



JØLSTER  
KOMMUNE

KOMMUNEDELPLAN  
for  
TRAFIKKTRYGGING

2014 - 2021



September 2014  
Oppdrag nr: 533301

Oppdrag nr. 533301	Oppdragsnamn: Kommunedel trafikktrygging, Jølster
Aktivitetsnr.	Aktivitetsnamn: Kommunedelplan

Tittel denne rapporten Kommunedelplan for trafikktrygging		Dato: 15.09.2014	Sidetall: xx
Oppdragsleiar hjå Asplan Viak Leikanger: Nils Husabø Prosjektmedarbeidar hos Asplan Viak Leikanger:		Kontaktperson hos Oppdragsgjevar: Thor Ove Farsund	

<p><b>Ekstrakt :</b></p> <p>Førre trafikktryggingssplan, sist revidert for perioden 2010 – 2013, er omarbeidd.</p> <p>Planen omfattar vegsystemet i heile kommunen (riks- fylkes- og kommunalt vegnett).</p> <p>Trafikkfarlege stader er kartlagde og ein har prioritert tiltak – både fysiske og haldningsskapande.</p> <p>Planen skal m.a. nyttast ved kommunalt økonomiplan/budsjettarbeid og som grunnlag for utarbeiding av meir detaljerte planar. Planen er og ein føresetnad for søknad om økonomiske midlar til ”Aksjon skuleveg”.</p>
<p><b>Emneord og stikkord:</b></p> <p>Kommunedelplan, Trafikktrygging</p>

OPPDRAKSLEIAR	
Dato 21.01.14	sign. NH

## FORORD

---

Denne planen er ei oppdatert utgåve av sist reviderte (for perioden 2010 – 13).

Planen omfattar det offentlege vegnettet i heile kommunen - med både fysiske tiltak og tiltak innan opplæring, informasjon, trafikk kontroll m.v.

Dokumentet er bygt opp m.a. med bakgrunn i rettleiarar frå Statens Vegvesen og Trygg Trafikk. Vidare er det henta bakgrunnsinformasjon m.a. frå fylkeskommunen sin handlingsplan for trafikktrygging for perioden 2014 – 2017 og i statistisk materiale frå Statens vegvesen Region Vest.

Det er utarbeidd planprogram som har vore ute på høyring, og som vart vedteke i kommunestyret 10.12.13 – sak K-069/13.

Planarbeidet er elles kunngjort etter reglane i plan og bygningslova, og det er, parallelt med ettersyn av planprogrammet, utført ei enkel spørjegransking ved utsende skjema til skular, barnehagar, lag/organisasjonar og ulike offentlege organ med fleire.

Utval for Plan og Utvikling er styringsgruppe for planarbeidet.

Administrativt frå kommunen si side er leiargruppa ved Thor Ove Farsund ansvarleg. Asplan Viak Leikanger er trekt inn som konsulent.

Det har vore arbeidsmøte i Jølster 22.10 og 28.11.13 der kommunen, Statens vegvesen og Asplan Viak deltok

Planen har vore handsamast i samsvar med plan- og bygningslova sine reglar for kommunedelplanar, og kommunestyret gjer endeleg vedtak om planen.

## **INNHALDSLISTE**

---

### **1.0 ORIENTERING, s.**

- 1.1 Bakgrunn
- 1.2 Aktører i trafikktryggingsarbeidet
- 1.3 Samspel mellom trafikktryggingsplanen og anna planarbeid
- 1.4 Lover, forskrifter og handbøker

### **2.0 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I KOMMUNEN I DAG**

- 2.1 Jølster kommune, trafikkmønster m.v.
- 2.2 Kommunalt ansvar for trafikktryggingsarbeid
- 2.3 Opplæring og informasjon
- 2.4 Kontroll og overvaking

### **3.0 TRAFIKKTRYGGLEIK – TILSTANDEN I DAG**

- 3.1 Ulukkes-situasjonen i Jølster samanlikna med fylket
- 3.2 Omfanget av ulukker på vegnettet i Jølster
- 3.3 Trafikkfarlege stader i Jølster kommune
- 3.4 Ulukkesårsaker

### **4.0 MÅL OG PRIORITERINGAR**

- 4.1 Visjon
- 4.2 Mål
- 4.3 Prioriteringar

### **5.0 IKKJE-FYSISKE TILTAK; M.A. TILTAK FOR Å FÅ BETRE ÅTFERD I TRAFIKKEN**

- 5.1 Opplæring og haldningsskaping
- 5.2 Kontroll og overvaking
- 5.3 Skuleskyss

### **6.0 VEGNETTET – FYSISKE TILTAK OG REGULERING**

- 6.1 Generell drift og vedlikehald
- 6.2 Strakstiltak
- 6.3 Større tiltak (investeringstiltak)

### **7.0 KOMMUNAL INVESTERINGSPLAN 2014 – 2018**

### **8.0 OPPFØLGING OG VIDAREFØRING**

*Vedlegg 1 – Trafikkfarlege stader m.v.*

*Vedlegg 2 – Ulukkes-kart 2006 – 2012 frå Statens vegvesen*

*Vedlegg 3 – Innsyn 2013, oversyn*

## 1.0 ORIENTERING

### 1.1 BAKGRUNN

Trafikkulukker er eit omfattande problem i eit moderne samfunn. Berre i første halvår i 2013 var det her i landet nærare 3000 ulukker og om lag 80 drepne – i politiregistrerte ulukker. I tillegg er det mange ulukker som ikkje vert registrerte.

Ulukkene gjev store konsekvensar for den einskilde trafikkskadde, men også for samfunnet m.a. ved store økonomiske utlegg i helsesektoren.

For å styrke trafikktryggingsarbeidet, må ei rekke verkemiddel takast i bruk. Her sit kommunane med ei sentral rolle. Dette kom klart fram i vedtak i Stortinget 27.02.96: *”Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafiksikkerhet, blant annet ved å sette slike planer som forutsetninger for å få midler til Aksjon skoleveg”.*

Frå 2001 har kommunal trafikktryggingsplan vore ein føresetnad for å få statlege trafikktryggingsmidlar, ”Aksjon Skuleveg”. (frå 2013: TIK-midlar)

Det ein vil oppnå med denne planen kan då oppsummerast slik:

- Fokusering på haldningsskapande tiltak gjennom at innbyggjarane, og særleg barn og unge, blir trekt inn i trafikktryggingsarbeidet.
- Oversikt over trafikkfarlege stader og framlegg til tiltak på alle vegane i kommunen dvs. kommune, fylkes- og riksvegar.
- Prioritering av trafikktryggingstiltak, m.a. som grunnlag for søknad om statlege trafikktryggingsmidlar og for kommunalt arbeid med økonomiplan og budsjett.
- Framlegg til løysingar for prioriterte tiltak

### 1.2 AKTØRAR I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

**Samferdselsdepartementet** styrer veg/trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Vegdirektoratet er det mest sentrale fagorganet for trafikktryggleik og har m.a. det overordna faglege og økonomiske ansvaret for vegsektoren.

Av **overordna planar** på nasjonalt nivå kan nemnast: Nasjonal transportplan (NTP), Nasjonal strategi for førebygging av personskaudeulykker, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg og Plan for tiltak mot ungdomsulukker. Vidare er ”Kunnskapsløftet” eit viktig overordna dokument.

**Statens vegvesen** planlegg og gjennomfører ei rekkje tiltak knytt til riksvegane. Staten deltek også med tilskot til trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar og har ansvar for trafikkmessige tilhøve knytt til køyretøy og trafikantar på alle vegar. Vegvesenet utarbeider m.a. oppfølging NTP, som: handlingsprogram for regionane, rassikringsplan for riksvegane i Sogn og Fjordane og kampanjeplanar for t.d. for fartskampanjen og ”Sei i frå!”

Frå og med 2010 overtok **fylkeskommunane** ansvaret for mange av riksvegane og fekk slik endå større ansvar for samferdsla og trafikktryggingsarbeidet.

Fylkeskommunen utarbeider handlingsplan for trafikktrygging og andre planar som er

relevante – t.d. Regional transportplan (RTP) og mål og strategiar for vidaregåande opplæring

Fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) har, jf.§40 A i vegtrafikklova, eit ansvar med å tilrå og samordne tiltak for trafikktrygging, og fylkeskommunen arbeider elles med trafikktrygging, mellom anna gjennom opplæringsavdelinga, folkehelsearbeidet og rettleiing i arealplanlegging.

