



TYSVÆR  
KOMMUNE

# Trafikksikringsplan Tysvær kommune

## 2018 – 2023

Vedtatt i kommunestyret 08.05.2018



## Innhold

<b>1. Forord</b>	3
2. Forankring og organisering av trafikksikkerheitsarbeidet	4
2.1 Nasjonale føringar	4
2.2 Regionale føringar	6
2.3 Lokale føringar:	7
3. Planprosess/organisering av arbeidet:	9
4. Ulykkessituasjonen i kommunen	10
5. Vegsystemer, vegeigarar og utfordringar i kommunen.	16
6. Gjennomførte tiltak frå gjeldande TS-plan	17
7. Visjon, mål og strategi	18
8. Omtale av moglege tiltak	19
8.1 Haldningsskapande arbeid, informasjon og organisatoriske tiltak	19
8.1.1 Organisatoriske tiltak – Trafikksikkerheit på systemnivå	19
8.1.2 Haldningsskapande arbeid og informasjon	20
8.2 Fysiske tiltak	23
8.2.1 Kryssområde og avkjørsler	23
8.2.2 Gang- og sykkelvegar	26
8.2.3 Gatelys	28
8.2.4 Kryssingsstader for fotgjengerar	29
8.2.5 Kollektiv	32
8.2.6 Skuleveg og skuleskyss	37
8.2.7 Bustadfelt:	41
8.2.8 Vedlikehald	41
8.2.9 Andre tiltak:	42
9. Økonomi	44
10. Handlingsplan/rullering	45
11. Kjelder	46

*Vedlegg 1: Handlingsplan del 1*

*Vedlegg 2: Handlingsplan del 2*

*Vedlegg 3: Kartbilag*

*Vedlegg 4: Informasjon om Trafikksikker kommune*



## 1. Forord

Dette er den tredje versjonen av trafikksikringsplan for Tysvær kommune. Førre plan blei vedtatt i kommunestyret 26.10.2010 og planperioden var 2010-2017.

Trafikksikkerheitsplanen skal vere eit strategidokument og legge føringar for kommunen sitt arbeid og ansvar innan trafikksikkerheit. Planen inneheld prioriterte fysiske tiltak på europaveg, fylkesveg og kommunale vegar, samt informasjonstiltak og haldningsskapande arbeid.

Trafikkbilde endrar seg i takt med utbyggingar, ny infrastruktur, ny teknologi og endring i folk sine vanar. Fleire av tiltaka i den førre planen er no blitt gjennomført, men mange står fortsatt igjen. Av dei lange prioriteringslistene ser ein blant anna at det er eit stort behov for bygging av gang- og sykkelvegar. Planen vil bli brukt til prioritering av tiltak på eige vegnett og for å gi innspel og påtrykk der kommunen ikkje er vegeigar.

I planen er den nasjonale null-visjonen lagt til grunn; null drepte og null hardt skadde i trafikken.



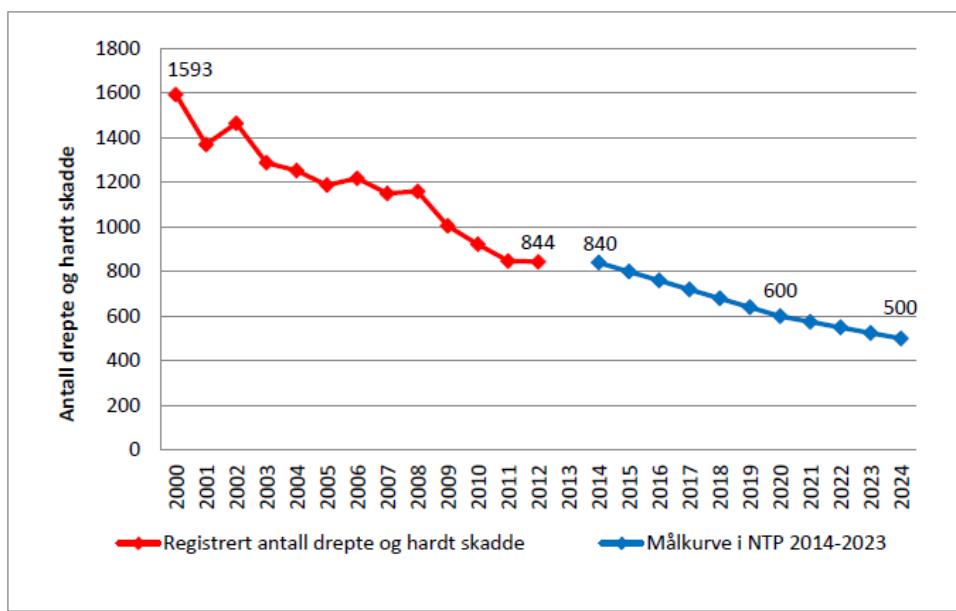


## 2. Forankring og organisering av trafikksikkerheitsarbeidet

### 2.1 Nasjonale føringer

#### Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017

Tiltaksplanen er bygd opp omkring ein strategi som består av fire nivå; Nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak. Nullvisjonen er ein visjon om null hardt skadde eller drepne i trafikken, og er grunnlaget for all trafikksikkerheitsarbeid i Noreg. Det nasjonale etappemålet er at det maksimalt skal vere 500 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.



**Figur 1:** Figuren visar utvikling i tal på drepte og hardt skadde, samt mål for utvikling i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (1).

I nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg er det også satt tilstandsmål med forskjellige indikatorar innafor trafikantadferd, kjøretøyparken og vegnettet og tiltak for å oppnå desse måla (1). Utkast til ny nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg (2018-2024) er utarbeida.

#### Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Nasjonal transportplan (2) legg nullvisjonen til grunn og har eit mål om at talet på drepte og hardt skadde skal vere maksimalt 350 i 2030. Planen har fem hovudsatsingsområde;

- Sikrare vegar
- Minske risikoadferd i trafikken
- Følgje opp spesielt utsette grupper i trafikken
- Bruke ny teknologi (kjøretøy og infrastruktur)
- Styrke innsatsen mot tungbilsektoren

I nasjonal transportplan har trafikksikkerheit for barn og unge fått eit ekstra fokus gjennom eit eige kapittel kalla «Barnas transportplan». Fokus her er å:



- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikksikkerheita for barn og unge
- Legge vekt på barn og unge sine behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet
- Legge vekt på omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følgje opp transportetatane og Avinor når det gjeld omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerheit i barnehage og skule

Som eit tiltak innafor klima- og miljø er det også lagt opp til at ein vesentleg del av trafikkauka skal takaast gjennom sykkel og gange.

### **Nasjonal sykkelstrategi 2014 – 2023**

Sykkelstrategien (3) har som hovudmål at sykkeltrafikken i Noreg skal utgjere minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp følgjande mål:

- Fremja sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byer og tettstader skal doblast
- Betre framkommeleghet og trafikksikkerheit for syklistar
- 80 % av alle barn og unge skal sykle eller gå til skulen.

### **Nasjonal gåstrategi**

Den nasjonale gåstrategien har to hovudmål

- Det skal vere attraktivt å gå for alle
- Fleire skal gå meir

Tiltak og innsatsområder for å nå måla er «Ansvar og samarbeid», «Utforming av fysiske omgivnaden», «Drift og vedlikehald», «Samspel i trafikken», «Aktiv gåkultur» og «Kunnskap og formidling» (4).

### **Stortingsmelding 40 om trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering**

I 2016 blei det lagt fram ei eigen stortingsmelding om trafikksikkerheit med fokus på samordning av trafikksikkerhetsarbeidet (5). Dei utvalte satsingsområda i stortingsmeldinga er:

- Forankring av tverrsektorelt trafikksikkerhetsarbeid på overordna nivå
- Betre nytte av tilsyns- og kontrollinnsatsen
- Enklare tilgang og betre utnyttelse av kunnskap frå ulykkesundersøkelsar
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata
- Styrka samordning av FoU-innsatsen



## 2.2 Regionale føringer

### **Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2014-2017.**

Handlingsplanen legg nullvisjonen til grunn, og har tre satsingsområde;

- Trafikksikkerheitsarbeidet inn på eit systemnivå
- Utsette grupper
- Gå- og sykkelstrategi

Planen inneber ingen fysiske tiltak på/langs veg, men har fokus på systematisert trafikksikkerheitsarbeid og trafikkantretta tiltak (6).

### **Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013 -2017.**

Folkehelsearbeid er også et regionalpolitisk satsingsområde. Rogaland Fylkeskommune som regional utviklingsaktør har i samarbeid med kommunane og andre offentlige og private aktørar tatt ansvar for utviklinga på dette feltet i Rogaland gjennom satsingar i regionalplanen (7). Eit viktig hovudmål i planen er å fremje helse og utjamne sosiale helseforskjellar. Gjennom fokus på aktive og trygge lokalsamfunn, samfunns- og arealplanlegging kobles folkehelse og trafikksikkerhet. Gjennom "helse i plan" og at folkehelseperspektivet skal være en naturlig del av all samfunns-, areal- og transportplanar i Rogaland, vil dette ha betydning for satsinga på et trafikksikkert nærmiljø. Regionalplanen nemner blant anna økt fokus på trafikksikringsarbeidet gjennom økt antall kommunar som deltek i konseptet "Trafikksikker kommune" og styrke arbeidet i Fylkestrafikksikkerhets utvalet (FTU) ift. å innarbeide trafikksikkerhets- og trafikkantretta tiltak ved planlegging og utbygging av veg og skular.

Regionalplanen er vedtatt forlenga i Regional planstrategi 2017-2020, og at det skal vurderast i planperioda om det er behov for revidering.

### **Regionalplan for areal og transport på Haugalandet.**

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet (8) blei vedtatt av Rogaland fylkesting i juni 2016 og Hordaland fylkesting oktober 2016. Etter klage frå blant anna Tysvær kommune blei nokon av føresegne endra etter vedtak i Kommunal og moderniseringsdepartementet juni 2017. Planen legg føringer på korleis busettingsmønster, og forflytningar skal vere på Haugalandet. Hovudstrategien bygger på prinsippet «By og tettstad». Plenen skal legge til rette for ei utvikling som bygger opp om by- tettstad- og grendesentre i alle deler av regionen, slik at sentrene i størst mogleg grad kan:

- Gje rom for vekst og utbygging av bustadar, næringsverksemder og offentlege funksjonar
- Dekke daglege behov, skape møteplassar og styrke lokal identitet
- Gje korte avstandar til handel, service, arbeidsplassar og andre funksjonar
- Tilrettelegging for å gå og sykle, eller ta bussen om det er mogleg.



## 2.3 Lokale føringar:

### Kommuneplanen

Kommuneplanen (9) er kommunen sitt overordna plandokument, og syner framtidig arealbruk og framtidsvisjonane til kommunen. Gjennom arealdelen er det planlagt ei langsiktig arealdisponering på land og i sjø, og nye tiltak skal skje i samsvar med planen.

