



Saksbehandler: Hilde Pettersen

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
048/22	Formannskapet	02.05.2022
045/22	Kommunestyret	09.05.2022

Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 - 2026 - innspill fra Karmøy kommune

Rådmannens forslag til vedtak:

Karmøy kommune har innspill til revisjon av handlingsprogram for samferdsel 2023 – 2026 slik det fremgår av saksfremlegget «Forslag til prioriterte tiltak», samt øvrige mindre foreslåtte tiltak.

Formannskapet 02.05.2022:

Behandling:

Rådmannens innstilling enstemmig vedatt.

FSK- 048/22 Vedtak:

Karmøy kommune har innspill til revisjon av handlingsprogram for samferdsel 2023 – 2026 slik det fremgår av saksfremlegget «Forslag til prioriterte tiltak», samt øvrige mindre foreslåtte tiltak.

Saksutredning

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune har sendt ut brev om nylig vedtatt samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033. I brevet ber de om innspill fra kommunene til handlingsprogram for samferdsel 2023 – 2026. Høringsfristen var 1.april, men siden saken ble feil registrert hos oss, har vi fått utsatt frist til 10.mai for å kunne inkludere politisk behandling.

Saken legges direkte frem for formannskapet, men sendes hovedutvalg teknisk og miljø som orienteringssak.

Rådmannen har tatt utgangspunkt i tiltak som inngår i kommunens trafiksikkerhetsplan 2018 – 2021. Denne planen må revideres i løpet av 2022. Kommunen må også foreta en prioritering i tråd med fylkesstrategiens klare kriterier som er følgende:

1. Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov.
2. Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø
3. Tilrettelegge for fremtidens transport.

4. Trafikksikker transport for alle.

De senere års økt fokus på bærekraft og oppfølging av FN's bærekraftsmål innebærer strengere krav til prioritering ut ifra å få mest for pengene til beste for klima og miljø.

Bakgrunn for saken

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033 ble nylig vedtatt av fylkestinget i Rogaland (FT-sak 132/2021). Samferdselsstrategien er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med samferdsel, transport og mobilitet i årene som kommer. Den beskriver fylkeskommunens egne standpunkter og gir ingen bindinger for kommuner eller andre aktører. Konkret oppfølging av strategien, blant annet i form av tiltak på fylkesvegnettet, vil komme i handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 – 2026.

Handlingsprogrammet skal legges fram for politisk behandling i fylkeskommunen høsten 2022. I denne forbindelse ønskes innspill fra kommunene i fylket.

Målsetninger og satsingsområder for fylkets arbeid med samferdsel

Hovedmålet i samferdselsstrategien er å utvikle en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland. Fylkeskommunen har definert følgende fire prioriterte satsingsområder:

1. Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov.

Det har de siste årene vært høye investeringer innen samferdsel. Økonomiske utsikter og behovet for at fylkeskommunen har en sunn økonomi, gjør at det i årene som kommer sannsynligvis vil være mindre handlingsrom. Gjennom følgende målsetninger skal det arbeides for å få mest mulig samferdsel for pengene;

- Dagens vegnett skal være utnyttet på best mulig måte.
- Rogaland skal ha et helhetlig transportsystem, med rett standard på rett sted.
- Rogaland fylkeskommune skal høy gjennomføringsevne og effektiv oppgavehåndtering internt og i samarbeid med andre aktører.
- Rogaland fylkeskommune skal ha godt datagrunnlag, statistikk og prognoser som gir kunnskapsbaserte vurderinger og beslutninger som ivaretar morgendagens behov.

2. Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

Klimakrisen angår arbeidet med samferdsel, også i Rogaland. Både fordi klimagassutslipp fra transportsektoren må reduseres og fordi det er nødvendig å sikre at samferdselsinfrastrukturen tåler fremtidens klima. I Rogaland er det blant annet ventet at klimaendringene gir flere skredhendelser langs fylkesvegnettet. Følgende målsettinger er satt:

- Transportinfrastrukturen skal tåle fremtidens (mer ekstreme) klima.
- Klimagassutslipp skal reduseres i samsvar med Parisavtalen.

- Hensynet til landbruksjord, kulturmiljø, naturressurser, naturmiljøer og naturmangfold skal ivaretas i arbeidet med samferdsel.

3. *Tilrettelegge for fremtidens transport.*

Å tilrettelegge for fremtidens transport handler om at transportsystemet skal være tilpasset behovene til fremtidens befolkning og bygge opp under fylkeskommunens målsetting om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer. Samtidig handler det om at Rogaland skal styrke sin konkurransedyktighet og vektlegging av næringslivets transportbehov.

