerhetsplan for Strand kommune ble vedtatt 2012, og gikk ut i 2016.

Fra og med 2001 har en vedtatt og oppdatert trafikksikkerhetsplan vært en forutsetning for å få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger.

En administrativ arbeidsgruppe bestående av plan- og utredningsleder/folkehelsekorodinator Fay Veronika Kristensen, barnehagekonsulent Arild Johannesen, skolerådgiver Guro Harbo Ur, driftsleder samferdsel Ole Tuntland og kommunalleder Jan Leland, har nå laget et revidert forslag til plan.

Rådmannen foreslår å forlenge gjeldene plan frem til 2019 da arbeidet med plan for grønn mobilitet og trafikksikkerhet er ferdig, der trafikksikkerhetsplan er en del av den planen.

I denne forlengende utgaven av trafikksikkerhetsplanen endres kun tiltaksplanen.

SAMMENDRAG

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen består av to hoveddeler, holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak.

Holdningsskapende tiltak.

Erfaringer viser at mange av trafikkulykkene skyldes atferdsrelaterede forhold. Mye av innsatsen bør derfor konsentreres om holdningsskapende tiltak.

Skolen vil stå sentralt, både gjennom undervisningen og til å påvirke foreldre til aktsom kjøring. En vil stimulere til at barn går/sykler til og fra skolen, der forholdene er lagt til rette, både av hensyn til barnas egen helse og av hensyn til å få ned ulykkesrisikoen på skolevegene gjennom redusert trafikk.

Det må informeres om hensiktsmessig kjøreatferd ved levering og henting av skolebarn ved skoleområdet.

Helseundersøkelser viser at barn i dag er inaktive. Dette gir seg utslag i nedsatt motoriske ferdigheter og skjelett- og muskelskader. Et av målene i Trafikksikkerhetsplanen er derfor å få barn til å gå, eventuelt sykle når de blir større, til og fra skolen der det er tilrettelagt med gang- og sykkelveger. Dersom vi fikk barna til å gå til skolen, ville trafikken på skolevegen bli betraktelig redusert. Foreldre som kjører sine barn til og fra skolen representerer i seg selv en stor ulykkesrisiko. For at barn skal ha en tilfredsstillende trafikksikker skoleveg bør forholdene legges best mulig til rette i form av fysiske tiltak som gang- og sykkelveger og gatelys.

Fysiske tiltak.

Det er de fysiske tiltakene folk flest tenker på når det er snakk om trafikksikringstiltak (bygging av gang- og sykkelveger, nedsatt fartsgrense, humper, veglys m.m.). De fysiske tiltakene er likevel viktige og ofte de som skaper størst engasjement blant lokalbefolkningen. Av fysiske tiltak som gir god ulykkesreducerende effekt, er eksempelvis belysning og anleggelse av rundkjøringer i større kryss.

I tillegg driver politiet og vegvesenet med trafikksikkerhetsarbeid gjennom trafikkontroller og forebyggende arbeid.

1. VISJON OG MÅL

En visjon er et ønskelig fremtidsbilde som det er enighet om. Null-visjonen (0 drepte og 0 skadde) er et eksempel på dette hentet fra Sverige.

Null-visjonen er en strategi for fremtiden. Intet menneske skal behøve å dø eller invalidiseres i trafikken. Dersom null-visjonen skal ha noe for seg, er det denne målsettingen som må aksepteres av hele samfunnet, og av hvert enkelt individ. Den største årsaken til at så mange ulykker skjer skyldes menneskelig svikt. Derfor er det vi som trafikanter som kan gjøre mye selv, med vår egen holdning og adferd i trafikken. Vi vet bl.a. at hadde alle brukt sikkerhetsbelte i bilene, hadde alle som er ute i mørket som fotgjengere brukt reflekser, hadde alle som syklet brukt hjelm, hadde alle som kjørte bil fulgt dagens fartsgrenser, overholdt vikeplikten og ingen kjørt etter å ha drukket alkohol (eller i ruset tilstand av andre årsaker), ville vi redusert antall trafikkskadde og drepte betydelig.