Visjonen i kommuneplanen er «Aktivitet og trivsel i Tysvær!». Ein av hovudstrategiane er betre kommunikasjonar og infrastruktur, kor fleire av vegsystema i kommunen er omtalt. Det står mellom anna i kommuneplanen sin samfunnsdel:

*«Trafikken langs E39 mellom Bokn og Våg er aukande og vegstandard og trafikksikkerheten burde vore betre. Målsettinga her er 4 felts veg utbygd i samband med realisering av Rogfastprosjektet. Statens Vegvesen har starta arbeidet med kommunedelplanar for E39 på strekninga Bergen-Aksdal-Bokn.*

*Andre viktige tiltak i overordna vegsystem er Frakkagjerdkrysset, Høievegen og Slættervikkrysset. Tysvær vil i åra framover samarbeide med statlege og regionale myndigheter for å kunne realisere desse prosjekta samtidig med at riksveg- og fylkesvegnettet vert utbetra.*

*Kommunale vegar: Tysvær har ansvar for mange kommunale vegstrekningar både i sentrale og spredtbygde område. Dei mest trafikkerte vegane ligg i Aksdal og på Frakkagjerd. Frakkagjerdvegen treng opprusting for å kunne fungere for alle innbyggjarane og tenestetilboda som finnes i området. Områdereguleringsplan for Frakkagjerd sentrum gjer grunnlag for å bygge ut vegen i forhold til framtidig trafikkmengde. I Aksdal vil deler av det overordna vegnettet og nytt vegsystem sør for E134 måtte oppgraderast med kommunalt ansvar.*

*Turvegar, gang- og sykkelvegar: Gang- og sykkelvegnettet i Tysvær treng utbygging og utbetring for å fungere som eit miljøvennleg alternativ. Det er viktig å binde tettstadområda i ytre sone saman slik at Aksdal og Frakkagjerd kan utviklast som eit samanhengande tettstadområde. Trygg skuleveg mellom skulane og bustadområda, og tilrettelegging for miljøvennlege reisemiddehalg til større arbeidsplassar og næringsområde er viktige målsettingar. Turvegnettet er viktig i idretts- og fritidssamanheng og vil bidra til betre folkehelse. Med 6-7000 innbyggjarar i ytre sone bør ein prioritere dette området som har høgast trafikkbelastning. Turvegen mellom Aksdal og Frakkagjerd vist i arealdelen må regulerast til fullverdig gang- og sykkelveg.*

*Kollektivtilod: Tysvær har saman med kommunane på ytre Haugalandet fremma innspel til NTP om midler til «hypakke» rundt Haugesund. Endra reisemiddehalg og betre kollektivdekning er og tema i areal- og transportplanen. Tysvær er positive til eit samarbeid for satsing på betre kollektivdekning mellom kommunane og fylkeskommunen. Det er marknadspotensiale for fleire ruter langs E134, E39, gjennom T-forbindelsen, til flyplassen, og mellom Stavanger og Bergen. Dette arbeidet treng koordinering og samarbeid for at det skal fungere slik at fleire vil bruke kollektivtilboda.»*

Gjeldane trafikksikkerheitsplan og konseptet «Trafikksikker kommune» er også omtalt.

Gjennom føresegnene til kommuneplanen sin arealdel kan ei sette visse krav. Ein har her blant anna ei føresegn som skal sikre at trafikksikker skuleveg er på plass før det kan gjevast bruksløyve.

### Gjeldande TS-plan

Gjeldande TS-plan blei vedtatt i 2010 (10). Gjennom denne har kommunen gjort prioriteringar på tiltak innafor det kommunale trafikksikringsarbeidet. Handlingsplanen er delt inn i 2 deler; ein



som omhandlar tiltak innafor informasjon og haldningsskaping og ein som omhandlar fysiske tiltak.

Tiltakslistene er blitt nytta ved søknad om eksterne midler og ved innspel til for eksempel handlingsplan for fylkesvegar. Meir om måloppnåing for den gjeldande planen under kap 6 «Gjennomførte tiltak frå gjeldande TS-plan».

### **Handlingsplan folkehelse**

Handlingsplan for folkehelse i Tysvær rullerast årleg (handlingsdelen), i forbindelse med tilskot frå Rogaland Fylkeskommune på satsingar og prioriteringar. Det er bestemt at kommunen ikkje skal ha ein eigen kommunedelplan for folkehelse men at perspektivet skal implementerast i alle planar i kommunen. I samfunnssdelen til Tysvær kommunes kommuneplan 2015 -2027 er det mange målsettingar for bedre helse og utjamning av sosiale helseforskjeller i befolkninga. Både visjonen, overordna målsettingar og strategiar omhandlar fokus og tiltak på en rekke folkehelseområder. Det er også eit eige kapittel om folkehelse. Her er det presisert at kommunen skal ha helsefremmende og forebyggande arbeid som målsetting på alle nivå og i alle sektorer.

Eit av satsingsområda knytta til trafikksikkerhet handlar om systematisk ulykkesforebyggande arbeid gjennom den tverrsektorielle arbeidsgruppa "Trygg i Tysvær".

### **Retningslinjer for utforming av kommunale vegar, gater og gangvegar i Tysvær kommune.**

Kommunestyret vedtok i mars 2013 eigne retningslinjer for utforming av kommunale vegar, gater og gangvegar (12). Desse byggar i hovudsak på Statens vegvesen sine håndbøker.



### 3. Planprosess/organisering av arbeidet:

Arbeidet med planen har vore organisert med ei arbeidsgruppe bestående av

- Teknisk sjef Bjørn Bruaset
- Rådgjevar teknisk forvaltning (sekretær) Marlin Øvregård Løvås
- Arealplanleggar Torstein Holtskog
- Folkehelsekoordinator Ann-Kristin Berge Dahle
- Avdelingsleiar drift/vegansvarleg Arne Henry Grotvik
- Rådgjevar skule Kirsten Rolland

Representant frå skule kom til etter høyring av planprogrammet. Politisk styringsgruppe for arbeidet har vore kommuneplanutvalet. Referansegrupper har blitt involvert i arbeidet etter behov, så som Skiltgruppa og arbeidsgruppa Trygg i Tysvær. Planprogrammet var til behandling/uttale i teknisk utval, levekårsutvalet, ungdomsrådet, råd for menneske med nedsett funksjonsevne og eldrerådet. Høyringa blei kunngjort i Haugesundsavis, Tysvær bygdeblad og på nettsidene til kommunen. Det blei sendt melding til alle skular, velforeiningar og andre aktuelle lag- og foreiningar.

Under arbeid med planen har ein markedsført MyCity som eit nettbasert løysning kor ein kan kome med innspel og «like» andre sine innspel. Ordførar og saksbehandlerar frå kommunen har også vore rundt i kommunen under slagordet «Kva er bra i Tysvær – og kva kan bli betre?» for å samle innspel. Dette har vore ein del av «Nærmiljø-prosjektet» kor ein prøver å ta i bruk andre medverknadsmetodar enn dei tradisjonelle høyringssanalane.

Planprogrammet blei vedtatt av kommuneplanutvalet 28.03.2017.



## 4. Ulykkessituasjonen i kommunen

I statistisk samanheng brukar ein fleire kategoriar for å seie noko om skadegrad i trafikkulykker:

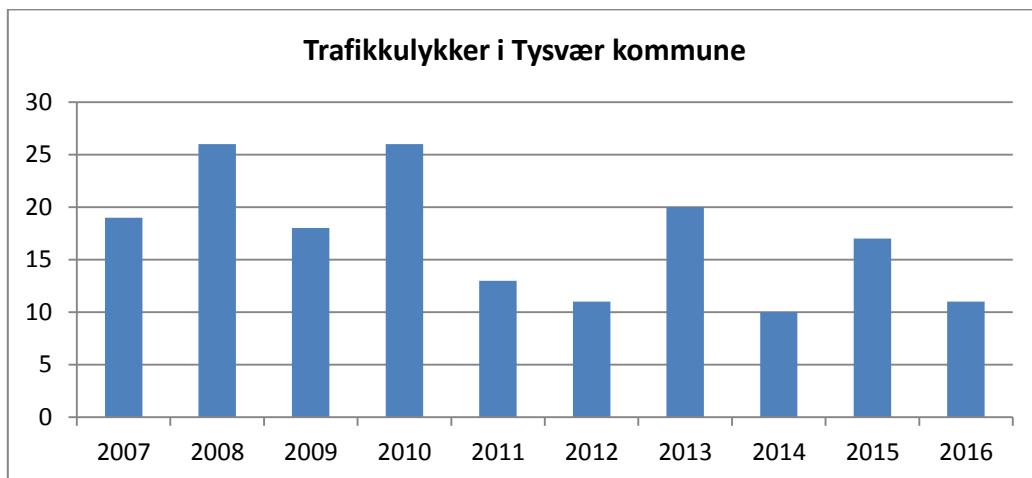
Drept; er person som dør i ulykka, eller innan 30 dagar på grunn av skade påført i ulykka.

Meget alvorleg skade; er skade av ein slik art at personen sitt liv ei tid er trua eller har skader som fører til varig og alvorleg mén.

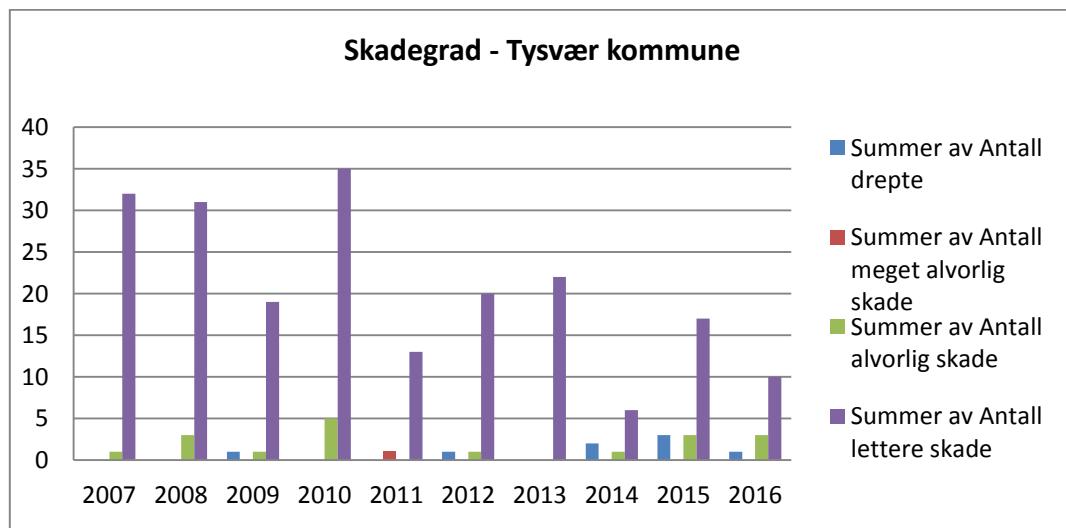
Alvorleg skade; større, men ikkje livstruande skade.

Lettare skade; mindre skade kor det ikkje er behov for innlegging på sjukehus.

I figur 2 og figur 3 er det vist tal på trafikkulykkene og skadegrad i Tysvær kommune dei siste åra.



Figur 2: Visar talet på trafikkulykker fordelt på år i Tysvær kommune (tal frå SVV).

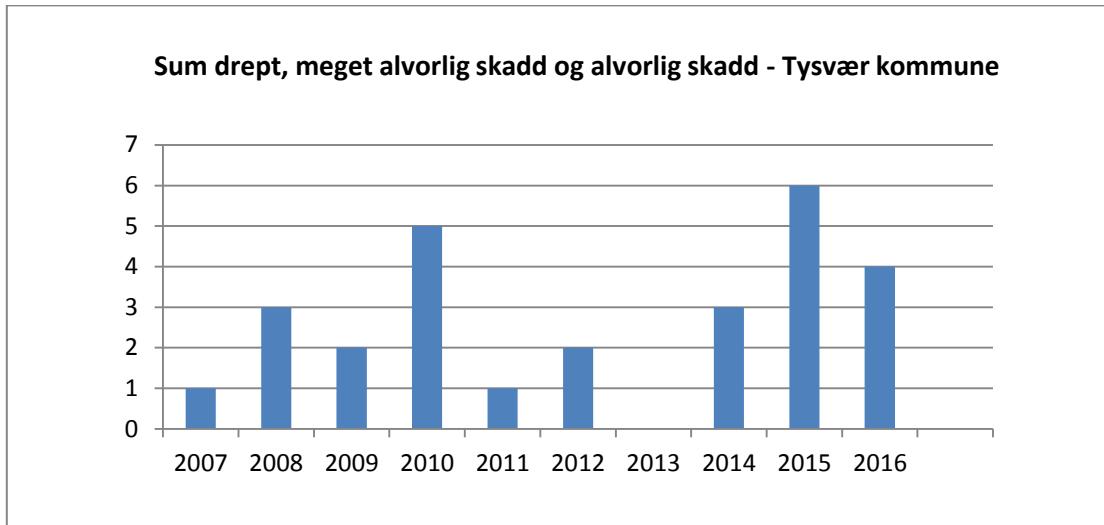


Figur 3: Viser tal og skadegrad i ulykker fordelt på år.