- I byer og tettsteder skal det være enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Bruk av privat bil skal reduseres i tettbygde strøk.
- Transportsystemet i Rogaland skal bidra til å styrke fylkets konkurransedyktighet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet og tilpasset fremtidens befolkning og behov.

4. *Trafikksikker transport for alle.*

Trafikksikkerhet ligger som en forutsetning for alt arbeidet på fylkesvegnettet. Samtidig er det et område hvor det er behov for å synliggjøre fylkeskommunens innsats bedre. Trafikksikker transport handler om mer enn fravær av ulykker. Det handler også om å bidra til et helsefremmende og inkluderende samfunn, konkurransedyktighet, om muligheten til å bosette seg i ulike deler av fylket og om å bidra til levende tettsteder og gode bomiljø.

- Vi har en nullvisjon for varig skadde og drepte i tråd med nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg.
- Det skal være trygt å gå, sykle og å reise kollektivt.
- Fylkeskommunen skal ha en helhetlig tilnærming til arbeidet med trafikksikkerhet.

Forventet økonomisk utvikling og bindinger

Det er forventet at den økonomiske utviklingen de neste årene vil gi begrensede muligheter for nyinvesteringer innen samferdsel. Dette er blant annet knyttet til endrede rammebetingelser og statlige føringer. Kravene i tunnelsikkerhetsforskriften vil være særlig kostnadskrevende og er forventet å gi utgifter på over en milliard fram mot 2030 og hittil

har statlige tilskudd vært langt lavere enn behovet. Det er også ventet at driften av kollektivtransporten kan bli dyrere som følge av strengere klimakrav og at klimaendringer med hyppigere skred, flom og høyvannstigning vil føre til dyrere drift av vegnettet.

Et sentralt poeng i strategien er at det i de kommende årene blir nødvendig å prioritere drift, vedlikehold og fornying foran investeringer. Behovet for nyinvesteringer skal

reduseres ved å optimalisere eksisterende vegnett og som hovedregel skal fremtidige vegprosjekter være utbedring av eksisterende veg.

Det legges opp til at det skal utarbeides et handlingsprogram som samsvarer med forventede økonomiske bevilgninger. Dette er en endring fra handlingsprogrammet for fylkesvegnettet i Rogaland 2018 – 2023, hvor handlingsprogrammet har vært å anse som en behovsmelding hvor det har vært lagt inn prosjekter med en total kostnad som er høyere enn det som ble satt av i fylkeskommunens årlige budsjetter.

En følge av dette er at prosjekter som ligger inne i Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2018 – 2023 ikke automatisk vil overføres til nytt handlingsprogram. Arbeidet med nytt handlingsprogram vil kun ta med seg de prosjektene som er kategorisert som bindinger. Det vil si prosjekter som har byggestart i 2022. Alle andre prosjekter – uavhengig av om de er nevnt i dagens handlingsprogram eller ikke – vil bli gjenstand for en ny prioriteringsrunde.

Samferdselsstrategi 2022 – 2033 viderefører prinsippet fra forrige strategi om at fylkeskommunale investeringsmidler i hovedsak skal benyttes i områder uten potensial for alternativ finansiering. Dette innebærer at områder med bompengepakker, samt områder hvor dette kan være en mulighet, ikke blir prioritert når de fylkeskommunale investeringsmidlene fordeles.

Innspill fra kommunene

Fylkeskommunen ønsker nå innspill fra kommunene om prosjekter som de ønsker inn i nytt handlingsprogram for fylkesvegnettet, gjerne i prioritert rekkefølge. Samferdselsstrategien skal være retningsgivende i fylkeskommunens prioriteringer, og prosjektene som kommunene spiller inn må derfor være i tråd med innsatsområdene og målsetningene som er beskrevet over.

Samferdselsstrategien 2022 – 2033 kan leses i sin helhet på:

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-transport/samferdselsstrategi-for-rogaland-2022-2033/>

Rådmannens vurdering

Rådmannen vil påpeke at det er uheldig at kommunene innenfor en bypakke / bompengepakke ikke omfattes av denne handlingsplanen. I bompengepakker er kriteriene som gir grunnlag for fordeling av midler så snevre at de utelukker flere viktige tiltak for myke trafikanter litt utenfor hovedaksen/sentrumsområder gjennom Karmøy.