I en trafikksikkerhetsplan er det naturlig å knytte visjonen opp mot innbyggernes helse og trivsel. I forslag til kommuneplan for Strand 2010 - 2022 som nå er under behandling har kommunestyret vedtatt følgende visjon:

”Sammen om trivsel”

Med dette menes:

Strandasamfunnet skal være et levende lokalmiljø som preges av trygghet i hverdagen, optimisme, romslighet og respekt for ulike kulturverdier, holdninger og behov.

Strand kommune skal kjennes som den gode bostedskommunen med gode oppvekstvilkår for barn og unge, og et samfunn hvor trivsel og høy livskvalitet for alle prioriteres.

Kultur- og fritidstilbudet skal være varierte og tilbys både innbyggerne og andre som besøker oss.

For kommunens arbeid med trafikksikkerhet er det satt følgende mål:

Hovedmål:

Ingen som ferdes på vegen i Strand skal bli drept eller skadet.

Delmål:

1. Drive holdningsskapende arbeid blant barn og unge
2. Sikre vegene for de myke trafikkantene generelt
2. Sikre skolevegen fra hjem til skole
3. Bygge ut gang- og sykkelveger

2. DAGENS ORGANISERING

Det finnes ingen lovhjemmel eller prosedyre for hvordan kommunene skal drive sitt trafikksikkerhetsarbeid. Det er derfor opp til kommunen selv hvordan arbeidet organiseres både administrativt og politisk.

Ansvar for fysiske trafikksikkerhetstiltak er tillagt kommunalavdeling teknisk, mens det politiske ansvaret ligger hos formannskapet/kommunestyret.

Kommunalavdeling for oppvekst og levekår har det generelle ansvaret for holdningsskapende tiltak blant barn og unge gjennom undervisningen, og gjennom helsestasjonene som veileder barn og foreldre om helseskadelige forhold og stimulerer til bruk av sikkerhetsutstyr.

Kommunen kan gjennom arbeid med planer (kommuneplan/reguleringsplaner) sterkt påvirke trafikkmønsteret gjennom nøye vurderinger av hvor det skal bygges boliger og legges til rette for arbeidsplasser.

Fysiske tiltak i kommunal regi.

Ansvarlig: Kommunalavdeling teknisk

Plan-og bygningsloven – arealplaner.

Kommuneplanens arealdel bør tas opp til rullering hvert fjerde år (minst en gang hver kommunestyreperiode). Kommuneplanen omhandler viktige ledd i kommunikasjonssystemet og er en viktig premissleverandør for trafikksikkerhetsarbeidet gjennom lokalisering av utbyggingsområder for boliger, næring og offentlige områder som skoler og barnehager.

Reguleringsplaner og tiltak som krever hjemmel i en slik plan behandles av forvaltningsutvalget og godkjennes av kommunestyret. For gjennomføring av en gang-og sykkelvegtrase kreves eksempelvis en godkjent reguleringsplan.

Vegtrafikkloven/vegloven – andre tiltak.

Trafikksikkerhetstiltak som ikke krever forankring i reguleringsplan (skilt, fartsgrenser) behandles av forvaltningsutvalget.

Prioritering av trafikksikringstiltak blir behandlet i formannskapet.

Holdningsskapendearbeid.

Ansvarlig: Kommunalavdeling Oppvekst og levekår.

Helsesøstertjenesten:

Helsesøstertjenesten gjennom helsestasjonen har et godt utgangspunkt for veiledning av barn og foreldre, da alle barn og foreldre i kommunen nåes.

Jordmor er den første som treffer på vordende foreldre og hun orienterer om /deler ut brosjyre ang. sikring av barn i bil.

Andre trafikksikkerhetstiltak - skoleskyss.

Opplæringslovens § 7-1 har bestemmelser om skoleskyss som fastslår at ”elevar i 2.-10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skolen har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda”.

Kommunen er ansvarlig for å yte skoleskyss til elever som gis rett til skyss på grunn av særlig trafikksikkerhet eller vanskelig skolevei når den er under hhv. 2 eller 4 km, utover disse skyssgrensene har fylkeskommunen hele ansvaret, jf. Oppl. § 13-4.

3. TILTAK

Dette kapitlet inneholder tiltak organisert etter følgende tema:

3.1 Organisatoriske tiltak

3.2 Holdningsskapende tiltak

3.3 Tiltak utenfor det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet, forbindelse til andre planer

3.4 Fysiske tiltak

3.1 ORGANISATORISKE TILTAK

Politisk ansvar.