**Politiet** arbeider med kontroll av førarar og køyretøy og med trafikkopplæring i barnehagar og skular. Dei etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader og har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak. Politiet utarbeider Strategiplan for politiets trafikkteneste og, på fylkesnivå, årleg plan (hovedordre) for trafikk og eigne trafikkplanar m/måltal for samarbeidande lensmannsdistrikt.

**Fylkesmannen**, m.a. ved helseavdelinga og utdanningsavdelinga, har også trafikktryggleik som del av sine arbeidsområde, m.a. har fylkesmannen (v/fylkeslækjar) ansvar når det gjeld inndraging av førarkort for ueigna førarar.

Vidare har fylkesmannen eit ansvar knytt m.a. til kommunane si arealplanlegging, der trafikktryggleik ofte vil vere eit tema.

**Kommunane** har ansvar for kommunale vegar og kan også påverka drift/utbygging på riks- og fylkesvegar, m.a. gjennom arbeid etter plan- og bygninglova. Kommunale veg- og trafikktryggingsplanar er viktige i denne samanhengen. Kommunane har og mynde til å fastsetja fartsgrensene på kommunale vegar.

Kommunane har ansvaret for barnehagar og barne- og ungdomsskulane og den trafikkopplæringa som skjer der.

Gjennom arbeid med og fråsegner til ulike fylkeskommunale og statlege planar (Nasjonal transportplan (NTP), regional transportplan (RTP) og ulike vegplanar), kan kommunane påverke korleis trafikktryggleik vert ivareteke.

Kommunane sitt ansvar for folkehelsa er fastsett i den nye folkehelselova, kapittel 2 (jf. nærare omtale i 1.4 nedanfor). Trafikktryggleik vil vere eit tema i den samanhengen.

**Trafikkskulane og busselskapa/drosjenæringa** (t.d. skuleskyss) har viktige roller trafikktryggingsarbeidet.

**Trygg Trafikk** er ein landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggingsarbeidet og fungerer som eit bindeledd mellom dette og dei offentlege styresmaktene. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper.

Av andre **friviljuge organisasjonar** kan nemnast motororganisasjonar som MA, KNA, NAF og andre trafikantorganisasjonar som t.d. sykkelorganisasjonar og eigne organisasjonar for trafikkskadde.

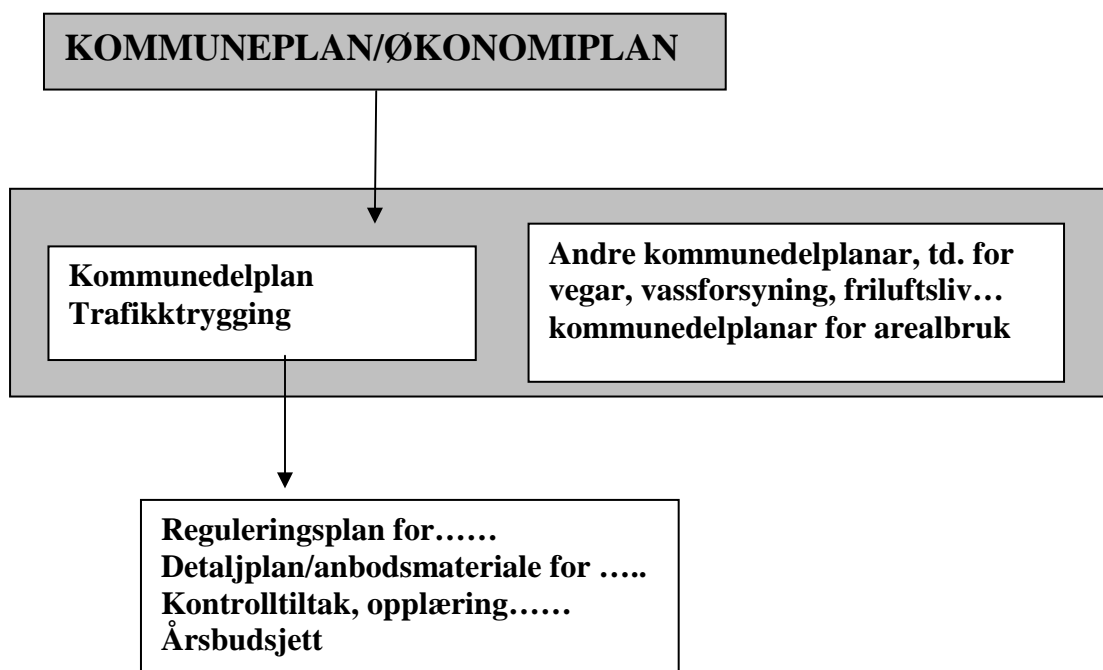
### **1.3 SAMSPEL MELLOM TRAFIKKTRYGGINGSPLANEN OG ANNA PLANARBEID**

Kommunedelplanen for trafikktrygging skal vere ein del av kommuneplanen. Planen skal syne kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste åra og vil såleis liggje til grunn for seinare detaljplanlegging, utbygging og andre aktivitetar.

Planen skal handsamast politisk i samsvar med Plan og bygningslova og m.a. reviderast minst ein gong i kvar valperiode.

Handlingsplanen for dei første åra skal rullerast kvart år – m.a. som eit grunnlag for økonomiplan- og budsjettarbeidet.

Kommunedelplanen sin plass i plansystemet kan illustrerast slik:



#### **1.4 LOVER, FORSKRIFTER OG HANDBØKER**

Ei rekkje lover og tilhøyrande forskrifter har innverknad på trafikktryggleiken og på bygging/drift av vegar.

**Veglova** omfattar dei generelle reglane som er knytt til trafikktrygging; m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet både for hovudvegar og lokalvegar. Det er også utarbeidd forskrifter og vegnormalar. Vidare blir kostnadsfordelinga mellom staten, fylkeskommunen og kommunane avklart.

I tillegg gjev Statens vegvesen ut handbøker. Desse er i første rekkje meinte til bruk i etaten sjølv, men også gjort tilgjengelege for andre slik som kommunane. Ein viktig del av desse handbøkene er Vegnormalane, der krav til bygging og vedlikehald/ drift av fylkesvegar/ riksvegar er sette opp. Dette dannar eit viktig grunnlag også for kommunale vegar.

**Vegtrafikklova** dannar grunnlaget for svært mange trafikktryggingsstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyretøy osb.

**Plan og bygningslova (PBL)** gjev m.a. grunnlag for å planleggje og gjennomføre fysiske tiltak. Med heimel i PBL er det m.a. fastsett rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegging.

#### **Folkehelselova**

Den nye lova om folkehelse kom i kraft 01.01.12 og set nye krav til kommunane sitt

folkehelsearbeid. Kommunen skal nytte alle sine sektorar, ikkje berre helsesektoren, for å fremje folkehelsa. Ulukkes-førebygging vil såleis vere eit viktig tema. Vidare er det viktig å leggja til rette for fysisk aktivitet – her kan ein t.d. peika på å leggje til rette for å kunne gå og sykle.

## **2.0 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I KOMMUNEN I DAG**

### **2.1 JØLSTER KOMMUNE , TRAFIKKMØNSTER M.V.**

Jølster kommune ligg midt i Sogn og Fjordane og har eit innbyggjartal på om lag 3000. Kommunen består av fleire smågrender og to større tettbygde strøk, Vassenden og Skei.

Hovudvegane i kommunen er **E39** – Bergen – Førde – Vassenden – Skei – Ålesund/Trondheim og **Rv5**: Skei – Sogndal – Oslo.

Året gjennom er trafikken på desse vegane stor. Store godsmengder vert frakta, m.a. gods som kan utgjere ein fare/risiko ved ulukker. I sommarmånadene er det stor turisttrafikk på begge hovudvegane.

Det er faste teljepunkt i (eller nær) kommunen på Vassenden (E39) og i Frudalstunnelen (Rv5). Trafikken vert rekna ut som ÅDT (årsdøgntrafikk), dvs. samla tal på køyrety som passerer (begge retningar) teljepunktet i løpet av eitt år, dividert med 365.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på Vassenden i 2012 var 2939. Dette er ein auke frå ÅDT 2518 same stad i år 2006 – altså ein auke på 421 eller om lag 2,6% auke i årleg gjennomsnitt.

På Rv 5 i Frudalstunnelen var ÅDT 1244 i 2012. Frudalstunnelen var ikkje fast teljepunkt i 2006, men talet kan samanliknast med det tidlegare teljepunktet Fjærlandsbommen, der ÅDT i 2006 var 900 og med teljing på Rv5 ved Kjøsnesfjorden i år 2004 der ÅDT var 838. Tala tyder på ein auke på over 5% i årleg snitt på denne delen av Rv5 - mykje av dette kan nok skuldast bortfall av bompengar i Fjærland.