Det pågår nå et arbeid med en bompengepakke for Fv 547. Da det vil ta litt tid før denne er klar, er det etter kommunens mening utbedringer som haster innenfor planperioden. Det er usikkert om en slik bompengepakke kommer i gang før 2026. Tiltakene nevnt under er derfor svært aktuelle innenfor planperioden.

FV 547 er den sentrale samferdselsaksen gjennom Karmøy, fra flyplasskrysset og sør til Skudeneshavn. Strekningens høye trafikkandel gjør kryssing av vegen vanskelig for sårbare trafikanter og oppleves mange plasser som en barriere. Fv547 har flere slike barrierer. Behovet for å sikre fremkommelighet og trygghet for sårbare trafikanter er viktig for å øke kollektivandelen langs aksen (krysse veg til busstopp) og gi innbyggerne en opplevelse av trygg skoleveg.

Langs FV 547 går øyas gang- og sykkelvegnett. Standarden varierer, fra skiltet gang- og sykkelveg, til å følge kommunale veger med blandet trafikk. Kryssing av veg for syklistene går delvis via underganger med dårlig sikt og bratte kurver, til kryssing i plan tidvis uten gangfelt eller annen tilrettelegging som sikrer syklistenes fremkommelighet. Karmøy har derfor prioritert slike tiltak.

Kommunen skal satse på bærekraft og da er det viktig at innbyggerne gis en reell valgmulighet for å kunne velge bort bilen og ta sykkel til og fra jobb, fritidsreiser, o.l. Tilrettelegging for fremkommelige og trygge kryssninger av Fv 547, samt øke standarden på gang- og sykkelvegnettet er derfor sentrale virkemidler for å erstatte bilreiser med sykkel og gange.

Tiltak som var med i forrige planperiode som ikke er utført:

- Fv 923 kollektivtrase Salhusvegen - 134 Norheim (4 arm på rundkjøring)

Rådmannen har foreslått dette tiltaket med videre i handlingsplanperiode.

Forslag til prioriterte tiltak:

Tabellen under viser tiltak i prioritert rekkefølge, trafikkmengde i døgnet (ÅDT), fartsgrense, samt annet forhold av betydning for strekningen. Nærmere beskrivelse av det enkelte tiltak fremgår nedenfor i saksfremlegget.

Prioritet	Tiltak	ÅDT	Farts- grense	Annet Trafikkfarlig skoleveg #
1	Eikjevegen (kommunal veg) Fv 4848 Vormedalsvegen, sykkelveg med fortau, fra Røysvegen til Vormedal sentrum, etappe II	960 4800	50 50	Ny Eikjeveg med tilhørende gang og sykkelveg er regulert med en standard som Fylkesveg. Eikjeveg skal løse trafikale utfordringer med Skrevegen Fv 832 mot E134 Hovednett for sykkel RP og BP foreligger, samarbeid VAR.
2	Fv 4844 Syrevegen, gang- og sykkelveg	1200	50	RP og grunnerverv utført.
3	Fv 4852 Salhusvegen, Fortau med sykkelfelt	1200	40	Buffertiltak i Haugalandspakken.
4	Fv 4808 Storasundsvegen, gang- og sykkelveg	1900	50	Trafikksikkerhet, #, RP pågår – planarb finansiert av FTU
5	Fv 547 Kollektivtiltak Busslommer Medhaug og Ådland Snuplass for buss: Skudeneshavn ferjekai Øvrige Fv: Snuplass for buss: Vikjå, Vea og Vormedal	9200 6200	50	Trafikksikkerhet RP foreligger for busslommene.
6	Fv 923 Kollektivtrase Salhusvegen – E134 Norheim (4.arm på rundkjøring)			Var med i forrige planperiode-kollektivtiltak
7	Fv 547 Strekningen Åkra sør – Helganeskrysset Planfri kryssing, Heia, Fredheim/Varne (opphøyd gangfelt) Veakrossen- planfri kryssing Helganeskrysset – planfri kryssing	12000 12000 13000 16000 13600	60 50 60 60	Trafikksikkerhet Hovednett sykkel
8	Fv547 /KV 1286 Vestre Karmøyveg, kryssutbedring Tveitholmsvegen	13200	50	Ulykker Fremkommelighet sykkel