I forhold til tal på politirapporterte ulykker er det statistiske utvalet lite, men ein kan sjå ein liten nedadgåande trend i forhold til tal på ulykker. Som ein ser av graf 3 er dei aller fleste

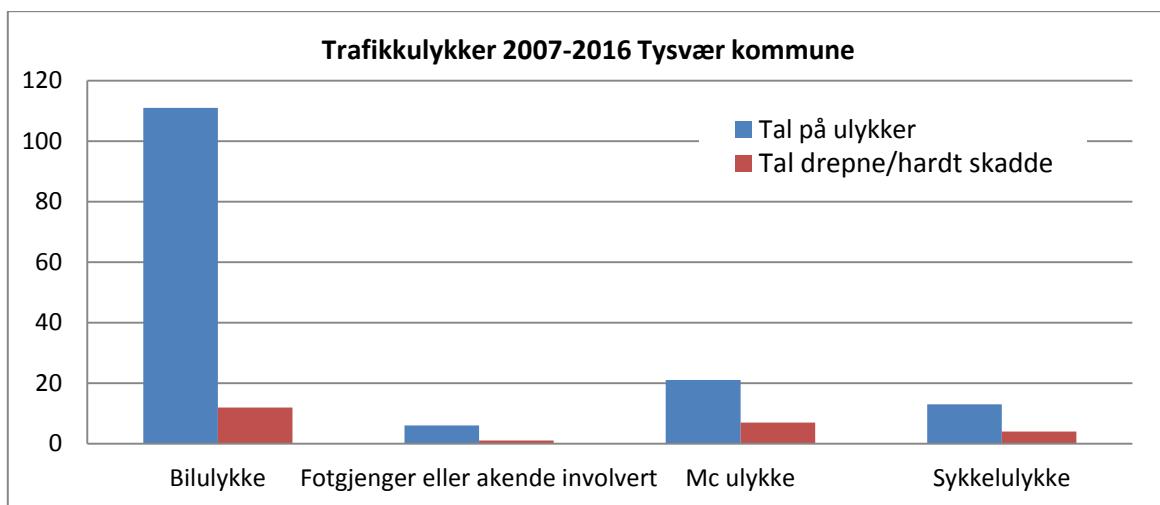


trafikkulykkene av ein slik art at det oppstår «lettare skade». Summerar ein «drepte», «meget alvorlig skade» og «alvorlig skade» er også det statistiske utvalet lite, men dverre har ikkje talet gått ned dei siste åra. Det var kun i 2013 at det ikkje var nokon alvorleg skada eller drept i trafikken i Tysvær kommune, jf. figur 4.



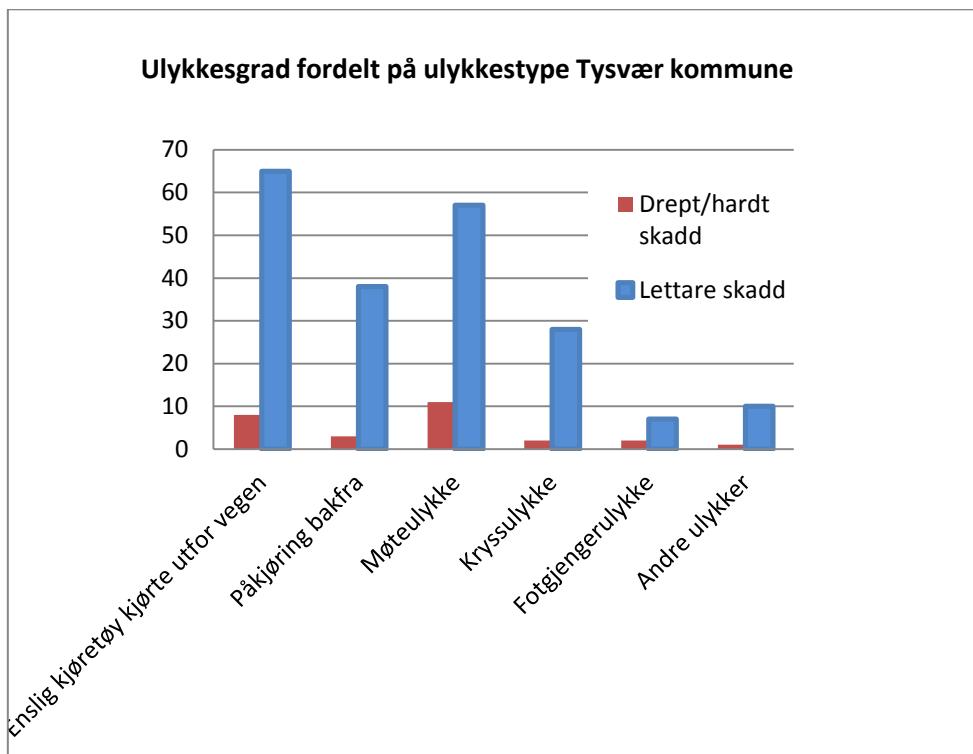
**Figur 4:** Visar tal på drepne, meget alvorleg skadd og alvorlig skadd i trafikken i Tysvær dei siste åra.

I figur 5 og 6 er ulykkene mellom 2007-2016 summert opp i ulykkeskategori og ulykkestype.



**Figur 5:** Visar ulykkeskategori i Tysvær kommune 2007-2016.

Ein ser at det er flest bilulykker og at det er desse som fører til flest tal på drepne og hardt skadde. Ein ser også at ved motorsykkelsulykker og sykkelulykker så er det ein høg del av desse som er alvorlege ulykker. Når det gjeld sykkelulykker så antar ein at desse også er underrapportert. Vidare er dei fleste ulykkene utforkjøringar (einsleg kjørerøy kjørte ut av vegen), jf. figur 6. Deretter kjem møteulykker og påkjøring bakfrå. Der er møteulykkene og utforkjøringane som fører til flest drepne/hardt skadde.

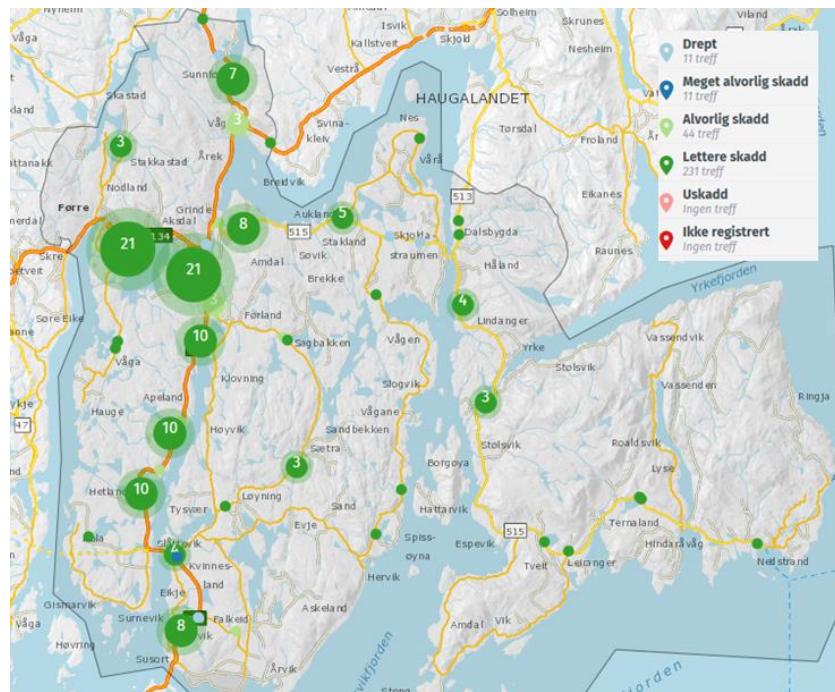


**Figur 6:** Visar ulykkestype i Tysvær kommune 2007-2016.

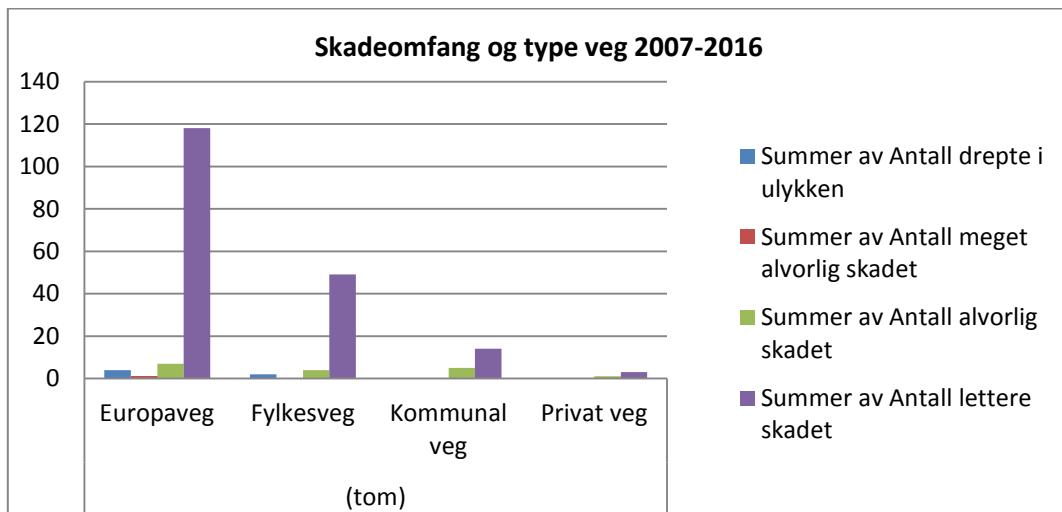




Under er eit kartutsnitt (figur 7) som viser ei grafisk framstilling av kor det har skjedd trafikkulykker mellom 2006-2016. Figur 8 visar skadeomfang per type veg i Tysvær mellom 2007-2016.



**Figur 7:** Trafikkulykker registrert i kommunen sidan 2006 (12). Merk at kartutsnittet visar ulykker frå og med 2006.



**Figur 8:** Visar trafikkulykkene mellom 2007-2016 fordelt på vegkategori.

Det skjer, naturleg nok, flest ulykker på dei vegane som er mest trafikkert. Europavegane (E39 og E134) skil seg ut. Fv515 er den fylkesvegen det skjer flest ulykker på.



**Figur 9:** Visar kor det har vore trafikkulykker med drepne eller hardt skadde mellom 2006-2016 (12)

Av figuren ser ein at dei mest alvorlege ulykkene skjer også hovudsakeleg på dei mest trafikkerte vegane.

Andre relevante tal frå Tysvær Lensmannskontor syner noko av risikobildet når det gjeld fart og rus i trafikken i Tysvær, vist i tabell 1:

**Tabell 1:** Enkelte overtredelser mot vegtrafikkloven, uten avgjørelsесkode

År	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Fartsovert. Fra 2013 med ATK*</b>	10	18	19	37	48
<b>Kjøring ruspåvirket</b>	17	14	8	9	16

\*ATK: Automatisk trafikkontroll

Kommentar til tala frå Politiet; «Fartsovertredelsene er i alt vesentlig tatt på europavegene og representerer baksiden av å ha så sterkt trafikkert veinett gjennom kommunen. Mange av fartsovertredelsene er begått av utenbys boende. Sakstallet gjelder overtredelser som ligger utenfor forenklet foreleggsgrense og har med seg ATK saker. Det finnes ikke oversikt over forenklaede forelegg for periodene.»



Trafikksikkerheit er avhengig av tilpassing og samspel mellom tre faktorar; trafikant, kjøretøy og veg. Ei ulykke kan skje på grunn av feil ved ein av faktorane eller feil i samspelet mellom desse. Utforming av både veg og kjøretøy må derfor vere tilpassa våre føresetningar og ta omsyn til at menneske kan gjere feil og har begrensa tåleevne (1). Tal frå Statens vegvesen visar at dei mest vanlege medverkande årsakene til dødsulykker er faktorar knytt til trafikantane, sjå tabell 2.

**Tabell 2:** Sannsynlege medverkande faktorar til dødsulykker nasjonalt i perioden 2005-2012 (1).

Medvirkende faktorer	Andel av dødsulykkene	
	Gj.snitt 2005–2012	2012
<b>Faktorer knyttet til trafikantene</b>		
Manglende førerdyktighet *	54 %	60 %
Høy fart etter forholdene/godt over fartsgrensen	45 %	28 %
Ruspåvirkning	22 %	24 %
Trethet/avsovning	14 %	19 %
Sykdom	10 %	9 %
Mistanke om selvalgt ulykke	6 %	6 %
<b>Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø</b>		
<b>Faktorer knyttet til vær- og føreforhold</b>		
<b>Faktorer knyttet til involverte kjøretøy</b>		
	27 %	29 %
	16 %	15 %
	22 %	24 %

\* Omfatter ulykker som skyldes manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhenting, feil beslutninger av føreren, hasardøs kjøring og manglende kjørerfaring.