Tungtransport utgjorde i 2012 h.v. 14,2% ved E39 Vassenden og 16,8% ved Rv5 Frudalstunnelen. Her er det ikkje store endringar i høve til tala midt på 2000-talet.

### **2.2 KOMMUNALT ANSVAR FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEID**

Det er ikkje noko samordnande organ som har ansvar innan feltet, men fleire kommunale instansar arbeider med deler av ansvarsområdet trafikktrygging:

Folkehelsekoordinator har eit ansvar som m.a. omfattar trafikktryggingssarbeid – sjå omtale i punkt 1.4 over

Helsestasjonen har ansvar for foreldre born dei første åra – både når det gjeld informasjon og tryggingstiltak.

Utvalet for Oppvekst, Kultur og Helse (OKH) har eit samordna ansvar innafor sitt felt – m.a. når det gjeld informasjon og tiltak for born i barnehage og skule.



Utvalet for Plan- og Utvikling (UPU) handsamar saker for vegutbygging, vegvedlikehald og gatelyst, og dermed trafikktryggingssaker. Sakene går vidare til kommunestyret dersom det gjeld handlingsplanar, økonomiplan, årsbudsjett eller budsjettendringar. UPU prioriterer tiltak i samband med søknad om statlege/fylkeskommunale trafikktryggingssmidlar (TIK-smidlar, tidlegare «aksjon skuleveg»).

Tenesteeininga drift- og kommunalteknikk har ansvar m.a. for teknisk drift og for planlegging av nye infrastrukturtiltak, m.a. at det her vert teke omsyn til trafikktrygging. Eininga førebur og budsjett/økonomiplansaker innan feltet.

## **2.3 OPPLÆRING OG INFORMASJON**

Det er mange faktorar som formar haldningar og åtferdsmønster. Det må difor til eit samarbeid mellom ulike instansar om ein skal få eit godt resultat når det gjeld m.a. oppførsel i trafikken. Det viser seg at det er vanskeleg å lære haldningar ved teoretisk undervisning. Slogordet "handling fører til haldning" er godt; barn og andre må få lære ved å gjere – og ikkje berre ved lese og høyre.

### **Småbarnsalder**

Helsestasjonen informerer foreldre om barnesikring frå første konsultasjon. Brosjyra «Sikring av barn i bil», utgjeven av *Trygg trafikk*, *Politiet* og *Statens vegvesen*, vert delt ut. «Dyrebar last», om bakovervendt barnesete - utgjeven av *Trygg Trafikk*, vert delt ut ved eitt års alder.

Ved førskuleundersøkinga ved 5 års alder er skuleveg eit naturleg tema for helsestasjonen. Her snakkar ein også om bruk av refleks.

### **Barnehagane**

Dei fleste som veks opp i dag går i barnehage i minst eitt år, og barnehagen er difor viktig for opplæring i trafikkunnskap og trafikkultur. Det er i alt 6 barnehagar i kommunen, 4 av desse er private.

Barnehagane har fokus på det å gå trygt i trafikken kvar gong vi er ute å går tur. Vi bruker nå refleksvestar når går på tur. Trafikktryggleik er og eit viktig tema elles, og det er m.a. eit flott samarbeid med politiet (viktig med «nærpoliti»).

Skei barnehage nemner m.a. at eitt av punkta i årshjulet er refleks. Det vert då snakka om kor viktig det er å bli sett av bilane, og refleksen vert testa med bruk av lommelykt. Det er og besøk av politiet som snakkar om refleksbruk og bruk av bilbelte, og barnehagen brukar materiellet til Trygg trafikk.

Skei barnehage har sykkeldag for 4 og 5 åringane, der politiet kjem og ser på syklane barna har med seg. Særleg vert bremser sjekka, dei snakkar om kor viktig det er å bruke hjelm når ein sykklar og samtidig kor viktig det er å bruke bilbelte. Barna vert oppmoda om å passe på så foreldra brukar bilbelte på både barna og seg sjølv. Skei barnehage har hatt sikring av barn i bil oppe på foreldremøter med jamne mellomrom, og politiet har vore oppmoda om å ta nokre kontrollar på bilbelte bruk.

### **Grunnskulen og SFO**

Grunnskulen er ein felles arena for alle born, og i dei 10 skuleåra er det eit stort potensiale for haldnings-skaping.

Det er 2 skular i kommunen- Vassenden skule og Skei skule. Begge er kombinerte barne- og ungdomsskular med eigne SFO-avdelingar.

Skulane fylgjer læreplanverket når det gjeld trafikkundervisning. Dei arbeider haldningsskapande med trafikktryggleik med alle klassar årleg, og har eigne undervisningsopplegg med trafikk som tema på einskilde årssteg.

Vassenden skule har positivt formulerte reglar om å ta ansvar, vise respekt og omsorg på skulevegen i regelmatrissa. Reglane forklarar elevane korleis dei skal opptre i trafikken, og er haldningsskapande. Regelmatrissa er del av skulen sitt ordensreglement, som elevane får årleg opplæring i gjennom samtalar, rollespel og praktiske øvingar

”Kunnskapsløftet” legg vekt på trafikkopplæring i grunnskulen. Elevane skal i løpet av høvesvis 1.-4., og 5. -7. og 8. -10. kl. ha oppnådd ein bestemt kompetanse innanfor måla. Undervisningsopplegg skulane har om trafikk er heimla i Kunnskapsløftet, og ytterligare konkretisert i ekskursjons- og aktivitetsplan. Planen vert årleg revidert og justert, der innhald vert endra i tråd med nasjonale føringar for trafikkarbeid med grunnskulebarn.

Politiet, Trygg trafikk m.fl. vert trekte inn i undervisningsarbeidet. Trygg Trafikk sine tilpassa opplegg for bruk i grunnskulen vert nytta som supplement til anna læremateriell. Til dømes vert nettsidene [www.trafikkogskole.no](http://www.trafikkogskole.no). nytta.

I ekskursjon- og aktivitetsplan ligg det inne at elevane på småskulen arbeider med fokus på bruk av refleks, korleis oppføre seg i trafikken på skulevegen m.m. På småskulesteget samarbeider skulane med Firda Billag om «Busse Rulle», som særleg legg vekt på trening i å ta skulebuss. På mellomsteget vert det undervist i bruk av sykkel i trafikken. Dette er i samarbeid med politiet. På ungdomsskulen legg skulen til rette for at Statens vegvesen har foreldremøte om sjåfør opplæring m.m. Vassenden skule tilbyr òg valfaget Trafikk i 8.-10. klasse.

## **Vidaregåande skule**

Mo og Jølster vidaregåande skule har ei avdeling på Vassenden i Jølster (vert etter planen nedlagd f.o.m. hausten 2014). Elles går ungdomar frå Jølster på skule for det meste i Førde (Mo, Hafstad, Øyrane) og på Sandane (Firda).

Vidaregåande skular i fylket legg vekt på trafikkunnskap. Det er m.a. fokus på avgangselevar/russefeiring , Jf. den fylkeskommunale handlingsplanen for trafikktrygging.

## **Føraropplæring**

Alle må gå gjennom trafikalt grunnkurs før dei kan få praktisk køyreopplæring med foreldre eller andre føresette.

I 10. klasse vert det gjennomført orienteringsmøte for 16-åringar og foreldre, organisert av skulen i samarbeid med Statens vegvesen. Målet med dette er m.a. å få best mogleg effekt av den private køyreopplæringa som foreldre og andre står for.

Det er viktig at køyreelevar får mest mogleg køyretrening under opplæringa, t.d. saman med foreldre/føresette (mengdetrening). Dette vert det m.a. orientert om på det ovannemnde møtet i 10. klasse.

### **Politiet sitt arbeid innan undervisning**

Politiet sitt besøk til skulane er organisert inn som del av skulane sin ekskursjon- og aktivitetsplan, som årleg vert revidert og justert i tråd med nasjonale føringar for arbeid med trafikk som tema i grunnskulen.

I barnehagar/barneskule vert det prioritert bruk av refleks, oppførsel i trafikken, på- og avstiging av buss, kryssing av veg samt verneutstyr.

Barnehagane vert for det meste vitja av politiet kvart år.

I 1. og 2. klasse deltek politiet m.a. i "Busse Rulle"- opplegget. I samarbeid med Firda Billag vert det m.a. halde refleksdemonstrasjonar der foreldre og skuleborn deltek.

I 5 – 6 kl. er det sykkelkontroll og undervisning i sykkelreglar, trafikkreglar og verneutstyr.