9	Fv 547 Miljøgate Åkra	12500	40	Bymiljøtiltak
10	Fv 511 Kirkevegen, fortau	2200	40	Skoleveg
11	Missing link mellom Salhusvegen og Vormedalsvegen.			Binder to hovednett for sykkel sammen.
12	Fv 4802 Spannaven, Gang – og sykkelveg fra omkjøringsvegen til Industrigata (Hgsd)	7500	50	Helhet i sykkelnettet #, RP viser hensynssone ny bru
13	Fv 4834 Salvøyvegen, Salvøy bru, gangbru	900	30	
14	Fv 4800 Skrevege, Fortau Pedersbakken – Eikelia	1400	50	
15	Fv 4830 Austre Veaveg, gjennom Veia sentrum	3900	40	Gateprofil og fortau.
16	Fv 511 Kopervik : Kryss Åsebøvegen og Stangelansstølen i forhold til g/s-veg	7000	50	Mindre tiltak. Ulykker
17	Fv 4808 Torvastadvegen, Gang – og sykkelveg	1600	40/50/60	#, RP pågår. Planarbeid finansiert av FTU
18	FV 4818 Visnesvegen, gang- og sykkelveg	1200	50	#
19	Fv 511 Austre Karmøyveg – strekningsutbedringer	1000	80	

RP = Reguleringsplan, BP= Byggeplan

= klassifisert som trafikkfarlig skoleveg

Øvrige tiltak – mindre, enklere gjennomførbare tiltak:

- **Gatelys:**

Utskiftning av gamle armaturer til LED. Etablere ny belysning på veger med behov. Mangler lys langs Kyrkjevegen (2,5 km) på Torvastad og Stavavegen (frem til idrettshuset, 1 km)/Søre Ferkingstadveg, samt Storasundvegen- delstrekning.

- **Vegetasjonsrydding lang veg /utbedring av vegskulder**

Tiltak som med enkle midler øker sikten og gjør opplevelsen for alle trafikantgrupper mye bedre. Flere av bildene ovenfor illustrerer dette. Fosnavegen er en veg med slikt behov.

- **Vegoppmerking :**

Oppmerksomhetstiltak krysning av syklist, Vikepliktsmarkering

· Skilting av hovednett for sykkel.

Det er etablert et samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunen om skilting av gang- og sykkelvegnettet langs Fv 547. Det bør settes av midler til gjennomføring.

Beskrivelse av de enkelte tiltakene

Eikjevegen.

Er kommunal veg. Ny Eikjeveg er regulert med en standard som en fylkesveg med tilknytning til toplanskrysset i Skåredalen /E134. Skrevegen er fylkesveg, men mangler tilfredsstillende kryssløsning mot E134. Gang- og sykkelveg fra Kolnes til Skåredalen.



Dagens Eikjeveg.

Fv 4848 Vormedalsvegen – sykkelveg med fortau. Etappe 2. Fra Røysvegen til Vormedal sentrum.

Reguleringsplan og byggeplan foreligger. Samarbeidsprosjekt med kommunens VAR avdeling som har krav fra statsforvalteren til utslippssanering til Karmsundet. Det skal derfor uansett graves i traseen. Definert som hovednett for sykkel mellom Vormedal og Norheim. Avstanden mellom Vormedal og Norheim er 3 km som er innenfor naturlig sykkelavstand. Strekningen bidrar til sammenhengende sykkelnett. Har stort potensiale til å overføre dagens biltrafikk til sykkelreiser. Strekningen er kollektivakse og inngår i byrutene med 4 avganger i timen.

ÅDT: 4800, Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1600 m.



Smalt fortau.

Syrevegen

Foreligger reguleringsplan, tilnærmet ferdig byggeplan. Grunnerverv er foretatt. Kostnadsanslag er beregnet til kr. 28,4 mill hvorav ca 10 mill kan finansieres gjennom andre kommunale prosjekter. Kan samkjøres med andre nært forestående infrastrukturprosjekter. Her avventes en prinsippavgjørelse på momskompensasjon fra fylkeskommunen. Binder bygda Syre sammen med øvrig sykkelnett langs Fv 547. Ligger nær Sørhåland privatskole. ÅDT: 1200. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 800 m.



Fv 4852 Salhusvegen. Fortau og sykkelfelt

Er ferdig regulert. Grunnerverv er påbegynt. Et tiltak i Haugalandspakken (buffertiltak) som foreløpig ikke er gjennomført. Hovednett for sykkel, ÅDT: 1200. Fartsgrense: 40 km/t. Lengde: 570 m.



Fv 4808 Storasundvegen – gang- og sykkelveg

Reguleringsplan er under arbeid, har vært på høring. Er forelagt fylkeskommunen for kvalitets gjennomgang og kostnadsanslag. Forventes ny behandling/godkjenning rett over ferien. Er en del bebyggelse langs strekningen. Industri/næringsområder genererer mye tungtrafikk. Mangler tilrettelegging for sårbare trafikanter. Er klassifisert som trafikkfarlig skoleveg. ÅDT: 1900, Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1,5 km.