\*\* Tall i tabellen er hentet fra Statens vegvesens rapport nr 196 Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012

### Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostander

Dei ulykkeskostnadene som i dag blir brukt i blant anna nytte-/kostnadsanalysar er berekna av Transport økonomisk institutt (TØI), og omfattar medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap ved trafikk-ulykker. Kostandene ved vegtrafikkskader i 2014-prisar, rekna pr. skadd person, er vist under i tabell 3. Kostnadstala for personskader gjeld pr politirapporterte skadd person. Ved utrekning av kostandene er det tatt utgangspunkt i dei politirapporterte ulykkene. Kostnadene er midlertidig justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at kostnad per hending gjeld for alle skader, både dei som blir politirapportert og dei underrapporterte.

**Tabell 3:** Visar samfunnsøkonomiske kostander med trafikkulykker.

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-kr
Drept	35 600 000,-
Meget alvorleg skadd	26 830 000,-
Avorleg skadd	9 520 000,-
Lettare skadd	720 000,-





## 5. Vegsystemer, vegeigarar og utfordringar i kommunen.

I Tysvær går dei to europavegane E39 og E134 gjennom kommunen. Mest trafikkert er E39/E134 mellom Våg og Skre, med årsdøgntrafikk på opp mot 15 000 på enkelte strekningar. Det er Statens vegvesen som eig og forvaltar europavegane, med tilhøyrande gang- og sykkelvegar der dette eksisterer. Nokon stader er det kommunale vegar som fungerer som gang- og sykkelveg til europavegane, og da er det kommunen som har forvaltningsansvaret. Det er under planlegging nye trasear for E39 og E134 gjennom kommunen.

Når det gjeld fylkesvegane er det fylkeskommunen som er vegeigar, men Statens vegvesen forvaltar og driftar vegane på deira vegne. Gang- og sykkelvegar langs fylkesveg er det kommunen som har driftsansvaret for, bortsett frå det som tidlegare var riksveg (Fv515 og Fv513) kor det er SVV som har ansvaret. Tysvær kommune har ca 117 km med veg som kommunen eig og driftar.

Det er per i dag kun i tilknytning til nye toplanskryss at det er midtdelerar i Tysvær. Statens vegvesen har opplyst at det ikkje er særskilt med ulykker i kommunen i forhold til den trafikkmengden som går gjennom kommunen.

Dei lange prioriteringslistene i den førre TS-planen vitnar om at det er sterkt ynskjeleg med fleire gang- og sykkelvegar i kommunen. Vegnettet ber også preg av at det er fleire eldre vegar med dårlig standard i enkelte område.



**Figur 10:** Flyfoto av Førre og Frakkagjerd i 1970 og i 2013, som visar utviklinga i dette område dei siste 40 åra.



## 6. Gjennomførte tiltak frå gjeldande TS-plan

Når det gjeld dei fysiske tiltaka, så er det fleire prosjekter som er blitt realistert i planperioden:

- Kryss E134 Førresbotn (Haugalandspakken)
- Kryss E134 Forrestjørna (Haugalandspakken)
- Kryss E39 Susort (Statlege krisepakkemidlar)
- Kryss E39 ved Mjåsund (avkjørsel flytta i samband med ny rundkjøring til T-forbindelsen/Haugaland Næringspark)
- Ny kollektivterminal ved Mjåsund (T-forbindelsen)
- Eikeskogkrysset. Sanering av krysningspunkt for gående og syklande over E39 ved Krabbatveit/Aksdal, ny undergong bygd i samband med krysset (Statens vegvesen, Aksdal Næringspark, Tysvær kommune).

Under arbeid:

- Nytt kryss/rundkjøring Aksdal (ferdig regulert, planlagt oppstart årsskifte 2017-2018, statlege midlar)
- Ny kollektivterminal Aksdal (ferdig regulert, planlagt oppstart årsskifte 2017-2018, fylkeskommunale midlar)
- Miljøgateprosjekt Nedstrand (under planlegging, fylkeskommunale midlar)
- Gang- og sykkelveg Fv 780 mellom Padlane og Kloving (ferdig regulert, planlagt oppstart haust 2017, fylkeskommunale midlar)

I tillegg er det fleire strekningar/stader som har fått gatelys. Tal på gatelys som kommunen har ansvaret for har auka frå 1664 stk i 2008 til 2684 stk i 2016, ei auke på 62%. I tillegg kjem gatelysa langs vegar som Statens vegvesen har ansvaret for.





## 7. Visjon, mål og strategi

### Visjon:

Visjonen bygger opp om den nasjonale null-visjonen;

*«I Tysvær skal ingen misse livet eller bli alvorleg skadd i trafikken».*

### Mål:

Målet med planen er å forebygge trafikkulykker og sikre at kommunen tar omsyn til trafikksikkerheit i sitt virke. Det skal vere trygt å bevege seg i lokalmiljøet både som syklist, fotgjengar og i bil eller buss.

### Strategiar

Ein skal halde fram arbeidet med innføring av konseptet «Trafikksikker kommune» som systematiserer trafikksikringsarbeidet.

I samsvar med overordna føringar skal det leggast til rette for auka sykkelbruk og gange på ein trygg måte som er positivt både i forhold til fysisk aktivitet, miljø og trafikksikkerheit i nærmiljøet. Fortsette satsinga “Sykle i Tysvær”, som har som mål å stimulere til auka bruk av sykkel i heile kommunen. Dette skjer gjennom både planarbeid, drift og vedlikehald og haldningsskapande arbeid og kampanjar.

Kommunen skal arbeide aktivt med trafikkant-retta tiltak for å følge opp måla i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg.

Trafikksikkerheit skal vere tema ved nye utbyggingar.





## 8. Omtale av moglege tiltak

I ulykkessamanheng brukar ein omgrepet «risikofaktor» om noko som aukar sannsynlegheita for at ei ulykke vil skje. Ein risikofaktor kan knyte seg til trafikant, kjøretøy eller veg, og jo fleire risikofaktorar som opptrer samtidig, jo større er sannsynlegheita for at ei ulykke vil skje. For å minimera eller fjerne risikofaktorane må ein sette inn tiltak. Tiltaka kan både vere for å forhindre at ulykker skjer og for å minimere skadeomfanget når ulykka først har skjedd.

Ein har her valt å dele tiltaka i to delar; ein del som tar for seg haldningsskapande arbeid og organisatoriske tiltak («ikkje-fysiske tiltak») og ein del som tar for seg fysiske tiltak på/langs veg.

### 8.1 Haldningsskapande arbeid, informasjon og organisatoriske tiltak

#### 8.1.1 Organisatoriske tiltak – Trafikksikkerheit på systemnivå

##### Trafikksikker kommune

Det er mange lovar og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunen sitt ansvar for ulykkesførebyggande arbeid, folkehelsearbeid og trafikksikkerheit. Kommunen er pålagt eit ansvar blant anna som vegeigar, som eigar av skular og barnehagar, som stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

For å ivareta denne heilskapstenkinga har Trygg Trafikk utarbeida kriterier og sjekklister som skal vere eit verktøy for å kvalitetssikra kommunen sitt trafikksikkerheitsarbeid. Tysvær kommune har satt som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom ein fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune».

Stempelet betyr ikkje at det ikkje skjer ulykker i kommunen, men det betyr at kommunen arbeider systematisk for å forhindre at dei skjer.

Godkjenninga inneber at skular og barnehagar også skal godkjennast som «Trafikksikker skule» og «Trafikksikker barnehage». Ein er allereie komen godt på veg i dette arbeidet.



Vedlegg 4 gir ei innføring i Trafikksikker kommune konseptet.

##### Skiltgruppa

Kommunen samarbeider med Statens vegvesen og Politiet gjennom «Skiltgruppa». Når det gjeld oppsetting av trafikkregulerande skilt er det slik at kven som er mynde er avhengig av kva veg og kva type skilt det er. Dersom for eksempel Statens vegvesen skal fatte vedtak om oppsetting av skilt, skal kommune og Politi få moglegheit til å uttale seg. Dette skjer då i Skiltgruppa. I tillegg til høyring av skiltplanar blir andre trafikale utfordringar også tatt opp. Frå kommunen er både representantar frå teknisk, kommuneoverlege og folkehelsekoordinator medlem.



## 8.1.2 Haldningsskapande arbeid og informasjon

Ved mange ulykker er det trafikantens åferd som er medverkande årsak til ulykka, og konsekvens/skadegradi av ulykka kan også ofte skrivast tilbake til trafikant. Det er derfor viktig å arbeide med trafikanretta tiltak.

### Trygg i Tysvær

Arbeidsgruppa «Trygg i Tysvær» er sett sammen av representantar frå dei ulike resultatområda i kommunen for å sikre tverrsektorieltt arbeid innafor førebygging av skader og ulykker. Her er barnehage, skule, teknisk, helse og omsorg, kultur og idrett og folkehelse representert. Gruppa har vært aktiv sidan år 2000, og er leia av kommuneoverlegen. Det blir i dette forumet også arbeida med å førebygge andre typar skader og ulykker enn trafikkulykker, som drukning, eldreulykker, fallulykker, etc.

Tysvær kommune arbeider for å bli godkjent som Trygt lokalsamfunn etter nasjonal modell. Trygge lokalsamfunn er en godt utprøvd modell og metode for å førebygge ulykker og forhindre skader. Den set skadeførebygging på agendaen og har fokus på et langsiktig, heilhetleg og systematisk arbeid for å skape trygghet for innbyggjarane. Kommunen vel ut sine prioriterte satsingsområder etter vurdering av risiko og oversikt, og trafikk er eit av fleire slike viktige områder for Tysvær kommune.



Trygg i Tysvær arbeider kontinuerlig med lokale problemstillingar og har i tillegg et årshjul med kampanjar innafor ulike tema. Innafor trafikksikring er det fokus på klipp av hekk (for betre sikt), trygg sykkelbruk, bruk av refleks og promillekjøring. Kampanjane blir blant anna markert ved at det blir hengt opp plakatar på strategiske plassar, bruk av nettside/facebook og at det blir sendt ut informasjon til alle velforeiningar/bygdelag. Kommunen har utarbeida eigne brosjyrar/informasjonsmateriell for klipp av hekk og trafikksikre nærmiljø. Ein har også tatt i bruk SMS-varsling med påminning om klipp av hekk.



### Samarbeid

Kommunen samarbeider med Politiet om trafikkontrollar og ruskontrollar, blant anna gjennom arbeidet som “AV-OG-TIL” kommune. Trafikk er ei viktig satsing i alkovettarbeidet og då spesielt knytta til kjøring i alkoholpåverka tilstand.

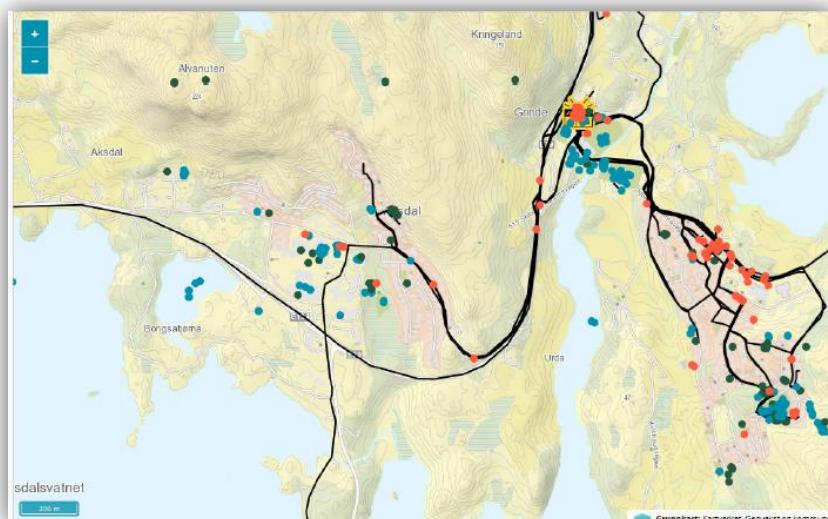
Det er oppretta samarbeid innan trafikksikkerhet med ulike aktørar i kommunen, som frivillig og privat sektor. Eksempel er utdeling av refleks i Aksdal gjennom Språksprellgruppa på Tysvær Frivilligsentral og sponsing av refleks frå lokale bedrifter.