I 9 – 10 klasse er temaet diverse tilhøve kring russefeiringa, misbruk av alkohol m.m., mopedkøyring, "sei ifrå"-kampanje samt diverse trafikkreglar.

### **Anna informasjonsarbeid m.m.**

Vegvesenet gjennomfører trafikktryggingssynfaring/møte i kommunane kvart 3. år, jf. nærare omtale i kap. 3.3. I tillegg til å vere grunnlag for fysiske tiltak for å betre trafikktryggleiken, skal synfaringa også nyttast for å orientere om og stimulere til trygging-arbeid lokalt i kommunen. Dette er eit forsøk på å få større engasjement rundt åtferdsskapande arbeid gjennom opplæring og informasjon.

Vegvesenet gjennomfører også ulike kampanjar både på landsplan og regionalt – t.d. "Sei i frå"- kampanjen, som tek sikte på å redusere ulukkestaten for unge bilførarar.

Trygg Trafikk bidreg med informasjonsverksemd og har t.d. årlege reflekskampanjar og bilorganisasjonane er også aktive innan trafikktrygging-informasjon.

Fylkeskommunen bidreg med ulike transportordningar som m.a. har ein trafikktryggingseffekt – t.d. seniorskyss og for dei unge: «Heim for ein 50-lapp»

Fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) kan bidra til og støtta opp om ulike kampanjar, og har også generelt eit samordnande ansvar for trafikktryggingarbeidet i fylket.

## **2.4 KONTROLL OG OVERVAKING**

Jølster og Gloppen utgjer ein region innan politiet. Vaktregionane i politiet er under revisjon, og vil kunna omfatta endå større område. Utrykkingspolitiet ei viktig rolle i trafikktryggingarbeidet.

Hovudføremålet med politiet sitt arbeid innan kontroll/overvaking er å få ned talet på trafikkulukker. Trafikkovervakinga til politiet gjeld alle sider ved vegtrafikken, medan Statens Vegvesen har eit noko meir avgrensa arbeidsområde, m.a. teknisk kontroll.

Politiet driv kontrollverksemd retta mot fart, promille, bruk av verneutstyr m.m. Det vert utarbeidd planar for kontrollinnsatsen, m.a. er det måltal knytt til tal på kontrollerte.

Politiet merkar seg elles farlege trafikktilhøve knytt til fartsgrenser, merking, autovern m.m. og ulukkespunkt. Vegvesenet og kommunen vert orientert om desse tilhøva/stadene. Sameleis vert ulukker rapporterte til vegvesenet, jf. Kap. 3.0

Etterforskning av ulukker og andre trafikkfarlege tilhøve høyrer og til politiet sitt arbeid. Straff i slike saker har ein preventiv verknad.

Statens vegvesen kontrollerer større køyretøy langs E- 39 på Langeland i Gaular, ved trafikkstasjonen i Førde og i Våtedalen. Kontroll av tunge køyretøy er eitt av stasingsområda. Dvs. sikring av last, køyre og kviletid, kjettingbruk og teknisk kontroll.

### **3.0 TRAFIKKTRYGGLEIK – TILSTANDEN I DAG**

Ulukkes/skade-tala nedanfor byggjer på Statens vegvesen sin statistikk over politirapporterte ulukker med personskade. Det er mange ulukker som ikkje vert rapporterte, slik at mørketala kan vere store, dette gjeld særleg ulukker med lettare skader.

Det er tidlegare undersøkt på generell basis om forsikrings-selskapa sitt register for trafikkulukker (TRAST) kan nyttast som datagrunnlag. Det viser seg at talmaterialet her er mykje større enn det som ligg i politirapporterte ulukker. Med trafikkskader er det i dette registeret meint involverte partar som rapporterer hendinga til forsikringsselskapa. Materialet er ikkje kartfesta og har ikkje oversikt over personskader i samband med ulukkene. Det kan såleis vanskeleg nyttast i planarbeidet, men det stadfestar at mindre ulukker i liten grad vert rapporterte til politiet.

#### **3.1 ULUKKES-SITUASJONEN I JØLSTER SAMANLIKNA MED FYLKET**

For dødsulukker er rapporteringsgraden nær 100 %, og sameleis er det høg rapporteringsgrad for ulukker med alvorlege personskader, medan mindre alvorlege ulukker/skader aldri vert rapporterte anna enn til forsikringsselskap, legevakt/sjukehus.

Tabellen nedanfor syner ulukker og skadde/omkomne 2006 – 2012 (7 år) pr. 10.000 innbyggjarar (politirapporterte ulukker):

	ulukker	skadde/drepne	drepne
Jølster	156	224	3
Sogn og Fjordane	102	138	4

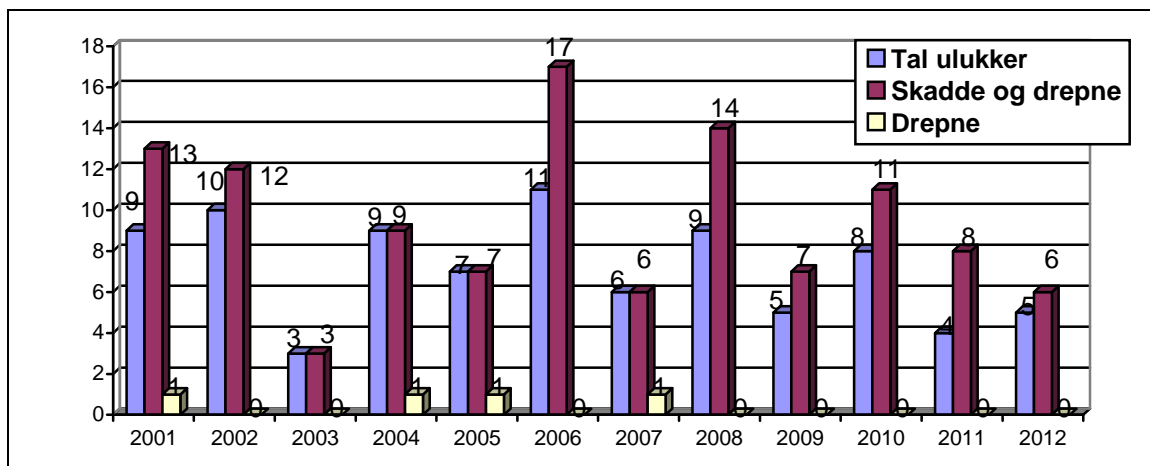
Tal ulukker i høve til folketalet i denne perioden var såleis om lag 53% høgare, og tal skadde/-drepne om lag 62% høgare i Jølster enn i fylket som heilskap. Tal drepne pr. 10.000 innbyggjarar var litt lågare i Jølster enn i fylket (3 mot 4).

Sogn og Fjordane har mange små kommunar, og talet på ulukker/skadde vil variere mykje frå år til år. Ein ser likevel at kommunar med mykje gjennomfartstrafikk, som Jølster, jamt over kjem negativt ut samanlikna med dei andre. ”Gjennomfartskommunar” som Lærdal og Aurland til samanlikning også høge ulukkestal.

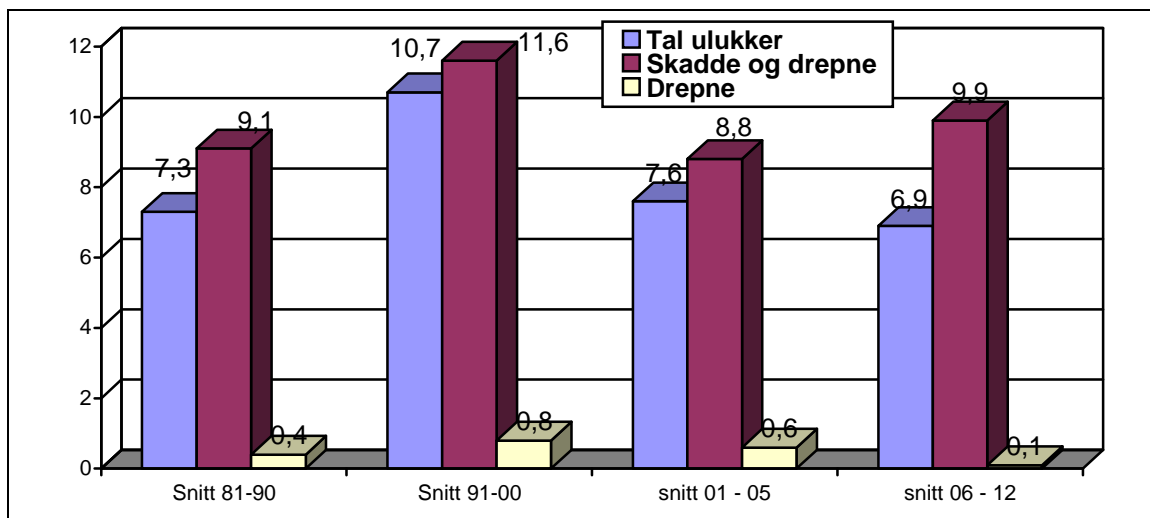
### 3.2 OMFANGET AV ULUKKER PÅ VEGNETTET I JØLSTER

Omfanget av ulukker i ein kommune som Jølster varierer frå år til år. Tala er små slik at den prosentvise endringa blir stor.