Fv 547 Kollektivtiltak (busslommer Medhaug og Ådland)

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for utbedring av busslommer i søre del av Åkra, ved Medhaug og Ådland. Er ca 700 m mellom disse tiltakene. ÅDT: 9200/6200. Fartsgrense 50 km/t.

Reguleringsplan for Ådland er godkjent 17.12.2018. Innebærer bla ny busslomme i sørgående retning. Busslomme nordgående, samt opphøyd gangfelt ble etablert for noen år siden. Bør fullføres i begge retninger da bussen i dag stopper rett foran gangfeltet og plasserer seg delvis på vegskulder og i kjørebane. Fare for forbikjøringer er stor. Ligger rett ved Ådland barneskole.



Er etablert opphøyd gangfelt etter dette bilde. Dagens busstopp er ringet inn.

Reguleringsplan for Medhaug ble godkjent 08.02.2021. Her inngår to busslommer og tilpasninger til to vegkryss (Medhaugvegen og atkomst Åkrasanden sør/Speiderhuset). Kryss mot Medhaugvegen er vidt der vikeplikt mellom biler og syklist er udefinert. Gang- og sykkelvegen er ikke inntrukket. Var en ulykke med syklist i fjor sommer. Strekningen er hovednett for sykkel. Ligger sentral med boligområdet og friområdet Åkrasanden på hver sin side av vegen.



Øvrige kollektivtiltak er behov for snu plass for buss ved Skudeneshavn ferjekai, Veia, Vikja og Vormedal.

Fv 923 Kollektivtrase Salhusvegen – E134 Norheim (4 arm på rundkjøring)

Reguleringsplan foreligger. Planlagt en 4 arm i rundkjøringa på. Sikrer kollektivtrase mot Salhusvegen.



Fv 547 Strekningen Åkra sør – Helganes, fotgjengerkryssing Helganeskrysset/flyplasskrysset, Veasletta, Heia og Fredheim/Varne.

Her pågår det arbeid i regi av fylkeskommunen med en strekningsanalyse for tiltak langs Fv 547 fra Helganeskrysset/Flyplasskrysset til Åkra sør. Ut i fra trafikkmengde er det krav til planfri kryssing ved alle disse stedene.

Helganeskrysset: Her pågår det planarbeid for ny Husøyveg i regi av Statens vegvesen. Sentralt kryss der E134 ender og går over i fylkesveg videre sørover. I dag er det gangfelt med intensivbelysning. Det bør vurderes planskilte kryssinger.

ÅDT: 16000 inn i rundkjøringen fra nord / 13600 fra sør, Fartsgrense: 60 km/t.



Veasletta: her pågår det utbygging av ny rundkjøring. Løsning for sårbare trafikanter er ikke ivare tatt. Løsning for ny omkjøringsveg utredes. Sentralt trafikknutepunkt på Karmøy som ligger midt mellom byene Kopervik og Åkrehamn med arm til tettstedet Veavågen. Området har utviklet seg til sentral sted for offentlig og privat tjenesteyting. Er matvarebutikk, bensinstasjon, storhall Karmøy, privat ungdomsskole under utbygging, sykehjem og Solstein som er en attføringsbedrift. Mange er avhengig av kollektivtransport og må krysse fylkesvegen i plan for tilkomst til busstopp. ÅDT:13000. Fartsgrense: 60 km/t.

Heia: Potensialet for økt sykkelandel på strekningen mellom kommunens største byer og tettstedet Veavågen er stort. Det er 7,5 km fra Vippebrua i Kopervik til kryss med Rådhusgata i Åkra sentrum. Veakrossen ligger nesten halvveis, noe nærmere Kopervik (3,7 km). Hovednettet for sykkel følger Fv 547. Setter en passerspissen i Veakrossen med en radius på 5 km dekkes over halvparten av kommunens befolkning. Dagens gang- og sykkelveg bør fremtidig oppgraderes til å ivareta en stamvegfunksjon for sykkel. På Heia krysser gang- og sykkelvegen fylkesvegen uten særskilt tilrettelegging. Her er det et fremkommelighetsproblem for syklister å krysse i rushtrafikken. Som aktuell skoleveg og sentral akse for arbeidsreiser med sykkel er løsningen ikke tilfredsstillende. Potensiale for overføring fra bil til sykkel er stort. ÅDT: 12000. Fartsgrense: 60 km/t.