Helsetasjonen har også ein sentral rolle i trafikksikringsarbeidet, der ulike tema blir tatt opp i møte med foreldre og barn gjennom mange år. Sikring av barn i bil og utdeling av refleks er nokre av tiltaka som vært gjennomførte.

### Skuleveg og trafikkopplæring

#### - Kartlegging av skuleveg

«Barnetråkk» er ein metode for kartlegging som kan nyttast til kartlegging av både skuleveg og leikeområde/fritidsaktivitetar. Dette gir nyttig og viktig informasjon som kan brukast i planlegging og i trafikksikringsarbeidet. Høsten 2016 gjennomførte Grinde skule Barnetråkk, og Tysvær kommune har fått 50 000 av Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) til vidare kartleggingar. Ein anna utprøvd metode for kartlegging er appen «Trafikkagenten», som er utvikla av Oslo kommune.



**Figur 11:** Kartutsnitt frå Barnetråkk gjennomført av elevar i 6.klasse ved Grinde skule. Røde prikker er negative registreringar (trafikk, mørkt, støy, etc), grøne er positive registreringar (fin stad, fin utsikt, fin bygning, etc) og blå er registreringar av aktivitetsstader (møteplass, ballspill, aking, lekeplass, etc).



- Hjertesone

«Hjertesone» er eit prosjekt utvikla i samarbeid med Trygg Trafikk som blant anna Bergen kommune skal gjennomføre. Å etablere «hjertesone» vil seie at ein etablerer ei bilfri sone rundt skulen den tida skulen er open. Målet er å få fleire barn og unge til å gå og sykle til skulen, og gjere området rundt skulen meir trafikksikkert for elevane.

- Beintøft og andre «gå-til-skulen»-kampanjar.

Beintøft er ein gå til skulen kampanje som dei siste åra har vore drive av miljøorganisasjonen Miljøagentene. Ein ser at for dei klassane som har deltatt i Tysvær har andelen av gåande/syklande vore høg, men for skular som har større avstandar mellom heim og skule, kor elevar har rett på skyss, har det vore låg deltaking. Slike kampanjar er best egna på dei skulane som ligg slik til at mange av elevane kan gå eller sykle til skulen.

- Sykle til skulen og trafikkopplæring

Etter ei endring i opplæringslova er det no foreldre og ikkje skulen som bestemmer når elevane skal sykle til skulen. Skulen kan kome med anbefalingar og skulane i Tysvær har tatt dette med i sitt ordensreglement. Skulane har ansvar for sykkelopplæring. Etter fjerde trinn skal elevene kunne trafikkreglene for fotgengrarar og syklistar, og etter 7. trinn skal dei kunne praktisere trygg bruk av sykkel. Dette er kompetanse mål i kroppsøving. Gjennom å bli «Trafikksikker skule» skal ein sikre at det er rutinar for opplæring på plass.

Tysvær kommune er saman med andre nabokommunar med i ei referansegruppe til pilotprosjektet «Sykkelopplæring i Nord-fylket» finansiert av fylkeskommunen og drive av Karmøy kommune. Det er tilsett ein «sykkelkoordinator» i Karmøy kommune som skal hjelpe skular og heim med sykkelopplæringa.

- Trafikk på ungdomsskulen

Trafikk kan vere eit valfag på ungdomsskulen. Valgfaget inneheld alle temaene i trafikalt grunnkurs bortsett frå mørkjekjøring. Frakkagjerd u-skule tilbyr dette per i dag. På Nedstrand barne- og ungdomsskule har dei i samarbeid med Tveit vidaregåande mopedopplæring utanfor ordinær skuletid. Det er også kompetanse mål i naturfag som omhandlar trafikk gjennom 10. trinn:

- Elevane skal gjere greie for korleis trafikksikkerheitsutstyr hindrar og minskar skader ved uhell og ulykker.
- Elevane skal gjere greie for omgrepene fart og akselerasjon, måle desse med enkle hjelpeinstrumentar og gje eksempel på korleis kraft er knytta til akselerasjon.
- Eleverne skal følgje sikkerheitstiltak som er beskrive i HMS-rutinar og gjere risikovurderinger

- Samarbeid

Skulane samarbeider med FAU og SU ved skulane, samt det kommunale foreldreutvalet, for opplæring, kampanjar og forankring av TS-arbeidet. Det er også tett samarbeid med Tysvær Opplæringssenter om informasjon og opplæring knytt til nye innbyggjarar i Tysvær frå andre nasjonar.



## 8.2 Fysiske tiltak

Ved presentasjon av aktuelle fysiske tiltak har ein valgt å gruppere tiltaka i følgjande; «kryss/avkjørsler», «gang- og sykkelveg», «gatelys», «krysingspunkt for gående» og «kollektiv». Andre type tiltak og problemstillingar er også nemnd. Ved koding/tiltaksnamn har tiltak langs europaveg fått bokstaven E, tiltak langs fylkesveg fått bokstaven F og tiltak langs kommunal veg fått bokstaven K. Geografisk framstilling av tiltaka er vist i vedlegg 3.

### 8.2.1 Kryssområde og avkjørsler

På E134 og E39, som er dei mest trafikkerte vegane, er det mange kryss som er mangefullt utforma sett i forhold til trafikkmengd og fartsnivå. I oppstillinga nedanfor er det teke med eit utval av desse. Felles problem for dei fleste av kryssa er:

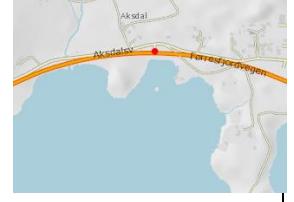
- T-kryss der ein må krysse motgående trafikk ved kjøring *venstre av* og *venstre på*.
- Der er ikkje noko *ventefil for avkjøring*. Det betyr fare for påkjørsel bakfrå.
- Ofte lang ventetid for å komme *innpå*. Medfører stress og fare for feilvurdering.

Risikopunkt kryss/avkjørsler langs europavegane (uprioritert rekkefølge) er vist i tabell 4:

**Tabell 4:** Omtale av kryss og avkjørlar langs europaveg

Tiltak namn	Navn/ Veg	Omtale	Bilde kryss/avkjørsler	Kartutsnitt
E1	E39/ Fv780, Slåttevik	Fire ulykker dei siste 10 åra. Fartsgrense 70 km/t.		
E2	E39/ Fv780 Førland	Tre ulykker dei siste 10 åra. Fartsgrense 80 km/t.		



E3	E134 Aksdal v/Ebne Gartneri	Avkjørsla er også ugunstig fordi bilane kjem inn på sidevegen i enden av ein bakke kor syklistar kan ha høg fart. Fire trafikkulykker registrert dei siste 10 åra. Fartsgrense 70 km/t.	 
E4	E134 Aksdal v/tidlegare innkjøring til veterinær	Innkjøring i frå E134 i frå vest er forbudt.  Ingen trafikkulykker registrert dei 10 siste åra. Fartsgrense 70 km/t.	 
E5	E39 Hetland	Ingan trafikkulykke registrert dei 10 siste åra. Fartsgrense 70 km/t.	 
E6	E39/Fv 798 Kårstø-krysset	Ingan trafikkulykke registrert dei 10 siste åra. Fartsgrense 80 km/t.	 



E7	E134 Snauhammar	Ingens ulykker registrert dei siste 10 åra. Fartsgrense 70 km/t. Går inn på gang- og sykkelveg.		
E8	E39 Apeland nord	Ingens ulykker registrert dei siste 10 åra. Fartsgrense 80 km/t.		
E9	E134 Frakkagjerd	Ei trafikkulykke dei siste 10 åra. Primært med tanke på utbygging/trafikkflyt. Må avklarast kor trafikken skal gå til Skeiseid. Fartsgrense 60 km/t.		
F27	Fv515/ Bådsvik	Ingens ulykker registrert dei siste 10 åra. Farsgrense 60 km/t		



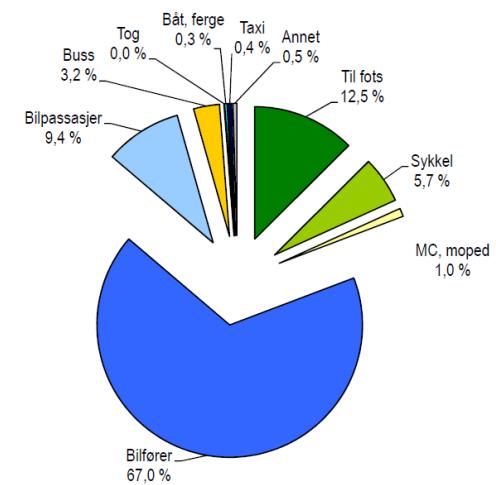
## 8.2.2 Gang- og sykkelvegar

Det er eit uttalt mål at andelen sykkel og gange skal aukast. Då må det finnast trygge alternativ for dei mjuke trafikantane. Hovudsakeleg vil det seie å bygge gang- og sykkelvegar for å skilje dei mjuke trafikantane i frå anna trafikk. Men ein må også sikre trygge kryssingspunkt.

Eit godt utbygd og trygt gang- og sykkelvegnett gir også god tilgjengeleghet for dei som ikkje har tilgang på bil.

Etter kvart som sykkelandelen aukar, ser ein også at det kan oppstå konflikt og ulykker mellom syklistar og gåande. No og i framtida er det derfor aktuelt å skilje dei gåande frå dei syklande. Dette er for eksempel føreslått regulert i den nye Frakkagjerd-sentrum planen, kor bilst, syklist og fotgjengar er separert.

Frå Nedstrand mot Haugesund er det skilta nasjonal sykkelrute som er del av «North Sea Cycle Route» (NSCR). Store delar av denne går langs kjøreveg. Det er generelt «rotete» for syklistar gjennom Frakkagjerd og Førre som er sykkelalternativet langs E134.



*Reisemåter på hverdager; Haugalandet 2011*

I høyringsrunden av planprogrammet kom det eit innspel på at det burde vore eigen «moped-veg» frå Aksdal til Haugesund. Dette lar seg vanskeleg gjennomføra, men moped saman med anna trafikk og på gang- og sykkelvegar er ei aktuell problemstilling.

Ved prioritering av bygging av gang- og sykkelvegar bør trafikkmengde og om vegen er skuleveg, altså ligg innafor 4 km frå skule, telje som kriterier. Trafikkmengde er oppgitt i ÅrsDøgn Trafikk (ÅDT), som kort fortalt er gjennomsnittleg trafikk i løpet av eit gjennomsnittleg døgn og er henta frå Statens vegvesen sitt vegkart. Tala er i stor grad basert på skjønn, og er kun for enkelte vegar faktisk målt. Tala må derfor brukast som veiledande.

Aktuelle strekningar kor det manglar gang- og sykkelvegar langs europavegane (ikkje prioritert) er vist i tabell 5 og 6.