I kommunen er ansvaret for opplæring i barnehager, helsesøstertjenesten og skoler innenfor gitte økonomiske rammer fra kommunestyret lagt til Levekårsutvalget, tilsvarende er ansvaret for gjennomføring av fysiske trafikksikkerhetstiltak lagt til formannskapet.

Administrativt ansvar.

Gjennomføring av fysiske tiltak er lagt til kommunalavdeling Teknisk og næring.

Det holdningsskapende arbeidet administreres av kommunalavdeling Oppvekst og levekår

Skal trafikksikkerhetsarbeidet lykkes må det utvikles et tverretattlig samarbeid. Det er derfor viktig at de to nevnte kommunalavdelinger samarbeider i saker der det er naturlig.

3.2 HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK

Trafikantgruppe	Type tiltak	Ansvarlig (i samarbeid med)
Barn (0 – 6 år)		
1	Kontaktpersoner på helsestasjonen og i barnehagene	Barnehagekonsulent, Leder for Helsesøstertjenesten
2	Styrking av trafikkopplæringen i barnehagene	Barnehagekonsulent
3	Informere om sikring av barn i bil	Barnehagekonsulent, Leder for Helsesøstertjenesten
Barn (6 – 13 år)		
4	Kontaktperson på alle barneskolene	Skolefaglig ansvarlig
5	Styrking av trafikkopplæringen på alle barneskolene	Skolefaglig ansvarlig
Ungdom (13 – 16 år)		
6	Kontaktperson på alle skolene	Skolefaglig ansvarlig
7	Styrking av trafikkopplæringen på alle ungdomsskolene	Skolefaglig ansvarlig

Beskrivelse av de ulike tiltakene:

Etter at barnet er født følges et opplegg utgitt av Helsedirektoratet. De har gitt ut brosjyrene ”Barns Miljø og sikkerhet” for forskjellige aldersgrupper.

Brosjyre 1 – Ved hjemmebesøk – Sikring av barn i bil

Brosjyre 2 – Ved 6 mnd. konsultasjon – Sikring av barn i bil – Sykling med barn på sykkel – Sykkelhjelmer

Brosjyre 3 – Ved 2års konsultasjon – Sikring av barn i bil – Sykling – Hjelmer – Refleks

Brosjyre 4 – Ved 4års konsultasjon – Sikring av barn i bil – Sykling – Hjelmer – Refleks

Brosjyre 5 – Ved førskolekonsultasjon (5 årsalder) – Sikring av barn i bil – Sykling – Hjelmer – Refleks. Barna får utdelt hver sin refleksbrikke.

Barnehagen:

Alle barnehagene i Strand, både kommunale private, har det som defineres som "Førskolegrupper". Disse gruppene består av avgangsbarn. Samtlige grupper har skoleforberedende aktiviteter hvor trafikkopplæring er en naturlig del av innholdet.

Rammeplanen for barnehager (01.08.17) kapitel «Nærmiljø og samfunn» legger opp til at gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet og lærer å orientere seg og ferdes trygt.

Grunnskolen:

I Læreplanverket for kunnskapsløftet, L-06, står følgende kompetansemål under faget kroppsøving:

4.årstrinn: Eleven skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister

7.årstrinn: Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.

I tillegg til selve undervisningen som er regulert at L-06, har skolene et etablert samarbeid med Trygg Trafikk på ulike trinn som er til hjelp for å nå kompetansemålene.

Kontroll og overvåkning.

Kontroll og overvåkning er virkemidler som kommunen ikke rår over. Kommunen kan imidlertid samarbeide med politi/lensmannskontor og Statens Vegvesen(vegkontor/trafikkstasjon) om tiltak, eksempelvis komme med tips eller henstillinger om gjennomføring av fartskontroller på veger der det ofte kjøres for fort.

3.3 ANDRE TILTAK, FORHOLD TIL ANDRE PLANER

Arealbruk og lokalisering

På lang sikt er dette et av de viktigste virkemidlene i det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet. Arealbruk -og lokalisering vil i hovedsak være styrt gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. Gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplaner med tilhørende krav i utbyggingsavtaler vil utbygger av boligfelt kunne bli pålagt å bygge ut infrastruktur (for eksempel fortau og gang- og sykkelveger) fra boligfeltet og frem til sentrale målpunkt for gående/syklende.