På 90-talet var det mellom 5 og 15 rapporterte ulukker årleg. Seinare har det vore ein viss reduksjon i ulukkestalet, sjå søylediagramma nedanfor.



Søylediagram: Tal ulukker, skadde og drepne i perioden 2001 - 2012



Søylediagram Gjennomsnittleg tal på ulukker og skadde/drepne i 4 tidsbolkar

Diagrammet over syner årlege gjennomsnittstal for 7-årsperioden 2006 – 2012, 5-årsperioden 2001 – 2005 og for dei to 10-årsperiodane før det.

Talet på ulukker auka mykje på 90-talet i høve til 80 talet (snitt om lag 11 ulukker årleg mot 7 på 80-talet). Ein må likevel vere merksam på at trafikken aukar.

Ulukses/skadenivået i perioden 2001 – 12 er om lag like lågt som på 80-talet, trass i auka trafikk. I tida etter 2005 har snitt-tal ulukker gått ned litt, men det er litt fleire skadetilfelle.

Det er likevel ei positiv utvikling når det gjeld tal omkomne. I perioden 2001 – 05 (5 år) omkom 3 personar, medan det i 2006 – 12 (7 år) var eitt dødsfall i trafikken.

### Ulukestypar i Jølster

Slik det går fram av tabellen nedom, utgjer utforkøyningar ein stor del av ulukkene, og denne andelen har auka frå 45 til 63% frå 1991/2000 til 2006/2012. Det er òg mange samanstytt mellom køyretøy i motsett køyreretning – denne prosentdelen har vore fast rundt 20%.

ULUKKESTYPAR	1991 – 2000 (10 ÅR)		2001 – 2005 (5 ÅR)		2006 – 2012 (7 ÅR)	
	TAL ULUKKER	%	TAL ULUKKER	%	TAL ULUKKER	%
Utforkøyring	48	45%	19	50%	30	63%
Motsett køyreretning	21	20%	7	18%	10	21%
Same køyreretning	10	9%	5	13%	4	8%
Uhell i kryss	16	15%	3	8%	3	6%
Fotgjengar innblanda	4	4%	1	3%	1	2%
Andre	8	7%	3	8%	0	-
<b>Sum</b>	<b>107</b>	<b>100%</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>

*Typar politirapporterte ulukker, Jølster 1991 – 2012 – NB ulike tidsintervall*

To prosent av ulukkene i perioden var fotgjengarulukker. Dette er mindre enn det var på 90-talet (4%). I fylket som heilskap var 5 prosent av ulukkene i 2006 – 12 fotgjengarulukker. Omfanget av fotgjengarulukker i Jølster er såleis ikkje høgt, men ein veit ein at slike ulukker ofte får alvorleg utfall. Fokus på sikring av mjuke trafikantar er difor framleis viktig!

### Skadeomfang

I tabellen nedanfor er omfanget av personskader i samband med politirapporterte trafikkulukker sett opp. Det må på nytt understrekast at truleg ligg dei reelle tala, når alle ulukker er rekna med, betydeleg høgare. Dette gjeld som tidlegare nemnt særleg lettare personskader. Psykisk verknad/langtidsskade av ulukker vert ikkje registrert.

Det har «berre» vore 2 døde/alvorleg skadde i dei siste 7 åra – 97% av tilfella galdt såleis lettare skade.

ALVORSGRAD:	1991-2000		2001-2005		2006-2012	
	TAL	%	TAL	%	TAL	%
Død	8	6,9%	3	6,8%	1	1,5%
Svært alvorleg skadd	3	2,6%	1	2,3%	0	-
Alvorleg skadd	6	5,2%	2	4,5%	1	1,5%
Lettare skadd	99	85,3%	38	86,4%	67	97,0%
<b>SUM</b>	<b>116</b>	<b>100%</b>	<b>44</b>	<b>100%</b>	<b>69</b>	<b>100%</b>

*Skadeomfang – tal peprsonar - politirapporterte trafikkulukker i Jølster perioden 1991 – 2012*

Begrepa nytta i tabellen ovanfor er definert på følgjande måte:

*Død – ”Død innan 30 dagar som følgje av skadene”*

*Svært alvorleg skadd – ”Skade som truar liv eller fører til varige mein, 30-100% medisinsk invaliditet”*

*Alvorleg skadd – ”Skade som ikkje er livstruande, 0-30% medisinsk invaliditet”*

*Lettare skadd – ”Skade som medfører kortvarig behandling og ikkje etterlet varige mein av betydning”*

Nedsett fart er viktig for alvorsgrad: Undersøkingar viser at sjansen for skade aukar vesentleg med fart over 70 km/. Om farten vert over 100 km/t er det umogleg å unngå alvorleg skade, uavhengig av bilbeltebruk.

## Aldersfordeling for personar som vart skadde i trafikkulukker

### *Unge er utsette !!*

Alder	Tal skadde/-omkomne	% av alle skadde/-omkomne
0 - 14	4	5,8%
15 – 24	19	27,5%
25 – 34	12	17,4%
35 – 44	10	14,5%
45 – 54	6	8,7%
55 – 64	6	8,7%
65 - 74	8	11,6%
75, over	4	5,8%
<b>Sum</b>	<b>69</b>	<b>100%</b>

*Alder på personar skadde i trafikkulukker i Jølster 2006 – 2012 (7 år)*

Ved alle politirapporterte trafikkulukker vert alderen til dei skadde registrert. Ikkje uventa er det personar mellom 15 og 24 år som er mest utsett, sjå tabellen over. 19 av dei skadde/omkomne (27,5% av alle skadde/omkomne) var i denne gruppa! Sjansen for at personar i denne gruppa skal bli skada i trafikken er høgare enn for alle andre aldersgrupper. Ein av dei 2 drepne/hardt skadde var også i denne aldersgruppa. Av dei skadde i alderen 15 – 24 var det 7 bilførarar og 11 bilpassasjerar.

Også aldersgruppa 25 – 34 hadde relativt mange skadetilfelle i Jølster i denne perioden (17,4% av alle skadde/omkomne) – Heile 10 av dei 12 omkomne i denne gruppa var bilførarar.

Ulukkes/skadeomfanget viser at tiltak retta mot unge og urøynde trafikantar er viktig for å få ned ulukkestaten. Fordelinga viser at målretta tiltak og trafikkopplæring for ungdom må styrkast

### **Eldre i trafikken**

På fylkesnivå ser det no ut til at personar over 75 år, samanlikna med andre aldersgrupper, er spesielt utsette for trafikkskader. For perioden 2006 – 12 er likevel dette ikkje tilfelle i Jølster, men ein kan sjå eit noko høgare skadetel for aldersgruppa 65 – 74, samanlikna med gruppene 45 – 54 og 55 – 64.

## **3.3 TRAFIKKFARLEGE STADER I JØLSTER KOMMUNE**

### **Lokalisering – politirapporterte ulukker**

Vegvesenet har kartfesta ulukkene i perioden 2006 – 12, sjå vedlegg 2. I perioden var det i alt 48 rapporterte ulukker, men for 5 av desse manglar det opplysningar om kvar dei skjedde – slik at dei ikkje er med på kartet.

Ein ser at det er tett mellom ulukkesstadene langs E39 i kommunen. Nokre strekningar merkar seg ut med mange ulukker – t.d. Strekninga Moskog – Vassenden.

Dødsulukka i perioden 2006 – 12 var på E39 aust for Helgheim



## **Oversyn over trafikkfarlege stader**

Dette planarbeidet og høyring av planprogrammet vart kunngjort ved avisannonse med frist for innspel, og det vart samstundes sendt oppmoding til dei ein rekna med har interesse i dette planarbeidet (skular, grendalag, offentlege instansar m.fl.) om å kome med innspel.

Stader/tilhøve som kom fram i innspela er lista opp i vedlegg 1. Det er og kome tiltaksframlegg som er tekne inn i vedlegget.

I vedlegg 1 ligg også tiltak som har vore med i tidlegare utgåver av planen, men som ikkje er gjennomførde.