**Tabell 5:** Strekningar som manglar g/s-veg eller anna alternativ langs europaveg.

Tiltak kode	Veg	Strekning som manglar g/s-veg	Kommentar
E12	E39	Omlegg. Haukås - Apeland (tunn)	Del av g/s-tiltak i Haugalandspakken, E39 Aksdal – Gismarvik, 2022.
E13	E39	Hetland - Haukås	Del av g/s-tiltak i Haugalandspakken, E39 Aksdal – Gismarvik, 2022.
E14	E134	Frakkagjerd - Aksdal, oppgradering for lokal trafikk, alle trafikantgrupper.	
E15	E39	Tveit - Sundfør	
E16	E39	Sundfør - Sveio grense	
E17	E134	Våg - Vindafjord grense	

**Tabell 6:** Strekningar som manglar g/s-veg langs fylkesveg og kommunalveg.

Tiltak kode	Veg	Strekning som manglar g/s-veg	Lengde km	Kommentar
F1a*	Fv771	Førrestjørna - Leite, g/s-veg	0,9	Skuleveg, ÅDT 1100, 40/50 km/t. Smale parti. Ligg inne i Haugalandspakken
F2	Fv780	Høyvik - Tysvær våg b/u-skule, g/s-veg	3,0	Skuleveg, ÅDT 500, 60 km/t.
F3	Fv778	Tysvær kyrkje - Lønning, g/s-veg	0,7	Skuleveg, ÅDT 200, 50 km/t
F1b*	Fv771	Leite-Frakkagjerd, g/s-veg	0,5	ÅDT 1100, 60 km/t. Regulert g/s-veg i områdeplan Skeiseid. Ligg inne i Haugalandspakken
F4	Fv780	Klovning - Høyvik, g/s-veg	1,6	Skuleveg, ÅDT 500, 60 km/t, smale parti.
F5	Fv772	Nodland - Stakkestad, g/s-veg	2,2	Skuleveg, ÅDT 250, 50 km/t
F6	Fv771	Frakkagjerd - Dragavika, g/s-veg	1,0	Skuleveg, ÅDT 950, 80 km/t. Friområde ved Dragavik. Regulert g/s-veg i områdeplan Skeiseid.
F7	Fv515	Hella - Hinderåvåg, g/s-veg	1,0	Skuleveg, ÅDT 900, 60 km/t. NSCR
F8	Fv515	Bådsvik - Lindanger, g/s-veg	2,5	Skuleveg, ÅDT 1100, 60/80 km/t.
F9	Fv513	Skjoldastrauen - Dalbygdveg, g/s-veg	0,4	Skuleveg, ÅDT 270, 60 km/t
F10	Fv515	Søvik - Brattestø, g/s-veg	2,6	ÅDT 2600, 70 km/t,



				NSCR
F11	Fv515	Brattestø - Stakland, g/s-veg	1,2	ÅDT 1950, 70 km/t NSCR
F12	Fv778	Førland - Sagbakken, g/s-veg	2,4	Skuleveg, ADT 550, 50/60 km/
F13	Fv515	Stakland - Dueland, g/s-veg	1,5	Delvis skuleveg, ÅDT 1950, 70 km/t. NSCR.
F14	Fv781	Brattestø -Steinbru, g/s-veg	1,4	ÅDT 250, 80 km/t
F15	Fv781	Skjoldastrumen - Erland, g/s-veg	1,2	Skuleveg, ÅDT 250, 80 km/t.
F16	Fv792	Stranda - Øverland, g/s-veg	2,5	ÅDT 150, 50 km/t.
F17	Fv513	Kryss Dalbygdvegen - Sagjå, g/s-veg	1,0	Skuleveg, ÅDT 300, 60 km/t
F18	Fv774	Mjåsund - Gismarvik, g/s-veg	4,0	ÅDT 500, 60/80 km/t
F19	Fv780	Fortau gjennom Slåttevik	0,5	Skuleveg, ÅDT 650, 30 km/t, vegskulder, planlagde utbyggingar.
F20	Fv778	Lønning - Heskja	2,5	Skuleveg, ÅDT 400, 80 km/t
K1	Tjordal	Tjordal, fortau mot Utsikten	0,15	Skuleveg, 30 km/t
K2	Høga-haug	Veg opp til Høgahaug frå Frakkagjerdvegen, fortau.		Skuleveg, 30 km/t
K3	Førres-vegen	Førre kyrkje – Førreparken, fortau	0,15	Skuleveg, 30 km/t
F28	Fv788	Nedstrand kyrkje – Bjørkeli, fortau	0,15	Skuleveg, 50 km/t, delvis regulert

\*Tiltak F1 er delt inn i to strekk. Heile strekket ligg inne i Haugalandspakken, men mest prekært er F1a. Ved F1b er det alternativ gjennom turveg.

### 8.2.3 Gatelys

Det å opplyse vegane har fleire positive formål; ein reduserer ulykkesrisikoen, samstundes som ein aukar trivsel, tilgjengeleghet og allmenn sikkerhet.

I trafikken mottar ein det meste av informasjonen som vi treng gjennom synet. I mørket oppfattar vi kontrastar og detaljar langt dårlegare enn i dagslys. Dette er nok ein av grunnane til at ulykkesrisikoen er høgare i mørke enn i dagslys (13).

Kommunen får av og til spørsmål om å få sett opp enkeltståande lyspunkt på ein elles uopplyst veg. Det er usikkert om dette gir nokon reell reduksjon i ulykkesrisikoen. Grunnen er at om det er lyst akkurat på det punktet, så blir det tilsvarande mørkare utanfor. Det kan hende at nokon går på vegen, her også. Det er ved opplysning av strekningar og større område ein kan oppnå effekt. Statens vegvesen er bevisst på dette og satsar på lysanlegg som strekningsvise tiltak og i kryssområde. Ei anna sak er at eit enkeltståande lys kan ha stor verdi som trivselsfaktor, f eks ved ei avkjørsle der ein ventar på bussen.

Aktuelle område det er behov for gatelys er vist i tabell 7 og 8.



**Tabell 7:** Aktuelle tiltak for gateleys langs europaveg

Nr	Veg	Strekning - Gateleys
E18	E134	Frakkagjerdtoppen - Aksdal
E19	E134	Undergongar, Grinde, Aksdal, Frakkagjerd
E20	E39	Gateleys langs gang- og sykkelveg mellom Førland og Apeland
E34	E39	Lys langs g/s-vegen mellom Slåttevik og Hetland

**Tabell 8:** Aktuelle tiltak for gateleys langs fylkeskommunal og kommunal veg

Nr	Veg	Strekning - Gateleys
F21	Fv515	Hindaråvåg – Stranda (FTU-midlar 2018)
F22	Fv780	Førland – Padlane (lysett i samband med Padlane - Klovning)
F23	Fv780	Høyvik – Tysværåvåg (FTU-midlar, 2018/2019)
K4	Dalanesvegen	Kallevik sør – Høievegen (er bestilt)
K5	Rundhaug	Rundhaug (er bestilt)
F24	Fv780	Slåttevik – Susort
F25	Fv515	Gang- og sykkelveg Garhaug, ved industriområdet
K6	Førre	Betre belysning ved krysningspunkter langs skuleveg, Førresdalen, Granlivegen og ved Førre kyrkje (Fv772).
F26	Fv780	Betre belysning ved krysningspunkter langs skuleveg ved Førland skule.
K7	Frakkagjerdvegen	Særleg kryssingspunkta
K8	Krabbatveitvegen	Mellan Førland og Aksdal
K9	Fjellvegen	Frå steinrundkjøring til Førretoppen, oppgradering.
K10	Falkeidvegen	Bjørnsvik, mellom Fv 776 og 780
K12	Slåttevikvegen	Gateley frå Fv 780 og ned til kaien
F41	Fv776	Oppgradering gateley Hervik
F42	Fv771	Oppgradering Høievegen, frå Førrestjern og sørover
F43	Fv778	Førland - Sagbakken
F44	Fv781	Skjoldastrumen mot Erland
F45	Fv513	Skjoldastrumen mot Saga
F46	Fv515	Skjoldastrumen mot Lindanger
F47	Fv771	Ved Asparmarka bhg
F48	Fv778	Frå Tysvær kyrkje mot Håland
K14		Sti mellom Rindane og Førresdalen
K16		Generelt belysning rundt kommunale bygg
F49	Fv780	Frå krysset med Tysværåvågvegen til og med bustadområdet «B54 Kvinnesland»

### 8.2.4 Kryssingsstader for fotgjengerar

Undergang, evt bru, er den beste fysiske innretninga for sikker kryssing av trafikkert veg. Ein føresetnad er likevel at han blir brukt. Undergangen må ligge så nær opp til naturleg vegval som muleg, og det må ikkje bety stor høgdeforskjell. Undergang har høg kostnad, særleg når han skal byggjast gjennom ein eksisterande veg. Det er difor eit tiltak som krev god grunngjeving. I praksis vil det bety på veg med stor trafikk, der fartsnivået høgt og der det er mange brukarar. Det betyr gjerne ved hovudtrafikkårene. Om det er skuleveg bør også vere eit viktig kriterium.

Det er også andre tiltak som kan gjerast for å betre sikre kryssingspunkt for fotgjengerar, det kan vere «oppstramming» av kryssingsstad, betre sikt, fartsdempande tiltak og betre opplysning.



Krysningstader for fotgengrar er vist i tabell 9 (ikkje prioritert).

Tabell 9: Risikopunkt krysningstader for fotgengrar, europaveg, fylkesveg og kommunal veg.

Tiltak namn	Veg/navn	Omtnale	Kartutsnitt
E21	E134 Frakkagjerd	Fotgengrar kryssar E134 i rundkjøringa. Undergongane ligg for langt unna og betyr omveg. Løysning må finnas gjennom reguleringsplan for kryssområdet	
E22	E134 Aksdal	Fotgengrar kryssar E134 mellom kollektivterminalen og Shell. Ny kollektivterminal er planlagt lengre aust.	
E23	Innkjøringa til Shell i Aksdal	Gang og sykkelvegen kryssar avkjørsla til Shell. Det er skilta og malt opp for å markera kryssande g/s-veg. Avkjørsla er endra i ny reguleringsplan.	
F28	Skjoldastrauen Fv515 ved Fv781 og aust for bruа		



K13	Frakkagjerdvegen	Må løysast i reguleringsplan for Frakkagjerd sentrum.	
K12	Frakkgjerdvegen ved Høgahaug	Uklart kryss for syklistar og fotgjengarar. Kan løysast i reguleringsplan for Frakkagjerd-krysset.	
F29	Fv780 Slåttevik	Gang- og sykkelveg endar i ein sving. Gang- og sykkelveg kryssar kjøreveg.	
F30	Fv792 Nessavegen Stranda	Gang- og sykkelveg endar bak eit bygg	
F31	Busstopp generelt	Ved fleire busshaldeplassar må passasjerar krysse trafikkert veg. Meir om dette under	



		«Kollektiv»	
F32	Skuleveg generelt	Gjennom betre kartlegging av skuleveg kan det kome fram utrygge kryssingspunkt.	
K15	Frakkagjerdvegen (Førresdalen)	Fortau kryssar veg inn til Førresdalen bhg og industri.	

### 8.2.5 Kollektiv

Nasjonale føringer legg opp til ei auka bruk av kollektivtransport. I Tysvær betyr det auka bruk av buss. Reisevaneundersøkinga på Haugalandet frå 2011 viste at kun 3,2 % av reisene på Haugalandet blir gjort med buss. Størstedelen av desse er bruk av skulebuss. Det er komen fleire tilbakemeldingar frå innbyggjarar på at det er ynskjeleg med fleire bussavgangar og haldeplassarar nærmere heimen.



Gode og sikre stoppestader er viktig. Ved vurdering av haldeplassar er det fleire forhold som må vurderast som til dømes:

- Vurdering av trafikksikkerheit
- Tilknyting til gang- og sykkelveg
- Dei reisande sine behov ved plassering av fotgjengerkryssingar slik at fotgjengar naturleg brukar kryssingspunktet, anten dei ligg i plan eller er planskilte
- Kontakt mot viktige målpunkt
- Omstigning



Ei spesiell utfordring er det ved skulane. Her er det travle periodar morgen og ettermiddag med ei blanding av mange trafikantgrupper: Skulebussar, privatbilar, elevar på sykkel og til fots, mopedar, etc. Det gjeld å finne løysingar slik at barn og bilar blir skilte best mogeleg frå kvarandre.



I samband med innspel til barnas transportplan blei det spurta om elevane opplevde bussturen til og frå skulen som trygg. Tilbakemeldingane var at det stort sett var sitteplasser til alle og at alle brukte setebeltet. Særleg i Nedstrand blei det påpeika at det var smale vegar kor turen med buss kunne opplevast som noko utrygg.

Det er også ynskjeleg at det blir laga til parkeringsplass, både for sykkel og bil, ved haldeplassar for å tilrettelegge for auka bruken av kollektiv. Aktuelle haldeplassar er vist i tabell 10.