I tillegg til Plan-og bygningsloven som hjelper all vern og utbyggingstiltak i en kommune, er det utformet nasjonale målsettinger og føringer gjennom såkalte »rikspolitiske retningslinjer». Det er blant annet vedtatt rikspolitiske retningslinjer for:

- Barn og unge
- Samordnet areal-og transportplanlegging
- Universell utforming

Kommuneplanen.

Det er i første rekke kommunen som gjennom planlegging former det fysiske miljø og sikrer kvalitet og muligheter for etablering av trygge lokalsamfunn.

Kommuneplanens arealdel viser bl.a. lokalisering av boligområder, næringsområder, offentlige områder (skoler m.m.) og friområder. Formål med arealplaner brukt som trafiksikkerhetstiltak er å lokalisere "byggeområder" slik at trafikkmengden og reiseavstanden blir minst mulig.

Reguleringsplaner.

Reguleringsplaner er mer detaljerte planer som viser adkomstveger, adkomstvegernes tilknytning til hovedvegnettet, vegbredde, m.m. Det er viktig å utforme vegnettet på en slik måte at kostbare trafiksikkerhetstiltak ikke må etableres i etterkant for å rette opp mangel på gode løsninger for gående/syklende og kjørende.

I reguleringsplaner er det også viktig å tilrettelegge for interne gangveger som bindeledd mellom boligfelt, snarveger, m.m. Kommunens vegnorm setter krav til utforming av vegsystemet (blant annet for kjøreveger, gang-/sykkelveger, snuplasser, byggelinjer og siktforhold) i forhold til ulike trafikkmengder.

3.4. FYSISKE TILTAK

Nye gang-og sykkelveger.

Bygging av gang-og sykkelveger øker antall gående og syklende, særlig dersom anlegget inngår i en større sammenheng og vedlikeholdes året rundt.

I tillegg til sikkerhetseffekten gir gang-og sykkelveger bedre framkommelighet og økt velferd både for gående og syklende – og de fungerer som møtested og bindeledd mellom barn og mellom naboer, og som rekreasjons-og mosjonsarena for unge og gamle.

Bygging av en gang-og sykkelveg er et relativt kostbart tiltak, anslag mellom kr 10 000 og kr 20 000 pr meter, avhengig av omfanget av opparbeidelse. For å bygge gang-og sykkelveg må det foreligge godkjent reguleringsplan. Utarbeidelse av en slik plan kan ofte ta lang tid, opptil 1-2 år.

Kombinasjonen høye kostnader og ofte tidkrevende planlegging medfører at gang-og sykkelveger må sees i et langsiktig perspektiv. Kostnadene kan dekkes av Statens Vegvesen, fylkeskommunen eller kommunen, alt etter hvilken kjøreveg gang-og sykkelvegen sokner til.

Det er godkjent reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs riksvegen fra Tunglandselva og til Strandastøa. Det forventes oppstart på bygging av delstrekning fra Strandastøa til Jørpeland i 2018

Fortau.

Fortau er i hovedsak et aktuelt tiltak i sentrumsområder, men også i boligområder. I tillegg til utformingen, og vedlikeholdet, og bruken av selve fortausarealet, er det viktig at det legges til rette for gode krysning steder, enten det gjelder ved gatehjørner eller langs strekninger.

Fortau kan anlegges på areal som kan tilhøre tilstøtende bebyggelse (privat) eller det offentlige.

Busslommer, av- og påstigningsplass ved skolene, kollektivtiltak.

Arealdisponeringen rundt en busslomme er viktig. Arealet bør være flatt slik at bussen ikke sklir mot elevene og at elevene ikke sklir inn mot bussen på glatta. Det er viktig at busslommer og snuplassene for buss ved skolene er godt belyst og tilrettelagt med universell tilpassning.

Fartsregulerende tiltak.

Skadeomfanget øker dramatisk med hastighetsnivået i kollisjonsøyeblikket, ikke minst når det gjelder myke trafikanter. Eksempelvis har en fotgjenger 90 % sjanse til å overleve en påkjørsel i 30 km/t, mens dersom farten er 50 km/t er fotgjengerens overlevelsessjans bare 15 %. Dette viser hvor viktig det er å få redusert den reelle farten, og ikke bare stole på at skilting eller andre tiltak alene gir det ønskede fartsnivået.