Ei anna kjelde for vedlegg 1 har vore Statens vegvesen sine trafikktryggingsmøte i kommunen (i utgangs-punktet kvart 3. år), og som nemnt har vegvesenet også delteke på to arbeidsmøte no under revisjonsarbeidet.

Endeleg er det i vedlegg 1 teke med tilhøve som har kome fram på andre møte mellom kommunen og Statens vegvesen og i kommunen sine fråsegner til t.d. Regional transportplan (RTP) og Nasjonal transportplan (NTP) dei seinare åra.

### **3.4 ULUKKESÅRSAKER**

Det er lett å tenkje seg at utforminga av vegen og fysiske tilhøve i/kring denne er den mest avgjerande faktoren når ein skal forklare korleis trafikkulukke skjer.

T.d. utgjer utforkøyringar ein stor del av ulukkene i Jølster. Dette kan (og vil truleg ofte) vere eit resultat av manglande sikring, og det viser seg at talet på slike ulukker er redusert der ein dei seinare åra har bygt rekkverk – m.a. langs Jølstravassdraget.

Undersøkingar har tidlegare likevel synt at i ca. 70% av tilfella er det menneskelege feil som er hovudårsak til trafikkulukker. Veggen/trafikkmiljøet og tekniske feil ved køyretyet er kvar årsak til ca. 3%. I 15 – 25% er det kombinasjon mellom menneskelege feil og veg/trafikkmiljø. Menneskelege feil kan dermed vere medverkande faktor i opp til 95% av ulukkene.

Det er ikkje urimeleg å rekne med at det same mønsteret vil gjelde også i Jølster: Åtferda til trafikantane er den viktigaste årsaka til ulukker.

Døme her er at for høg fart etter tilhøva, kan gje alvorlege ulukker sjølv der vegen i utgangspunktet er svært god.

Ved ca. 7% av ulukkene her i fylket i perioden 2008 – 2012 var det mistanke om ruspåverknad. Det er spesielt natt til laurdag og sundag det skjer mange rusrelaterte ulukker.

## 4.0 MÅL OG PRIORITERINGAR

### 4.1 VISJON

Det ein vil oppnå gjennom trafikktryggingsarbeidet er at **ingen** skal bli drepne eller varig skadde i trafikken.

### 4.2 MÅL

Trafikkulukker har ofte samanheng med utforminga av og tilstanden til vegnettet, men åtferda til trafikantane kan ofte vere ei endå viktigare årsak til ulukker.

For at ein skal nærme seg visjonen i kapittel 4.1, er målet med denne planen difor todelt:

- I. *Trafikantane si åtferd skal endrast slik at risikoen for ulukker vert redusert.*
- II. *Vegnettet med tilhøyrande reguleringar (skilting m.v.) skal utformast slik at risikoen for ulukker vert minst mogleg.*

### 4.3 PRIORITERINGAR

Ein vil ikkje kunne gjennomføre alle naudsynte tiltak innafor ein planperiode. Ut frå ei vurdering av situasjonen i Jølster, vil ein no prioritere fylgjande ved val av tiltak:

#### **Prioritering når det gjeld I: Betring av trafikantane si åtferd:**

Ungdommar i alderen ca.15 – 25 år er den aldersgruppa som er mest utsette for trafikkuhell. Endring av haldningar og åtferd i trafikken for desse er difor ein viktig føresetnad for å få ned ulukkestatla. Det skal difor leggjast vekt på trafikkopplæring/trafikantinformasjon til born og unge.

Fart er ei viktig årsak til ulukker, og også ein faktor når det gjeld alvorsgraden av ulukker. Kontrolltiltak for å redusere fartsnivået skal difor vere høgt prioriterte.

#### **Prioritering når det gjeld II: Utforming av vegnettet**

Kommunen vil arbeide for at alle skal ha ein trygg skuleveg, m.a. ved fysiske tiltak på vegnettet.

Også skuleskyss skal der det er naudsynt, kunne vere ledd i trafikktryggingsarbeid.

Redusert fart på farlege strekningar skal vere eit viktig verkemiddel.

Utforkøyring har vore den største ulukkeskategorien i kommunen, og det var i perioden 2006 - 2012 høvesvis fleire i denne gruppa. Oppsetjing av rekkverk er viktig når det gjeld å førebyggje skadeomfanget av slike ulukker.

## 5.0 IKKJE-FYSISKE TILTAK, M.A.TILTAK FOR Å FÅ BETRE ÅTFERD I TRAFIKKEN

### 5.1 OPPLÆRING OG HALDNINGSSKAPING

*Delmål ein skal arbeide fram mot:*

1. Barn og unge skal få grunnleggjande trafikkopplæring i skule og barnehage.
2. Vaksne skal gjerast merksame på rolla som førebilete for born og unge.
3. Foreldra skal i større grad takast med i trafikk-tryggingsarbeidet og gjerast merksame på ansvaret i høve til born og unge.
4. Opplæringa av nye bilførarar må fokuserast. Foreldre og skule er viktige i dette arbeidet.

*Tiltak:*

#### **A. Samordna og kontinuerleg opplæring/informasjon**

Arbeidet generelt - og spesielt arbeidet overfor barnefamiljar, born og unge må samordnast. For kommunen sin del bør ein vurdere eit tverretatleg samarbeidsforum der også andre instansar som politi, Trygg Trafikk og vegstyresmakter vert trekt inn der det er naturleg.

Det må vere kontinuerleg opplæring frå småbarnsalder og oppover i grunnskule, ungdomsskule og vidaregåande skule, m.a. Trygg Trafikk vil her bidra med tilgjengeleg materiale, orientere om korleis slikt materiale kan skaffast og om midlar det kan søkjast om.

Både grunnskulen og vidaregåande skule må trekke politiet, vegvesenet og andre aktuelle instansar inn i arbeidet på dette feltet. T.d. er det ynskjeleg at representantar for Firda Billag kjem inn i skulen for å orientere om oppførsel i buss, t.d. om beltebruk.

#### **B. Helsestasjonen**

Helsestasjonen skal halde fram med sitt arbeid som nemnt i kapittel 2.0. Vidare vil ein ta opp trafikktrygging i samband med miljøretta helsevern i skular og barnehagar.

#### **C. Barnehagane**

Barnehagane skal halde fram med arbeidet ut frå Trygg Trafikk sitt materiale og m.a. i samarbeid med politiet. Trafikktryggingsarbeidet må takast inn i barnehagane sine planar.

Elles vil mykje av trafikkopplæringa på dette stadiet skje i samband med turar, for det meste i nærmiljøet. Tre grunnprinsipp bør då vere styrande:

- Borna skal oppleve at dei er trygge
- Dei vaksne skal gjennom handling og ord lære borna kva som er rett oppførsel i trafikken
- Foreldra skal informerast om det borna har vore med på – og lært – slik at det borna lærer i barnehagen kan forsterkast gjennom lik læring heime.

#### **D. Trafikkopplæringsplanar i skulane**

Grunnskulane skal, med utgangspunkt i ”Kunnskapsløftet” gjennomføre trafikkopplæring på alle årssteg.

Planane for dette bør omfatte opplæring og haldningsskapande arbeid for kvart årssteg, der ein i størst mogleg grad søkjer samarbeid med dei ressursane som er på området. Ein tenkjer då t.d. på politiet, trafikkstasjon, Trygg Trafikk, forsikringsselskap, køyreskular og liknande. Også foreldra må involverast i dette arbeidet, og på den måten verte medvitne om sitt eige

ansvar for opplæring, trafikktryggingsarbeid og utvikling av gode haldningar hjå born og unge.

Elevrådet og FAU er viktige samarbeidspartar i det haldningsarbeidet som skulen skal utøve innan emnet trafikk og skuleveg.

Jølster kommune vil oppmode om at **vidaregåande skular** også utarbeider opplegg for trafikkopplæring.

## **E. Folkehelsekoordinator sitt arbeid**

Folkehelsekoordinator har etter regelverket m.a. ansvar for å delta i kommunen sitt arbeid med ulukkesførebygging, m.a. når det gjeld trafikkulukker.

Også i Jølster kommune bør folkehelsekoordinator trekkjast meir inn i trafikktryggingsarbeidet. Det bør elles vurderast om kommunen skal delta i arbeidet med Trygge Lokalsamfunn («Safe Communities») – m.a. i samarbeid med fylkeskommunen.

## **F. Føraropplæring**

Statens vegvesen vil halde fram med orienteringsmøte i 10. klasse for 16-åringar og foreldre, M.a. er det viktig å få fram tydnaden av mengdetrening og ”ledsagarstøtta” opplæring.