Fredheim/Varne:

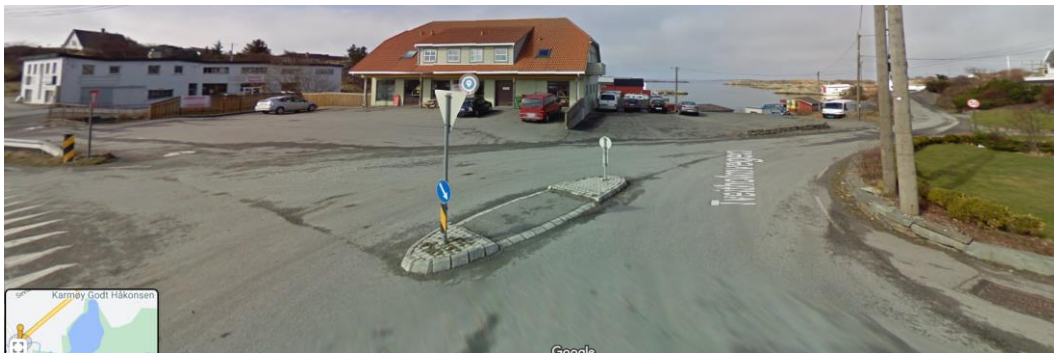
Er eksisterende gangfelt fra Fredheimsvegen, men bør oppgraderes til opphøyd med intensivbelysning. Gang- og sykkelveg frem til Varnevegen bør inngå. Er viktig skoleveg. ÅDT: 12000. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde Gang- og sykkelveg/alt. fortau: 175 m. (er regulert gang- og sykkelveg).



Fotgjengerne står på et lavere nivå enn kjørebanelen på østsiden noe som reduserer oppmerksomheten.

Fv 547/Kv 1286 Utbedre kryss Tveitholmvegen, Sevland

Et område med mye trafikk og to kryss som ligger tett opptil hverandre. For å gå klar køen på Fv 547 er det utfordringer med biltrafikk som benytter skiltet gang-og sykkelveg mellom Tveitholmvegen og Tjøsvollvegen.



Vidt kryss. Ofte tungtransport som blir stående i krysset og vente for å komme ut. (grusmottak på Tveitholmen). Disse tar sikten bort fra fotgjengerne. Uoversiktlig og krevende kryssing for syklist og fotgjengere. ÅDT: 13200. Fartsgrense: 50 km/t.

Fv 547 Miljøgate Åkra : Strekningen Rådhusvegen – Stongkrysset

FV 547 går gjennom sentrum av Åkra. Mye trafikk og mange fotgjengerkryssninger mellom skoler og idrettshall gir behov for trygge løsninger. Hovedtraseen for sykkel går gjennom Åkra med varierende grad av fremkommelighet. Det er behov for bymiljøtiltak med separering av de ulike trafikantergruppene, biler, syklist og fotgjengere, gjerne kombinert med beplantning og utforming som hever det visuelle inntrykk. God belysning og sikring av gangfeltene er det mest prekære. Endring av skolestrukturen vil gi økt krysningsbehov. ÅDT: 12500. Fartsgrense: 40 km/t.



Gang- og sykkelveg ender i parallellveg med parkering. Flere gangfelt, sentral skoleveg.

Fv 511 Fortau Kirkevegen – barnehage

Mangler forbindelse mellom gang- og sykkelveg og fortau langs sørsiden av vegen: Lengde: 80 m. Fotgjengere og syklister må krysse vegen for å komme videre på fortau ned til Skudeneshavn sentrum. Skoleelever og turgåere må krysse tilbake igjen kun etter ca 80 m rundt svingen da det er en snarveg til skolen. Det er etablert to fartshumper, en der gang- og sykkelvegen krysser til fortau, den neste etter svingen. Strekningen ligger i en svak innerkurve. ÅDT: 2200. Fartsgrense: 40 km/t



Fv 4802 Spannavegen: gang- og sykkelveg fra omkjøringsvegen (4848) til Vegvesenet.

Det mangler gang – og sykkelvegforbindelse langs vestsiden av Spannavegen fra rundkjøringen i omkjøringsvegen og inn i Haugesund kommune. I Haugesund kommune er det planlagt rundkjøring i krysset Rennesøygata/Kvitsøygata.