Fartsgrenser.

De generelle fartsgrensene i Norge er 80 km/t i spredtbygd strøk og 50 km/t i byer og tettsteder. Ut over dette kan det fastsettes særskilte fartsgrenser for ulike vegtyper/områder (30, 40, 60, 70, 90 km/t). Høy avkjørselstetthet, mange ulykker og lite tilfredsstillende gang-og sykkeltilbud kan føre til at fartsgrensen settes ned. Kommunen har vedtaksmyndighet for kommunale veger, mens det er Statens Vegvesen som er vedtaksmyndighet for Riks-og fylkesveger og private veger.

Innsnevring i kjørebane.

Innsnevring av vegbredden gjør det mer oversiktlig for de som skal krysse kjørebane, men hastighetsreduksjonen er vanligvis liten. Miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) er innsnevring i kjørebane, opphøyninger m.m. kombinert med beplantninger.

Humper.

Det anbefales humper i bolig-gater som er belastet med gjennomgangstrafikk.

Kriterier for å anlegge fartsdempere er at beboere som må passere fartsdempere til eiendommen innen boligfeltet skal ha mulighet til å uttale seg. Det må være velforening/eventuelt interessegruppe som foretar denne undersøkelsen. Det må være flertall blant beboerne før det kan anlegges fartsdempere.

Humper i bolig-gater uten gjennomgangstrafikk må bekostes av søker (velforening).

Samme kriterier som ovenfor.

I bolig-gater med gjennomgangstrafikk, som også blir benyttet til busstrace, anlegges humper av type «busshump». Dette begrunnes med dårlig effekt av innsnevring. Det er i dag flere typer som er tilpasset busser/større kjøretøyer. Type avklares i nært samarbeid med busselskap.

Soneregulering.

Alle kommunale boligfelt bør være skiltet med 30 km/t.

Ombygging av kryss.

I vegkryss med stor trafikk kan ventetiden for vikepliktig trafikk bli lang. Dette kan friste trafikantene til å utnytte små tidsluker. Om lag 40 % av alle politirapporterte personskadeulykker inntreffer i kryss. Rundkjøringer reduserer antall personskadeulykker med 25 – 35 %. Dette gjelder kryss som tidligere var vikepliktregulerte. Risikoen for personskadeulykker i rundkjøringer (antall ulykker pr million innkommende kjøretøy) er lavere enn i noen annen type plankryss. Undersøkelser tyder på at fotgjengerulykker reduseres like mye som andre ulykker ved bygging av rundkjøring. For sykkelulykker er reduksjonen i ulykestall noe mindre, ca 10-20 % (mot 30-40 % for totalt antall personskadeulykker). Antall materiellskadeulykker øker derimot i rundkjøringer (TØI: Trafikksikkerhetshåndbok).

Strand fikk sin første rundkjøring i Torgerkrossen på Tau. Det er nå etablert to på Jørpeland v/kryss Rådhusgaten og v/kryss Dalavegen. Neste rundkjøring kommer sansynlig på Tau i krysset v/Bedehusvegen i forbindelse med skoleutbyggingen.

Underganger.

Planskilte kryssingssteder gir sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som skal krysse vegen – dersom anlegget brukes vel og merke. Plasseringen av en undergang / overgang må planlegges nøye, spesielt med den hensikt at tiltaket ikke blir noen vesentlig omveg. Ellers er det viktig med god sikt, belysning, renhold og slak stigning.

Det er nå bygd undergang ved Karlsakrossen på Tau og godkjente reguleringsplaner har underganger under riksvegen ved:

- Rådhuset på Jørpeland
- Skolebakken
- Barkved
- Sør for Tunglandselva
- Nord for Tungland industriområde

Belysning.

Vegbelysning anses som det trafikksikkerhetstiltaket med størst ulykkesreducerende effekt.

Vegbelysning reduserer antall dødsulykker i mørke med ca 65 %, antall personskadeulykker med ca 30 % og antall materiellskadeulykker med ca 15 %. Vegbelysning har større virkning på fotgjengerulykker i mørke (ca 50 %) enn på andre ulykker (TØI: trafikksikkerhetshåndbok).