**Tabell 10:** Stoppestader (uprioritert rekkefølge) langs europaveg og fylkesveg.

Tiltak namn	Veg/ namn	Kommentar	Bilete
E24	E39 Hetzland v/bedhus	Ligg inne i Haugalands- pakken	
E25	E 39 Hetzland nord	Ligg inne i Haugalands- pakken	



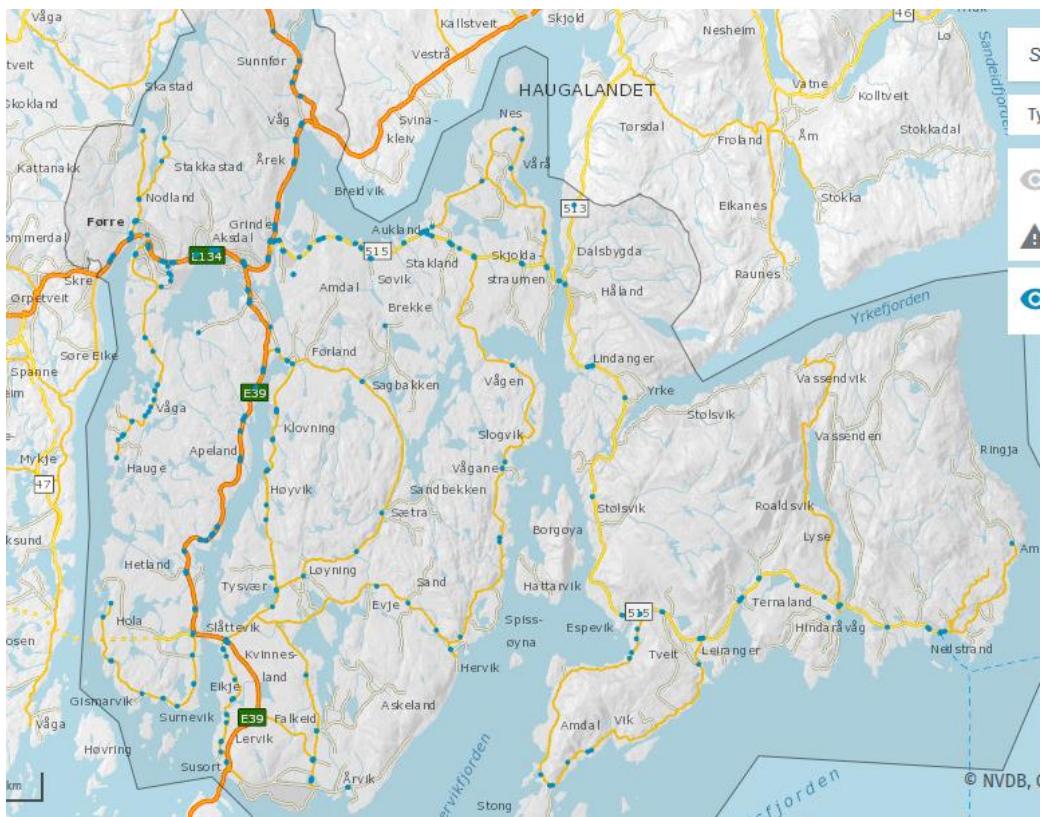
E26	E39 Apeland nord		
E28	E39 Rønnevik nord		
E29	E39 Lilland	Haldeplass- namn «Sunnfør»	
E30	E39 Sundfør nord		



E31	E39 Sundfør sør			
E32	E39 Tveit	Haldeplass-namn «Våg nord»		
F33	Fv515 Grindafjord camping	Har fått tiltsagn om FTU-midler, ligg busstopp ca 300 meter aust		
F34	Fv515 Ådnanes	Er bygd eit stopp på sørsida av vegen.		
F35	Fv515 Dueland	Det er busslommer ved Dueland, litt lengre aust, med fortau til Skjoldastrumen .		



F36	Fv515 Bådsvik		
F37	Fv515 Skjoldastr aumen v/kyrkja	Utbedring.	
F38	Falkeid- vegen mellan Fv780 og Fv776	Ved Bjørnsvik.	
E33	E134 Frakkagje rd	Behov for oppgradering av haldeplassar i samband med nytt kryss. Innfartsparkerin g for bil og sykkel.	
F39	Fv784 Liarvåg	Vegen er smal og manglar busshalde- plassar	
F40	Fv796 Amdal	Vegen er smal og manglar busshalde- plassar	



Figur 12: Haldeplassar i kommunen.

### 8.2.6 Skuleveg og skuleskyss

Opplæringslova seier i §7-1 at elevar i grunnskulen har rett til gratis skyss når veglengda frå bustad til skule er over 2 km for 1. årstrinn og over 4 km for 2. – 10. årstrinn. Vidare seier lova at elevar med ”særleg farleg eller vanskeleg skuleveg” har rett til gratis skyss sjølv om vegen er kortare. Kva vegstrekning som kvalifiserer til ”særleg farleg og vanskeleg” vil vere ei vurderingssak. Det går fram av rundskriv 3-2009 (15) frå Utanningsdirektoratet at det må vere ein «særleg risiko» for den einskilde elev knytt til skulevegen for å utløyse rett til gratis skyss.

For å ha rett på gratis skuleskyss må det søkast kvart år, og kva elev skal ha individuell behandling. I Tysvær er det skulesjef som mottar og behandler søknad om gratis skyss, i samarbeid med resultatområde teknisk. Svaret kan påklagast til fylkesmannen.

### Klassifisering

For å forenkle saksbehandlinga vil det vere nyttig med ein samla gjennomgang der ein vurderer aktuelle strekningar. Resultatet vil vere til hjelp for å svare på søknader og sikre lik og rettferdig behandling. Det vil vere naturleg at denne



vurderinga skjer i tilknyting til TS-planen. Lista kan brukast som veilende for kva som kan reknast som farleg skuleveg, men kvar elev skal ha individuell behandling av søknad om skyss, kor den enkelte elev sine føresetnader for å forstå og ta seg fram i trafikken skal takast med i vurderinga.

For å følge opp tidlegare praksis i Tysvær brukar ein 3 kategoriar ved klassifisering:

- Kategori 1: Strekning der alle elevar i grunnskulen etter individuell søknad er tilrådd å få gratis skyss.
- Kategori 2: Strekning der elevar frå 1. – 4. årstrinn etter individuell søknad er tilrådd å få gratis skyss.
- Kategori 3: Strekning der elevar i utgangspunktet ikkje er tilrådd å få gratis skyss.

Kategoriane gjeld når det ikkje finst eit trygt alternativ til den trafikkerte vegen.

### Moment ved vurdering

Ved vurdering av farenivået skal ein legge vekt på forhold som:

- G/s-veg
- Fartsgrense
- Trafikkmengd (årsdøgntrafikk, ÅDT)
- Spesielt smale eller uoversiktlege parti
- Gatelys
- Vegskulder
- Sikthinder

For skulevegar i Tysvær, i avstand 0-4 km frå skulen, er vurdering med tanke på «særleg farleg eller vanskeleg» skuleveg vist i tabell 11. Tabellen baserar seg i stor grad på førre TS-plan, kommunestyrevedtak om skyss og nye saker, samanstilt med momenta over.



**Tabell 11:** Generell vurdering av skulevegar i kommunen.

Skule/veg	Farts-grense	Trafikk - mengde ÅDT	G/s- veg/ fortau	Andre kommentarar	Kategori		
					1	2	3
<b>Førre skole</b>							
Førresdalen	30		Ja	Byggefelt			3
Fv771 Høievegen	40/50	1100	Nei	Smale parti, bredde 5,4 m		2	
Skre/Bratthammar, Førresvegen	70	15200	Ja	Delvis kombinert g/s- veg og veg			3
Nodland/Nesheim, Fv773 Nesheimvegen	50	250	Delvis	Bredde 4 m, delvis lyssatt			3
Stakkestad, Fv772 Stakkestadvegen	50	250	Nei	Bredde 4 m, smale parti, ikkje lys		2	
<b>Frakkagjerd barneskole</b>							
Skeiseid/Stegaberg, Fv771 Høievegen	60/80	950	Nei	Bredde 4,5 m, ikkje lys.	1		
Frakkagjerd	30/50		Delvis	Byggefelt			3
<b>Frakkagjerd ungdomsskule</b>							
Førre, Førresdalen og Frakkagjerd	30/70		Ja	Byggefelt			3
Høievegen Fv771	40/50/60	1100	Delvis	Smale parti, bredde 5,4 m. Alternativ gjennom gamle Høieveg			3
Skeiseid/Stegaberg, Fv771 Høievegen	60/80	950	Nei	Bredde 4,5 m, ikkje lys.	1		
Aksdal, Aksdalvegen, Aksdalbrekkja	60/70		Ja				3
<b>Grinde skule</b>							
Våg, langs E39	70	9000	Ja				3
Aksdal, Aksdalsvegen, E39	30/60	10250	Delvis	Gjennom byggefelt			3
Garhaug, Fv515	50	2600	Ja				3
Søvik, Fv515	70	2600	Ja				3
<b>Straumen skule</b>							
Straumen, Fv515 og Straumsvegen	50	1800	Ja				3
Bådsvik, Fv515	50/60	1600	Ja	Må krysse Fv 515			3
Lindanger, Fv515	80/60	1100	Nei		1		
Dalbygda, Fv513	60/50	270	Nei	Må krysse FV 513 og Fv515, tungtransport		2	



Sponavik, Fv513	80/60/50	300	Nei		1	
Erland, Fv781 Nesvegen	80/50	250	Nei	Må krysse Fv515, er fortau langs Fv515 mot skulen		3
Dueland, F515	70	1950	Ja			3
<b>Nedstrand barne- og ungdomsskule</b>						
Hinderåvåg – Stranda, Fv515	60/80/50	750	Ja			3
Stranda – Amdal, Fv792	40/50	150	Nei	Bredde 4-5 meter, ikke lys. G/S-veg frå Stranda til skulen.		3
Vassendvikvegen, Fv788	50/80	200	Nei	Bredde 4,5 meter. Smale parti. Ikkje lys.		3
Helle – Skorpevatnet, Fv515	60	900	Nei	Bredde 6,5 meter. Ikkje lys	2	
Skorpevatnet – Muslandsvåg, Fv515	80	900	Nei	Bredde 6,5 meter. Ikkje lys	1	
<b>Førland skule</b>						
Rønnevik, E39	40/60/80	5700	Ja			3
Førland ungdomshus, Fv778 Sagbakkevegen	50	550	Ja	Må krysse Fv780		3
Ungdomshuset – Sagbakken, Fv778 Sagbakkevegen	60/50	550	Nei	Bredde ca 4,5 meter. Ikkje gatelys.		3
Sagbakken – Askeland, Askelandsvegen	50		Nei	Bredde ca 4 meter. Ikkje gatelys.		3
Sagbakken ferist Heskjadalen, Fv778 Heskjadalen	50	550	Nei	Bredde ca 4,5 meter. Ikkje gatelys.		3
Skogen, Fv778 Heskjadalen	80	400	Nei	Bredde ca 4,5 meter. Ikkje gatelys.		3
Padlane, Fv780 Førlandvegen	40/60	500	Ja	Må krysse Fv780		3
Klovning, Fv780 Førlandsvegen	60	500	Nei	Bredde ca 5,5. Smale parti. Ikkje gatelys.	1	
<b>Tysværåvåg barne- og ungdomsskule</b>						
Slåttevik, Fv780	50/60	900	Ja	Må krysse Fv 780		3
Kyrkjebakken, Fv778 Lønningsvegen	50	200	Ja	Må krysse Fv 780		3
Lønningsvegen - Heskjadalen	50/80	200	Nei			3
Heskja, Fv778 Heskjadalen	80	400	Nei	Bredde ca 4,5 meter. Ikkje gatelys.		3
Evje, Lønningsvegen - Fv776 Hervikvegen	80	300	Nei			3
Høyvik-Klovning, Fv780	60	500	Nei	Bredde ca 5-5,5 m. Ikkje gatelys.	2	



## 8.2.7 Bustadfelt:

Statistikken viser at av trafikkulykkene som skjer i kommunen er det ein liten prosent som skjer i byggjefelta. Skadeomfanget i ulykkene er også mindre. Vi veit likevel at alvorlege ulykker har skjedd, også med tap av liv. Mange har opplevd nestenulykker der marginane har vore små. Høg fart og mykje trafikk er dessutan lite triveleg i eit område kor ein skal bu og opphalde seg.