Uavhengig om det kommer rundkjøring eller ikke er det sterkt behov for å sikre fremkommeligheten for sykkel på denne strekningen. Det er gang - og sykkelveg på motsatt side, men denne har ikke kobling mot sykkelnettet. Ender i et fortau og syklistene krysser kjøreveg på skrå for å komme til sykkeltrase mot sentrum. Dette skaper farlige situasjoner i trafikken, spesielt for syklistene. Strekningen vil gi et sammenhengende sykkelnett mellom Karmøy og Haugesund kommuner. Strekningen vil binde sammen to hovedruter for sykkel som vil være et attraktivt trasevalg for syklende mellom Norheim og Haugesund sentrum. Ruta videre mot Haugesund sentrum følger friområder og langs idrettsbaner som gir en mer attraktiv reiseopplevelse enn å følge trase langs trafikkerte bilveger. ÅDT på 7500, fartsgrense 50 km/t. Lengde: Min. 220 m for å sikre forbindelse.

Fv 4834 Salvøyvegen , Gangbru Salvøy

Kort strekning til skole. Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg med fri skoleskyss for alle 1-7.klasse hele året. Dårlig sikt på brua, bør tilrettelegges for myke trafikanter. Det har tidligere vært vurdert lysregulering, men ikke vært en anbefalt løsning grunnet trafiksikkerhet. Reguleringsplan godkjent i 2016 har båndlagt området på sørsiden av brua til fremtidig bru. ÅDT: 900. Fartsgrense: 30 km/t



Skrevegen: Fortau mellom Pedersbakken og Eikelia.

Strekningen ligger rett ovenfor krysset Skrevegen / Eikjevegen. Uoversiktlig for fotgjengere/skoleelever som skal krysse. ÅDT: 1400. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 160 m. Krever regulering.



Kryss med Eikjevegen sees lenger fremme. Behov for fortau på østsiden av Skrevegen.

Fv 4830 Austre Veaveg, gjennom Veia sentrum

Det er behov for å utbedre eksisterende fortau med kantsteinshøyde og bredde ihht. krav (samt gjerde), Gatebelysning må suppleres. Spesielt Strekningen fra Skolen til Rekkje og supplere der det mangler fortau langs Sævikvegen. Kommunen skal etablere ny skole på Veia og det vil da komme nytt kryss langs strekningen, samt at krysset ved bedehuset kan stenges. Fylkeskommunen bør samtidig sette fortauet i stand som beskrevet for å få en helhet langs strekningen gjennom sentrum. Strekningen bør utformes med en gatestruktur da denne går gjennom et sentrum. ÅDT: 3900. Fartsgrense: 40 km/t.



Smale fortau, manglende fortauskant, rygging ut i veg. Bør oppgraderes med gatestruktur.

Fv 511 Kopervik : Kryss Åsebøvegen og Stanglandsstølen.

Eksisterende gang- og sykkelveg bør justeres i kryssene for å få en bedre kryssning for syklist. ÅDT: 7000. Fartsgrense: 50 km/t.



Gang- og sykkelveg bør trekkes inn i kryss med Stanglandsstølen. Busslomme rett ovenfor kryss til mega/rådhus. En strekning med mye aktivitet og mange ulykker/hendelser. Fotgjengere krysser

mot Coop Extra og busstopp.



Gang- og sykkelveg bør trekkes inn i kryss med Åsebøvegen. Kryss rett ved bakketopp krever oppmerksomhet.

Torvastadvegen, gang – og sykkelveg:

Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg fra Munkaskar til Bø (vinterskyss 1-7. klasse). Reguleringsarbeid pågår. Asplan Viak har utarbeidet et utkast som er forelagt fylkeskommunen for innspill og kostnadsoverslag. Forventes lagt ut på høring tidlig høst. Planleggingsmidler er mottatt av FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg). Torvastad er viktig landbruksområde. Viktig å tilby trygg skoleveg også i distriktene der lokal matproduksjon ivaretar et viktig bærekraftsmål og næringsgrunnlag for kommunen. ÅDT: 1600. Fartsgrense: 40, 50 og 60 km/t. Lengde: 3,5 km.



Her ender gang- og sykkelvegen rett før en uoversiktlig kurve.

Visnesvegen

Klassifisert som trafikkfarlig skoleveg. Fri skoleskyss hele året for 1-7.klasse. ÅDT: 1200. Fartsgrense: 50 km/t. Lengde: 1,6 km



Ikke mye plass til fotgjengere og syklister.