Trafikkmengde og ulykkesrisiko er de viktigste vurderingskriteriene som legges til grunn for å etablere vegbelysning. Imidlertid forutsettes alltid gangfelt, underganger, rundkjøringer m.m å være utstyrt med belysning.

Beregnet kostnader (alle tall uten mva.) for etablering av lyspunkter er, nøkkeltall:

Graving i asfalt inkl asfalt ca kr 740 pr meter. Vil varierer ut i fra hvor mye som må asfalteres. Ca avstand 35 meter, total kostnad pr lyspunkt blir ca kr 50 000.

I tillegg kommer driftskostnader med ca kr 650 (kr 255 vedlikehold og ca kr 400 i strøm) pr lyspunkt.

Kommunen har hatt driftskostnader med gatelys langs offentlige veger. Statens vegvesen har gitt driftsstøtte langs rv. der lyskravet er tilfredsstillende. Det er nå en omlegging når det gjelder overtagelse av gatelysansvaret lang riks og fylkesvegnettet. Dette arbeidet ventes gjennomført i løpet av 2018.. Det blir da Statens vegvesen som får ansvar for utbygging og drift/vedlikehold langs riksvegen og fylket tilsvarende langs fylkesvegene.

Vedlikehold.

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale veger. Pr. 01.01.2017 hadde Strand kommune ansvar for vedlikehold av vel 94 km veg, ca. 5 km gang- og sykkelveg og ca. 3 km fortau.

Med drift og vedlikehold menes blant annet siktforbedring, lapping asfaltdekke, høvling grusveger og brøyting/strøing. Dette er rene driftstiltak som ikke kommer med i selve handlingsplanen. Det er i økonomiplanen satt av midler til reasfaltering i økonomiplanperioden.

Gangfelt.

Vanlige gangfelt synes å føre til økning i antall ulykker, både for fotgjengere og biler (påkjøring bakfra). Undersøkelser viser at fotgjengerulykker øker med 28 % ved etablering av gangfelt. Dersom gangfeltene imidlertid opphøyes eller belysningen bedres oppnås en viss ulykkesreduksjon. Det er kun opphøyde gangfelt som bør anbefales.

Kriteriene for etablering av gangfelt er bla knyttet til fartsgrense, trafikkmengde og antall kryssende fotgjengere. De formelle kravene til etablering av gangfelt er relativt detaljerte. Vegnormalen setter krav om minimum 200 biler og 25 fotgjengere i rushtimen ved 50 km/t. Ved 60 km/t er minimumskravet 100 biler eller 25 fotgjengere i rushtimen.

4.0 OVERSIKT OVER MULIGE TILTAK

Fysiske tiltak.

Det er mange virkemidler å velge mellom i trafikksikkerhetsarbeidet. Det er imidlertid stor variasjon med hensyn til ulykkesreducerende effekt, kostnad og gjerne antall personer tiltaket kommer til gode. Eksempelvis er en gang-og sykkelveg et svært kostbart tiltak som alene kan binde opp midler for flere år fremover, mens en enkel busslomme kan gjennomføres for en heller beskjeden sum. De mindre kostbare tiltakene kan ha en større nytte/kostnad effekt enn kostbare gang-sykkelvegprosjekter. Ut i fra en helhetlig vurdering av fri skoleskyss/ eller tiltak (for eks. gatebelysning/fortau/gang- og sykkelveger) kan prioriteringene foretas.

I trafikksikkerhetsarbeidet skal det både tas hensyn til de myke trafikantenes sikkerhet og bilistenes fremkommelighet.

Det ligger inne mange søknader om gatelys langs fylkesveger som brukes som skoleveg. Ved å søke om trafikksikringsmidler til gatelysutbygging vil staten og fylke dekke investeringskostnadene.