Det vert tilrådd kontinuerleg køyretrening med t.d. foreldre. Målsettinga bør vere 150 – 200 timar eigentrening før det vert avlagt førarprøve.

Det er og ynskjeleg at foreldre/føresette får delta på ein køyretime med trafikkskulen – saman med den som er under opplæring.

## **G. Andre aktuelle tiltak**

Det er ynskjeleg at frivillige organisasjonar som t.d. grendalag, bilorganisasjonar... arrangerer opplysnings-kampanjar om trafikktryggleik – gjerne lokalt i grendene.

Både Vegvesen, Politi og Trygg Trafikk vil kunne bidra til slike tiltak. Det same gjeld bilorganisasjonane.

Det bør og satsast på informasjonskampanjar overfor eldre bilførarar – gjerne i samarbeid med t.d. pensjonistlag.

## **5.2 KONTROLL OG OVERVAKING**

*Delmål ein skal arbeide fram mot:*

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fartsnivået i trafikken skal reduserast, ein skal prioritere særleg farlege strekningar</li><li>2. Kontroll og overvaking skal fremje ein betre trafikkultur</li></ol> |
|---|

*Tiltak:*

Rutinene som er nemnde i kapittel 2.4 skal førast vidare.

Det skal m.a. fokuserast på førar og køyreåtfærd slik at ein får auka grad av aktsemd i trafikken. Innsatsen vil bli retta spesielt inn mot fart, promillekøyning og bruk av verneutstyr.

Det vil bli hyppige fartskontrollar med mål m.a. å få luka ut ”verstingane”. Det vil og bli kontrollar i bustadområda.

Kontroll av tunge køyretøy er også eit stasingsområde. Dvs. sikring av last, køyre- og kviletid, kjettingbruk og teknisk kontroll.

Det bør og vurderast tiltak for å motverke at ”sinker” i trafikken skaper farlege situasjonar.

### **5.3 SKULESKYSS**

*Delmål ein skal arbeide fram mot:*

Skuleskyss skal vere eit verkemiddel i trafikktryggingsarbeidet
---

*Tiltak:*

Med bakgrunn i §7.1 i opplæringslova skal alle grunnskuleelevar som har farleg skuleveg, ha fri skuleskyss.

I Jølster skal alle elevar som bur langs Rv5 og E39 der det ikkje er gang/sykkelveg eller liknande, ha fri skuleskyss. Det skal òg leggjast til rette trygge busshalde-plassar langs Rv5 og E39.

I perioden der trygge haldeplassar ikkje er på plass, skal det opprettast ekstratiltak for å trygge barn og unge.

## 6.0 VEGNETTET - FYSISKE TILTAK OG REGULERING

### 6.1 GENERELL DRIFT OG VEDLIKEHALD

Statens Vegvesen si handbok 111: "Standard for drift og vedlikehold" gjeld riksvegar – mange av krava der skal sikre trafikktryggleiken. Det er ynskjeleg at vegvesenet også ved drift/vedlikehold av fylkesvegar, følgjer handbok 111 i størst mogleg grad. Det er og viktig at vedlikeholdet har like god standard på alle strekningar av ein veg.

Ein vil elles be vegvesenet vere merksam på trafikkfare pga. bratte skuldrar etter asfaltering.

Kommunen vil for sin del ta sikte på å oppnå nivået som går fram av tabellen nedanfor.

Tabellen byggjer på handbok 111, men med ei tilpassing til kommunale tilhøve:

<b>Ynskjeleg nivå</b>
<b>Vegetasjon og siktilhøve</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. I sikttrekantar og i siktsoner i innerkurver skal gras, kratt og andre sikthinder ikkje vere høgare enn 50 cm over vegbana.</li><li>2. Vegetasjon m.v. skal ikkje hindre sikten til skilt eller vegmerking.</li><li>3. Private avkørsler skal og ha gode siktilhøve. Huseigarar mv. må informerast om krava og oppmodast om å ta omsyn til siktilhøva.</li></ol>
<b>Veglys/skilt, merking av veg</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Veglys</b>; defekte enkeltlamper som har mykje å seie for trafikktryggleiken skal reparerast første verkedagen etter at det er kjent. Der 3 eller fleire lamper er gått etter kvarandre, skal feil utbetrast innan ei veke.</li><li>2. <b>Vegskilt</b> skal kunne lesast på minst 50 meters avstand der tilhøva elles ligg til rette for det. Fysisk skadde skilt skal skiftast ut eller reparerast straks dersom dei ikkje er lesbare eller viss dei representerer fare for trafikantane.</li><li>3. <b>Oppmerking</b>: Minst 50 % av fotgjengarfelt og anna oppmerking for trafikkregulering, skal vere synleg.</li></ol>
<b>Vegdekke, skulder, kantstein</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Hol som representerer fare for trafikantar og køyretøy skal reparerast med ein gong. Det same gjeld skadd ferist, kumlok, slukrist, laus betong o.l. som kan representere fare.</li><li>2. Kantstein som er laus, skal reparerast innan 2 veker i sommarhalvåret. Om vinteren skal laus kantstein takast vekk straks og skaden utbetrast innan 1. juni.</li><li>4. Kantstein skal vere maksimum 2 cm høg ved gangfelt.</li></ol>
<b>Rekkverk m.v.</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Skråning skal i størst mogleg grad sikrast der det er store konsekvensar ved utforkøyring eller fall frå vegen.</li><li>2. Skadd rekkverk o.l. som kan representere fare for trafikantar, skal reparerast straks.</li><li>3. Høgda skal oppjusterast når attverande høgde mellom skulder og topp av skinne på autovern er mindre enn 50 cm.</li></ol>
<b>Vinterdrift</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Brøyting skal gjennomførast når snødjupna i vegbana (utom hjulspora) overstig 5 cm våt snø eller 10 cm tørr snø.</li><li>2. Snø framom trafikkskilt og snø som hindrar sikten, skal vere rydda innan 1 døgn etter at snøen kom.</li><li>3. Telehiv som kan representere fare, skal avrettast straks.</li><li>4. Dersom friksjonstilhøva hindrar normalt vinterutrusta bilar i å kome opp bakkar etc, skal det strøast.</li><li>5. Også gangvegar og liknande. skal strøast når friksjonstilhøva tilseier det, m.a. for å hindre at fotgjengarar vert tvinga til å nytte køyrebana.</li><li>6. Strøsand på asfaltvegar skal fjernast så snart vintersesongen er over.</li></ol>
<b>Gang- og sykkelveg, fortau</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ovannemnde gjeld så langt det høver</li><li>2. Fortau, gang- og sykkelveg skal framstå som attraktive og farbare for gåande og syklistar, både sommar og vinter, slik at dei ikkje føretrekkjer å ferdast i køyrevegen.</li></ol>

### 3. Gang- og sykkelveg bør ha veglys

## 6.2 STRAKSTILTAK

Dette er inngrep som er enkle og rimelege men likevel for omfattande til å falle inn under drift/vedlikehald. Regulering ved skilting er døme på slike tiltak.

Kolonnen til høgre i tabellane nedom viser eit referansenummer som går att i vedlegg 1.

Ansvarleg for tiltaka vil i utgangspunktet vere stat, fylke eller kommune avhengig av vegtype:

Kommunen har utarbeidd skiltplan som omfattar heile vegnettet. Arbeidet på feltet skal halde fram i samsvar med skiltplanen, som skal reviderast ved behov.

Kommunen vil snarast gjennomføre nedom nemnde tiltak på eige vegnett. I utgangspunktet tek ein sikte på å gjennomføre med eige budsjett (utan støtte frå TIK-midlar).

Fylkeskommunen og Statens vegvesen vert bedne om å prioritere tiltaka som gjeld fylkes- og riksvegar.