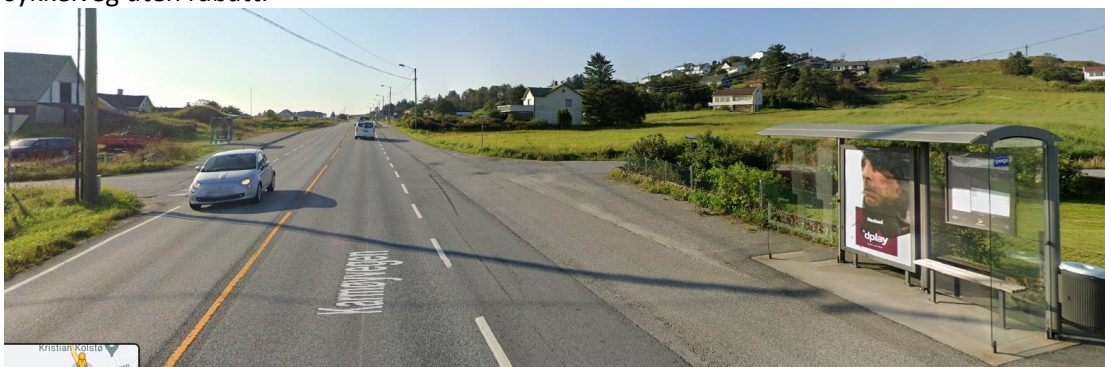
Fv 511 Austre Karmøyveg: Strekningsutbedringer i de verste svingene.

Vegetasjonsrydding, utbedring/flytting av gjerder langs veg. ÅDT: 1000. Fartsgrense: 80 km/t.



Vegoppmerking / infoskilt:

Ofte kan enkle virkemidler være gode tiltak i påvente av større utbedringer. Langs Matlandsletta, Kolstøvegen/Kolstøvarden er et sted som oppmerking, fareskilt med mer kan bidra til tydeligere separering/differensiering og øke oppmerksomheten til trafikantene. Her er det Busslommer på skrå ovenfor hverandre, kollektiv brukere krysser på skrå, det er uoversiktlig kryss med gang- og sykkelveg uten rabatt.



På Matlandssletta flyter alt i ett; busstopp, gang- og sykkelveg, vegkryss som ledes inn på skrå på Fv547.

Tiltak som å male vikepliktlinje på innsiden av gang- og sykkelveg illustrerer vikepliktsansvaret, eksempel i avkjørsel til næringsbygg nord for Håvik terrasse (bilde under).



Det er Behov for bedre skilting av hovedruter for sykkel gjennom Karmøy. Det pågår et samarbeid med fylkeskommunen og kommunen. Et utkast til skiltplan er nært forestående.

Rådmannens konklusjon

Samtlige av tiltakene nevnt over er viktige for trafiksikkerheten og fremkommeligheten for spesielt gående og syklende. Mange er også viktige for å bedre vilkårene for kollektivtrafikken. Rådmannen har med denne oversikten redegjort for en del utfordringer som tilligger fylkesvegnettet på Karmøy. Oversikten belyser trafikkmengde og situasjoner som i følge rådmannen oppfyller de nevnte kriteriene og føringene som er gitt i tråd med samferdselsstrategien for Rogaland.

De fleste strekningene inngår i kommunens trafiksikkerhetsplan. Prioriteringene avviker imidlertid noe fra denne. Dette skyldes at en har tatt hensyn til de nevnte kriteriene i samferdselsstrategien og vektlagt klima og bærekraft sterkere enn tidligere. Strekningen langs Vormedalsvegen og Salhusvegen oppfatter rådmannen som noen av de mest «grytreklare» prosjektene vi har og er derav gitt prioritet. Her er også potensiale for å øke sykkelandelen stor. Syrevegen er videre en strekning som det har vært politisk engasjement for å få gjennomført. Eikjevegen er tatt med i oversikten. Dette er en kommunal veg, men regulert med en fylkesvegstandard.

Rådmannen er innforstått med at midlene er begrenset. Rådmannen vil derfor anmode om foreslåtte øvrige tiltak, som gatelystiltak, oppmerking, skilting av gang- og sykkelvegnett gis høy prioritet, på lik linje med større fysiske tiltak.

Trafiksikkerhet berører alle. Karmøy er Trafiksikker kommune. Dette betyr at arbeid med trafiksikkerhet ikke bare innebærer fysiske tiltak. Rådmannen vil derfor anmode fylket om fortsatt opprettholde fokus og innsats rettet mot holdningsskapende arbeid og trafikkopplæring spesielt rettet mot barn og unge. Trafiksikkerhet er langsiktig arbeid og trenger fokus over lang tid.

Tiltakenes lokalisering i kommunen fremgår av kartet under.

Vedlegg:

Trafiksikkerhetsplan 2018 - 2021

Trafiksikkerhetsplan - Handlingsplan fylkesveger