I det følgende gis det en oversikt over mottatte innspill til mulige trafikksikkerhetstiltak:

Gatelys:

Tiltak langs fylkesveger	Kostnad (eks mva)
Gatelys Fv. 524 Heiabakkane (8 lyspunkter, luftkabel)	320 000
Gatelys Fv. 530 Voster v/kirkegård (1 lyspunkt, luftkabel)	35 000
Gatelys Fv. 528 Rv.13 - Vaula bru (8 lyspunkter- luftkabel)	350 000

Gatelys Fv. 523 Geiteskjær (1 lyspunkt- luftkabel)	35 000
Gatelys langs kommunale veger:	
Gatelys kom. veg Idse mot Molkebakken (20 lyspunkter, luftkabel)	800 000
Gatelys kom. veg Erlandsdalen (4 lyspunkter- luftkabel)	150 000
Gatelys kom.veg Barkvedvegen kryss Rv.13 – Nordlys (5 lyspunkter, jordkabel)	250.000
Gatelys kom. veg Ole Th. Barkvedsveg (6 lyspunkter, jordkabelkabel)	300 000
Gatelys Tunglandsvegen- Bjørkevegen (18 lyspunkter, jordkabel)	850 000

Fortau

Tiltak	Kostnad (inkl mva)
Skolebakken	3 000 000
Seljevegen (Lauvtunvegen– Austlivegen),	2 500 000
Førlandsringen fra Skogstjernevegen - Hellandsvegen	2 000 000
Førlandsringen fra Fullshammervegen – Marmorvegen (ikke planlagt)	3 000 000

Gang- og sykkelveger

Tiltak	Kostnad (inkl mva)
Rv 13. Strandastøa – Grønevoll (finansiering fra fylkeskommunen og staten, ikke endelig avklart)	60 000 000
Rv. 13 Tunglan – Fjelde/Grønevoll	39 000 000

Fartsdempende tiltak i boligater med gjennomkjøring, eller med stor trafikk

Tiltak	Kostnad
Marmorvegen/Granittvegen	40 000
Hellandsvegen (øvre del) Opphøyet gangfelt inkl. intensiv belysning etableres våren 2018	40 000
Reshaugvegen (Fjelltunvegen – Staaltun)	35 000
Nygårdsbakken	35 000
Einarhaugvegen	50 000
Rognevegen	60 000

*): hver fartsdemper (hump) koster ca kr 10 000, avstand mellom fartsdempere bør være 70 – 100 meter.

Fartsdempende tiltak i boligater med busstrace.

Tiltak	Kostnad
Jøssangvegen v/Vika (krever justert fartsgrense først)	50 000

*): hver fartsdemper (hump) koster ca kr 10 000, avstand mellom fartsdempere bør være 70 – 100 meter.

Uderganger/overganger.

Tiltak	Kostnad (inkl mva)
Rv. 13 ved Rådhusgaten	7 200 000
Rv.13 ved Jørpeland helsesenter	11 100 000
Rv. 13 ved Barkved	11 000 000
Rv. 13 ved Tunglandsbrua	7 200 000
Rv. 13 ved Tungland (nord for kryss Jøssangvegen)	7 200 000

Rundkjøringer.

Tiltak	Kostnad (inkl mva)
Rv. 13 kryss Bedehusvegen – Tau (utbedring her inngår i handlingsprogrammet for fylkesveger)	Uavklart pris

Andre tiltak

Tiltak	Kostnad (inkl mva)
Fartsgrense i Jørpeland sentrum	15 000
Fartsgrense Jøssangvegen	5 000

5.0 HANDLINGSPLAN

Handlingsplan for holdningsskapende arbeid.

Trafikantgruppe	Type tiltak	Ansv. (i samarb. med)
Barn (0 – 6 år)		
1	Kontaktpersoner på helsestasjonen og i barnehagene	Barnehagekonsulent, Helsesøster
2	Styrking av trafikkopplæringen i barnehagene	Barnehagekonsulent
3	Informere om sikring av barn i bil	Barnehagekonsulent, Helsesøster
Barn (6 – 13 år)		
4	Kontaktperson på alle barneskolene	Skolefaglig ansvarlig
5	Styrking av trafikkopplæringen på alle barneskolene	Skolefaglig ansvarlig
Ungdom (13 – 16 år)		
6	Kontaktperson på alle skolene	Skolefaglig ansvarlig
7	Styrking av trafikkopplæringen på alle ungdomsskolene	Skolefaglig ansvarlig

Handlingsplan for fysiske tiltak i tilknytning til riksveg.

Kostnadene for tiltakene er stipulerte kostnader. Feilmarginen ligger innenfor 20 % - 30 %. Det må derfor utarbeides mer detaljerte kostnadsoverslag for det enkelte tiltak etter hvert som tiltaket blir prioritert.