### Fartsdempande tiltak

Det mest brukte fysiske tiltaket for å få ned farten er humpar. Kommunen har lagt ut ein del slike, ofte etter ønskje frå dei som bur på staden. Tiltaket er effektivt for å fjerne fartstoppene, dei som kjører *mykje* for fort. Det er likevel visse negative sider med humpar, f eks når det gjeld vintervedlikehald, busstrafikk og uthyrkingsskjøretøy. Ein har difor vore relativt tilbakehalden med å plassere ut nye humpar. Kriterier som ein har brukt har vore: Skilta fartsgrense 30 km/t, minst 150 m rettstrekning, ikkje bratt bakke (stigning under 1:11). Andre faktorar som har vore vurdert er trafikkmengde og gjennomgangstrafikk. Kommunen legg til grunn Statens vegvesen si handbok V128 ved vurdering av fartsdempande tiltak. Andre fartsdempande tiltak kan vere innsnevring av veg eller hinder i vegen. Kommunen har også ei mobilfartsvisar tavle som kan plasserast midlertidig langs vegstrekk der det er problem med høg fart.

### Sikt

God sikt er viktig for eit trygt gatemiljø, spesielt ved avkjørsler og vegkryss. Som regel er forholda bra når byggjefeltet er nytt, men etter få år, når hekkar og buskar har fått skote fart, endrar situasjonen seg drastisk. Dette handlar spesielt om tryggleiken for dei yngste.

Kommunen set no krav i reguleringsplanar om at beplanting skal vere minst ein meter i frå regulert veg. Det blir årleg sendt ut informasjon til velforeiningar om å minne «sine» på hekk og siktsoner, samt lagt ut informasjon på nett og sosiale mediar. Ein tar også felt for felt kor ein har sendt ut varsel per sms om at kommunen vil ta ei synfaring i området, og at alle bør gå over sin eigen eigedom. Dei som då fortsatt har for høg beplanting i frisiktsoner eller over i kommunal veg vil få eit formelt pålegg om klipping.

## 8.2.8 Vedlikehald

Kommunen bruker «[Meld ein feil](#)» for innrapportering av mindre feil, som kan vere viktige for kommunen å få beskjed om. Det kan gjelde holer i vegbanen, vegetasjon i frisikt, etc.

Driftsavdelinga på teknisk har ansvar for drift og vedlikehald av kommunale vegar (117 km), fortau/gangveier, bruver, parkeringsplasser, veglys og kaier.

Om vinteren skal driftsavdelinga:



- Halde dei kommunale vegane så trafikksikre som mogleg gjennom vinteren.
- Kommunen har ansvar for å brøyte og strø kommunale vegar, gang-/sykkelvegar og fortau.

Korleis?

- Perioden for vinterberedskap er frå 15. november – 15. mars
- I perioden for vinterberedskap har ein på veg beredskap hele døgnet. Dei vurderer vær- og føreforhold og kallar ut mannskap etter behov.

Prioritering av oppgåvane

1. Veger med busstrafikk
2. Resterande veger
3. Gang-/sykkelveier og fortau

Om våren byrjar arbeidet med å sopa gang og sykkelvegar for sand og grus. Når det arbeidet er gjort er det tida inne for kantslått på sein vår/summer/haust. Tysvær er stor i areal og dette er eit tidkrevande arbeid.

Kommunen har meldt si interesse for å vere med i SVV sitt FOU prosjekt «*BEVEGELSE – drift og vedlikehold for gående og sykklende*», som skal gi auka kunnskap om dei gåande og syklande sine forutsetningar og behov, driftsmetodar, utstyr og organisering for å få effektiv drift og vedlikehald på gang- og sykkelanlegg, samarbeidsformer, kontraktsutforming og oppfølging av entreprenørar.

## 8.2.9 Andre tiltak:

Fleire av vegane i kommunen er smale og uoversiktlege, eller har dårlige parti. Der er i samband med planen kome inn innspel på blant anna:

Fv792 Nessavegen  
Fv784 Liarvågvegen  
Parti ved Fv515, Nedstrandsvegen  
Fv788 Vassendvikvegen  
Fv780 Tysværvågvegen, mellom Slåttevik og Tysværvåg  
Fv771 Høievegen  
Fv774 Gismarvikvegen  
Fv780 Førlandsvegen  
Fv772 Stakkestadvegen  
Fv515 smalt parti ved kyrkja i Skjoldastrumen, omregulert veg  
Fv513, spesielt sving ved Lilleskog forskaling  
Fv780 Øvre Klovning, sikt og bratt utfør veg.

Det er også ei kjent problemstilling i kommunen at eldre vegar ikkje er dimensjonert for uttak av tömmer.



### Idrett, friluftsliv og forsamlingslokaler

Ved tilrettelegging for aktivitet og arrangementet ser ein at det kan oppstå uheldige situasjonar dersom ikkje tilkomst og parkering er sikra. Dette er viktig å ha med seg i planlegging.

Enkelte område som det er kome inn meldingar om problem er;

- Parkering til Hodnafjell, E39
- Parkering til Svebakken, E39
- Parkering ved div arrangement
  - Skjold IL, avkjørsel til parkering kryssar gang- og sykkelveg
  - Husflidlaget i Grinde, mangel på parkering
  - Førland, ved skulen
  - Klatrejungelen på Frakkagjerd



**Figur 13:** Parkering ved tur til Hodnafjell. Ein kan parkere ved bedhuset, men må då gå eit stykke langs E39.



## 9. Økonomi

Det er ulike finansieringsordningar for å følgje opp TS-planen.

Tysvær kommune har eit gang- og sykkelvegfond som det årleg har blitt sett av 3,2 millionar kr på. Midlar frå dette fondet har hovudsakeleg vore brukt til å finansiere/medfinansiera bygging av gang- og sykkelvegar. Ein har opna for at ein kan nytte 200 000 i året til gatelys og mindre TS-tiltak.

Fylkeskommunen reviderer kvart fjerde år handlingsprogram for fylkesvegar som er ein plan for kva tiltak langs fylkesveg som skal prioriterast. Kommunane blir invitert til å kome med innspel.

Nasjonal transportplan legg foringar for dei store utbyggingsprosjekta langs hovudferdselsårene. Kommunane kan kome med innspel.

Haugalandspakken er finansiert gjennom bompenger, statlege midlar og fylkesmidlar. Målet med pakken er å «*bygge eit transportsystem som legg til rette for noverande og framtidig befolknings- og næringsutvikling, som er miljøvennlig (tilrettelegging for kollektivtrafikk og sykkelbruk) og som fører til færre ulukker og støyulemper*» (16).

Tiltaka skal hovudsakeleg skje på E134 og E39. I tillegg til prioriteringar av store ombyggingar og kryssutbetringar er det i pakken sett av midlar til programområda gang- og sykkel, kollektiv, trafiksikkerhet og miljø/støy.

Fylkestrafikksikkerhetsutval (FTU) deler årleg ut trafikksikringsmidler (tidlegare kalla aksjon-skuleveg midlar). Ein kan søkje om 100% finansiering for tiltak langs fylkesveg og 60 % finansiering for tiltak langs kommunal veg. Maksimal søknadssum er 1,5 million, men ein kan søkje om opp til 3 millionar dersom ein søker om å inngå i ein langtidsplan og søker om midler til det same tiltaket over fleire år. Søknaden skal vere i samsvar med vedtatt TS-plan.

Statens vegvesen har dei siste åra lyst ut midlar til auka sykkelbruk. Ein kan søker om 50 % finansiering og kan kun nytte pengane på fylkeskommunal og kommunal veg

Samferdselsdepartementet har dei siste åra lyst ut midlar til lokale trafikksikringstiltak. Maks søknadssum er 500 000 kr. Her kan andre enn kommunen også søker.

Andre støtteordningar kan dukke opp undervegs i planperioden.

Statens vegvesen opplys at dei også nyttar dei kommunale trafikksikringsplanane når dei prioritær mindre tiltak på europa- og fylkesveg.



## 10. Handlingsplan/rullering

Det blir føreslått at ein rullerar handlingsdelen annakvart år. For oppfølging og rapportering blir trafikksikkerhet lagt inn som eit eige kapittel i årsrapporten til kommunen.

Som nemnd tidlegare i planen er det valt å skilje mellom fysiske tiltak og ikkje-fysiske tiltak. Dei ikkje-fysiske tiltaka er informasjon, haldingskapande arbeid og organisatoriske tiltak. Dette dannar grunnlaget for dei haldingane ein har i trafikken og korleis ein opptrer. Det handlar om opplæring i skule og barnehage, trafikkantinformasjon, kampanjar, faginformasjon, rutinar, etc. Mykje av dette er langsiktige verkemiddel, og er med på å skape haldingar og kultur.

Dei fysiske, vegtekniske tiltaka ser ein effekten av mykje raskare. I prioritering av tiltak bør det ligge ei balansert satsing på mange typar tiltak, både kostnadskrevjande og rimelege. Vidare bør ein både gjere strakstiltak og tenkje langsiktig. Ved vurdering bør ein blant anna ta omsyn til:

- Trafikkmengd (ÅDT)
- Fartsgrense og fartsnivå
- Kostnader
- Mange potensielle brukarar?
- Er det gjennomfartsveg?
- Er det skuleveg?
- Miljømessige forhold
- Risikovurdering, ev ut i frå statistikkmateriale om det finst
- Realistisk gjennomførbart?
- Del av utbyggingsstrategi?

Handlingsplanen framgår av vedlegg 1 og 2. Ved utbyggingar, uforutsette endringar eller nye

oppstå  
annleis enn  
listene. Dette  
dukkar opp



støtteordningar kan det behov for å prioritere det som går fram av gjeld særleg om det tiltak som raskt kan/bør gjennomførast.



## 11. Kjelder

- (1) Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-veg-20142017/id753232/>
- (2) Nasjonal transportplan 2018-2029 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>
- (3) Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023  
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusområder/Miljøvennlig+transport/Sykkeltrafikk/Nasjonal+sykkelstrategi>
- (4) Nasjonal gåstrategi  
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusområder/Miljøvennlig+transport/Gaende>
- (5) Stortingsmelding 40 om trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering  
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-stortingsmelding-om-trafikksikkerhetsarbeidet-samordning-og-organisering/id2513149/>
- (6) Handlingsplan for trafikksikkerhet Rogaland [http://www.rogfk.no/Filer-og-bilder/Filer\\_RFK\\_Internett/Samferdsel/Trafikksikkerhet/Handlingsplan-for-trafikksikkerhet-i-Rogaland-2014-2017/\(language\)/nor-NO](http://www.rogfk.no/Filer-og-bilder/Filer_RFK_Internett/Samferdsel/Trafikksikkerhet/Handlingsplan-for-trafikksikkerhet-i-Rogaland-2014-2017/(language)/nor-NO)
- (7) Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013 -2017  
<http://www.rogfk.no/content/download/7042/75457/version/1/file/Regionalplan+for+folkehelse+i+Rogaland+2013+-+2017.pdf>
- (8) Regionalplan for areal og transport på Haugalandet  
<http://www.rogfk.no/Planer/Regionalplaner/ATP-Haugalandet>
- (9) Kommuneplan Tysvær kommune 2015-2027 <https://www.tysver.kommune.no/plan-bygg-og-eigedom/kommuneplan/kommuneplan>
- (10) Trafikksikringsplan Tysvær 2010-2017 <https://www.tysver.kommune.no/veg-trafikk-og-gatelys/trafikksikringsplan-til-kommunen/trafikksikringsplan>
- (11) Retningslinjer for utforming av kommunale vegar, gater og gangvegar i Tysvær kommune  
<http://www.tysver.kommune.no/om-kommunen/planar-og-retningslinjer/593-retningslinjer-for-vegbygging/file>
- (12) [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)
- (13) Trafikksikkerhetshåndboka: <http://tsh.toi.no/>
- (14) Meland, S. (2011) Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2011, Sintef rapport A22354, [http://www.rogfk.no/Filer-og-bilder/Internett/Filer\\_RFK\\_Internett/Planer-og-prosjekter/Planer-under-arbeid/Regionalplan-for-areal-og-transport-Haugalandet/Reisevaneundersoekelse-2011-Haugalandet/\(language\)/nor-NO](http://www.rogfk.no/Filer-og-bilder/Internett/Filer_RFK_Internett/Planer-og-prosjekter/Planer-under-arbeid/Regionalplan-for-areal-og-transport-Haugalandet/Reisevaneundersoekelse-2011-Haugalandet/(language)/nor-NO)



- (15) Rundskriv 3-2009 fra Utdanningsdirektoratet <https://www.udir.no/regelverk-og-tilsyn/finn-regelverk/etter-tema/Skoleskyss/Udir-3-2009-Sarlege-problemstillingar-i-samband-med-retten-til-skyss/>
- (16) <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/haugalandspakken>