### *Strakstiltak på E39/Rv5*

Stad/tiltak	Ref
E39 Skrede – flytte eks busstoppskilt på venstre side 300 m mot Klakegg	A32
E39 Ytre Svidal – uoversiktleg avkøyrsløse - vurdere forvarsskilt "farleg kryss" v/Ev	V8
E39Flaten/Kvammen – sær s farleg for born - vurdere fareskilting og nedsett fartsgrense, <i>jf. eige prosjekt for dette området</i>	V15
E39Vassenden sentrum: vurdere fartsgrense 40 km/t og fartsdemping	V25
E39 Ålhus: utvida skulder på sørsida av E39 mellom galleri og busstopp, Ålhus ( <i>møte 22.10</i> )	V47
Rv5 Skei – Vika: innføre forbikøyring forbode på strekninga frå HV-10 til kryss m/E39	A30
E39 Buss-stopp Støfring - Kvammen (Skulehussvingen)- utvida skulder (vest for E39) mellom haldeplassane slik at ein unngår kryssing for nær skulehussvingen	V26*
E39 Utviding av 60-sona Grungen	A35

### *Strakstiltak på fylkesvegar*

Stad/tiltak	Ref
Fv451Møteplassar litt forbi Årnes mot Strand (langt å rygge)	S2

### *Strakstiltak på kommunale vegar*

Stad/tiltak	Ref
Sandalselva – autovern på begge endane av brua	S4
Førde: 50 sone i heile bygda evt.meir avgrensa 50 soner og/eller skilting om gardstun	A1
Betra belysning rundt Vassenden skule	V38

I vedlegg 1 ligg det inne fleire strakstiltak, som vil bli tekne inn i planen ved seinare årlege rulleringar.

## 6.3 STØRRE TILTAK (INVESTERINGSTILTAK):

### *Rassikringsarbeid*

Dette er og noko som er viktig for trafikktryggleiken.

Kommunen sine prioriteringar er tekne med i andre samanhengar – t.d. innspel til NTP, RTP og i andre samanhengar og vert ikkje tekne opp att i denne planen.

### **Overordna prioriteringar elles langs hovudvegnettet**

Kommunen har synleggjort sine overordna prioriteringar gjennom fråsegner dei siste åra til NTP og til konseptvalutgreiing E39 Skei – Ålesund. Vi skal her dra fram dei prioriteringane som er mest relevante for trafikktryggleik

Det ideelle målet for kommunen er å få samanhengande gang- og sykkelveg langs heile E39 frå Moskog til Våtedalen. Dette kan ta tid å gjennomføre, og ein bør prioritere strekningar der skuleborn etter gjeldande reglar ikkje har krav på skuleskyss.

Vidare ber kommunen om at det gjennom Skei Sentrum vert lagt til rette for miljøprioritert gjennomkøyring langs E39.

### **Prioriterte investeringar dei komande 8 åra:**

Tabellane nedom syner kommunen sine prioriteringar når det gjeld investeringstiltak med tanke på trafikktryggleik. Prioritet er synt i kolonnen til høgre.

Kommunen vil gjennomføre tiltak på eige vegenett i samsvar med dette, og vil be Fylkeskommunen og Statens vegvesen om å følgje desse prioriteringane når det gjeld trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og riksvegar. Nokre tiltak rører to vegtypar, t.d. fylkesveg og kommunal veg, og er dermed med i to tabellar

### **Større tiltak på E39 og Rv5 heile planperioden 2014 - 2021**

Prio.	veg	Stad/tiltak	Ref
1	E39	Strekninga Hjelmbrække – Fluge, m.a.kryss Hjelmbrække – ombygging i samsvar med vegvesenet sin plan.	V10
2	E39	Eikås undgomshus – ulike tiltak – (kommunen har utarbeidd plan)	V19
3	E39	Skrede/Fossheim til Skei skule; gangtrafikk bør inn på sideareal v/E39 og skillast fysisk frå biltrafikken (gang/sykkelveg Fossheim – Lona)	A9
4	E39	Veglys langs gangvegen, Ålhus, mellom austre og vestre fylkesvegkryss og vidare forbi Eikåsgalleriet, jf. og tiltak på Fv454.	V3
5	E39	Gang/sykkelveg Langhaugane – Flaten	V7
6	E39	Busstopp v/nedre avkøyring Berg og Solheim - gjere det tryggare for passasjerane langs/over E39	V32#

### **Større tiltak på fylkesvegar heile planperioden 2014 - 2021**

Prio.	veg	Stad/tiltak	Ref
1	Fv451	*Sørsida - farlege strekningar langs Fv – breiddeutviding, møteplassar, siktutbetring noko rekkverk manglar	S1, 14, 22
2	Fv451(Kv)	Sandal Ytre, avkøyrsløse i Fv451 – bratt, svært uoversiktleg mot aust	S5
3	Fv454	Veglys Fv 454 frå E39 til Borgja og frå E39 til kyrkja, Ålhus	V44,45

\* *Spesielt vanskelege tilhøve i samband med stenging av E39 der Fv451 vert avlastning.*

### **Større tiltak på kommunale vegar heile planperioden 2014 - 2021**

Prio.	veg	Stad/tiltak	Ref
1	Kv	Tiltak (gsv) knytt til vegen mot vidaregåande skule (smal veg, dårleg standard)	V5
2	Kv(Fv)	Sandal Ytre, avkøyrsløse i Fv451 – bratt, svært uoversiktleg mot aust	S5
3	Kv	Myklebustgrenda og Dvergsdal – rekkverk utsette stader	S10
4	Kv	Tiltak ved Skei skule – tryggare for fotgjengarar i bakken opp til skulen	A
5	Kv	Fartshumpar Hjelmbrække og Storetrevegen, Vassenden	V



## 7.0 KOMMUNAL INVESTERINGSPLAN 2014 - 2018

Kapitlet gjeld kommunen sine tiltak (unnateke drift/vedlikehald) i første 4-års periode. Tiltaka skal gå inn i kommunen sin økonomiplan.

Kostnadene er budsjett-tal/stipulerte. I samband med utarbeiding av konkrete søknader om TIK-midlar, vil tiltaka bli nøyare kostnadsrekna.

Tabellen syner bruttokostnader for enkelttiltaka. Det kan reknast med tilskot (opp til 75 %) – trafikktryggingsmidlar for dei fleste av tiltaka.

**Tabellen under syner framlegg til rullert investeringsplan i perioden 2015-2018.**

refnr	veg	Stad/ tiltak	2015	2016	2017	2018
		*Strakstiltak, samlepost	*100.000	*100.000	*100.000	*100.000
		Revisjon kommunal trafikktryggingsplan			100.000	
		AUSTRE DEL				
A47		Tiltak ved Skei skule		200.000		
		VESTRE DEL inkl. Vassenden sørside				
V3	Ev/Fv	Ålhus - lys mellom Borgja og kyrkja via gangvegen langs E39 og langs nords.av E39 forbi Eikåsgalleriet			700.000	500.000
V5	Kv	Fortau langs vegen mot MOJO. Buss stopp/rundkøyring.		100.000 (planarb)	1.000.000	
V33/ V41	Kv	Tilkomst og trafikkavvikling ved Vassenden skule	200.000 (planarb.)	1.000.000		
		SØRSIDA				
S1	Fv	Farlege strekningar langs vatnet – supplere rekkverk, byggje møteplassar Kommunal medverknad		600.000		
S5	Fv/Kv	Sandal Ytre, avk. i F451, bratt, svært uoversiktleg mot aust	300 000			
S10	Fv/Kv	Dvergsdal/Myklebust – rekkverk utsette stader, 200m	200.000			
		<b>Sum</b>	<b>800.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>1.900.000</b>	<b>600.000</b>
		<b>Trafikktryggingsmidlar ( opp til 75%)</b>	<b>525.000</b>	<b>1.425.000</b>	<b>1.350.000</b>	<b>375.000</b>
		<b>Fylkesvegmidlar</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
		<b>Netto kostnader for kommunen,</b>	<b>275.000</b>	<b>575.000</b>	<b>550.000</b>	<b>225.000</b>

\*Strakstiltak, samlepost: Mindre tiltak i samsvar med kap.6.2 (i utgangspunktet på kommunale vegar) som kommunen gjennomfører med eige budsjett (utan støtte frå TIK-midlar e.a.). Når tiltaka i kap.6.2 er gjennomførde, skal det vidare takast utgangspunkt i tiltakslista i vedlegg 1

## 8.0 OPPFØLGING OG VIDAREFØRING

Utval for plan og utvikling skal ha politisk ansvar for at denne planen vert gjennomført.

I samband med årsmelding/rekneskap for kommunen, skal ein evaluere gjennomføringa av tiltaka i seg sjølv og sett i samanheng med mål/prioriteringar slik dei kjem fram m.a. i kapittel 4.0.

Årleg rullering av planen og ein meir omfattande revisjon i kvar kommunestyreperiode, skal førebuast av kommunalsjef.

Tenesteeiningane skule/oppvekst og drift/kommunalteknikk skal samarbeide om gjennomføring, evaluering og rullering/revisjon av planen. Andre instansar, t.d. folkehelsekoordinator, vegvesenet, politiet, Trygg Trafikk og helsestasjonen, skal trekkjast inn i arbeidet der det er naturleg.

Rullert/revidert plan skal vedtakast av kommunestyret i samband med handsaming av økonomiplan/årsbudsjett.