Prioritet	Kart	Tiltak	Kostnad (inkl mva)
1		Rv.13 gang-/sykkelveg Strandastøa – Grønevoll	60 000 000
		Rv. 13 gang-/sykkelveg Tunglandsbrua – Fjelde	39 000 000

Handlingsplan for fysiske tiltak i tilknytning til fylkesveger.

Kostnadene for tiltakene er stipulerte kostnader. Feilmarginen ligger innenfor 10 % - 20 %. Det må derfor utarbeides mer detaljerte kostnadsoverslag for det enkelte tiltak etter hvert som tiltaket blir prioritert.

Prioritet	Kart	Tiltak	Kostnad (eks mva)
1	ja	Gatelys Fv. 523 Kjøløvik (bygges av Statens vegvesen)	Penger er bevilget
		Vurdere trafikkspeil i krysset fylkesveg 523 Amdal/Alsvik	

Handlingsplan for fysiske tiltak i tilknytning til kommunale vegger.

Kostnadene for tiltakene er stipulerte kostnader. Feilmarginen ligger innenfor 20 % - 30 %. Det må derfor utarbeides mer detaljerte kostnadsoverslag for det enkelte tiltak etter hvert som tiltaket blir prioritert.

Prioritet	Kart	Tiltak	Kostnad (inkl mva)
1		Fortau langs Skolebakken - Jørpeland	3 000 000
		Fortau langs Seljevegen (fra Lauvtunvegen – Austlivegen)	2 500 000
		Fortau langs Førlandsringen (fra Skogstjernevegen-Hellandsv.	2 500 000
		Fortau langs Førlandsringen (fra Fullhammervegen-Marmorvegen)	3 500 000

5.1 FINANSIERING.

Statens Vegvesen

Midler fra statens vegvesen til trafikksikkerhetstiltak blir avklart gjennom behandling Nasjonal Transportplan med tilhørende handlingsprogram og gjennom statsbudsjettet for hvert år. Det er ikke registrert at det er avsatt midler til spesielle tiltak langs riksvegen i Strand.

Rogaland fylkeskommune

Regionalplan for areal- og transport i Ryfylke.

Planen har vært ute til høring, og ble sluttbehandlet i fylkestinget 07.06.2011.

I handlingsplanen er det ført opp behov for en del nye prosjekter, men ingen av spesifiserte prosjektene er i Strand kommune. Det er imidlertid satt av midler til mindre utbedringer, gang-/sykkelvegprosjekter, trafikksikringsprosjekter og ”aksjon skoleveg”. Konkrete bevilgninger til tiltak blir gjort i årsbudsjett/økonomiplan i fylkeskommunen.

Trafikksikkerhetsmidler.

For å få trafikksikkerhetsmidler til tiltak langs kommunale vegger kreves det at kommunen dekker 40 % kostnadene mot at fylkeskommunen dekker 60 %.

Trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveger dekkes av fylkeskommunen og det bevilges ikke trafikksikkerhetsmidler til tiltak på riksveger.

Strand kommune

År	2018	2019	2020	2021
Budsjett/øk.plan	300 000	300 000	300 000	300 000

Strand kommune prioriterer å søke trafikksikringsmidler fra fylke til opparbeidelse av fortau langs Skolebakken for 2018. Det ble søkt om trafikksikringsmidler til fortau langs Seljevegen i 2017 uten å få tilslag. Kommunen prioriterer Skolebakken i 2018 da vann og avløp skal rehabiliteres og gaten skal bygges opp med forsterket overbygning og det er i forslag til økonomiplan foreslått full bevilgning (3 mill) til opparbeidelse av regulert fortau samtidig. Dersom kommunen får bevilget trafikksikringsmidler må kommune dekke egenandel på 40 % av totalkostnadene.

Midler til trafikksikkerhetstiltak tas opp i økonomiplanen hvert år. Det er nødvendig med kommunale midler for å kunne nyttiggjøre tilskudd fra statlige trafikksikringsmidler til tiltak langs kommunale vegger.

6. OPPFØLGING OG EVALUERING

Planen tas opp til ny hovedjustering i 2018. Tiltaksdelen justeres hvert år.