

**2018-
2021**

Kommunedelplan for trafikksikkerhet

HØRINGSUTKAST

Karmøy kommune

2018 - 2021

Innhold

Bakgrunn.....	2
1. Nasjonale og regionale føringer, sentrale rammebetingelser, visjon.....	3
2. Ulykkessituasjonen i Karmøy kommune.....	6
3. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet.....	10
4. Trafikksikker kommune.....	11
5. Tiltak.....	12
5.1 Opplæring og holdningsskapende tiltak	12
5.1.1 Trafikkopplæring i barnehagen.....	12
5.1.2 Trafikkopplæring i Karmøyskolen.....	14
5.1.3 Pilotprosjekt Aktiv skoleveg.....	22
5.1.4 Trafikkopplæring på helsestasjonen.....	29
5.2 Klassifisering av trafikkfarlig skoleveg / skoleskyss.....	31
5.3 Fysiske tiltak	33
5.3.1 Handlingsplan stamvegnettet (E134).....	34
5.3.2 Handlingsplaner fylkesveger.....	36
5.3.3 Handlingsplan kommunale veger.....	40
6. Finansieringskilder.....	47
7. Oppfølging og evaluering.....	48

Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplanen er et viktig styrings - og arbeidsdokument for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Trafikksikkerhetsplanen er med i kommunens planstrategi.

I følge Nasjonal sykkelstrategi er det et mål at 80 % av skolebarn skal gå/sykle til skolen. Trafikksikkerhetsplanen vil med sine tiltak stimulere til aktive barn. Det er samtidig de gående og syklende som har størst risiko i trafikken. En økning i sykkelandelen betyr økt fokus på trafikksikkerhetstiltak rettet mot denne gruppen. En blanding av ulike trafikantgrupper i trafikken øker risikoen og setter større krav til opplæring og holdninger. Når målet er at flest mulig skal sykle og gå til skolen, er det viktig at skolen tar del i denne satsingen og trygger barns ferdsel på skoleveg.

Da det er menneskelige feil som er den viktigste forklaringsfaktoren ved ulykker, handler trafikksikkerhetsarbeidet ikke bare i å bygge nye og sikrere veger. Trafikksikker atferd er derfor et viktig tema i denne planen. Å sikre trafikkopplæringen i barnehager og skoler er viktig. Karmøy har fått midler til et 4 årig pilotprosjekt, finansiert over fylkets trafikksikkerhetsutvalg, til prosjektet «Trygge barn på skoleveg». En prosjektleder er ansatt og skal fungere som en støttespiller mot skolene for å få trafikkopplæring og sykkelopplæring inn i et mer strukturert system.

For å nå målene som er fastsatt i overordna strategier med nullvekst i personbiltransporten i by-og tettstedesområder og nullvisjon om null drepte og hardt skadde i trafikken, forutsettes et godt samarbeid på tvers av etatene i kommunen. Videre er bedrifter, idretten, andre organisasjoner, politi og Trygg Trafikk viktige samarbeidspartnere. Trygg Trafikk har utarbeidet et konsept som heter «Trafikksikker kommune» - systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø. Dette går ut på at de ulike etatene går igjennom sjekklister for tiltak. Målet er å bevisstgjøre kommunen som en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet, som veieier, barnehage - og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel. Kommunen skal forebygge ulykker. Karmøy kommune har som mål å bli klassifisert som Trafikksikker kommune innen 2018.

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet av en administrativ arbeidsgruppe bestått av representanter fra oppvekst og teknisk etat. Ellers er viktige innspill til planen mottatt fra, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Kommunale trafikksikkerhetsplaner er en forutsetning for å få statlig støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barns skoleveg på fylkesveger og kommunale veger. Trafikksikkerhetsplanen vil være et redskap for å gjennomføre ulike virkemidler for å skape trygge og aktive innbyggere i Karmøy kommune. Trafikksikkerhetsplanen vil være et utgangspunkt for innspill til statlige

og fylkeskommunale samferdselsplaner, slik som Nasjonal transportplan, Handlingsplan for fylkesveger, samt eventuelle nye bompengepakker eller fremtidige bymiljøpakker.

1. NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER

Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029

Meld. St.33, Nasjonal transportplan 2018 – 2029 ble behandlet av Stortinget juni 2017.

Trafikksikkerhet er et av hovedmålene i transportpolitikken. Nullvisjonen legges til grunn, en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Regjeringens mål er å redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 innen 2030. I følge vegvesenets prognoser var det om lag 730 mennesker som omkom eller ble hardt skadet i trafikken i 2017.

Regjeringen har videre et mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Ambisjoner for byområdene; Målet er at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I areal- og transportplanleggingen må det legges til grunn et utbyggingsmønster og transportsystem som fremmer utviklingen av Attraktive byer og tettsteder, øker mobiliteten, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Barnas transportplan: Fremtidens byer og tettsteder må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder sikkerhet og folkehelse.

ATP Haugalandet

«Regionalplan for areal og transport på Haugalandet»(ATP Haugalandet) ble vedtatt av Rogaland og Hordaland fylkesting i 2016. Planen bygger på hovedstrategien «By og tettsted» og skal bidra til å bygge opp om by-og tettsteds- og grendesentrene i regionen, slik at de kan gi rom for vekst og utbygging, styrke møteplasser og lokal identitet, gi korte avstander til daglige funksjoner og gjøre det enkelt å gå, sykle og ta bussen.

Strategi for transportutviklingen; Prioritere gåing og sykling i byområdet og andre større tettsteder. Utvikle sammenhengende infrastruktur med høy kvalitet. Bybusstilbudet skal utvikles i byområdet og forstadsruter til de største tettstedssentrene i Tysvær og Karmøy. Videre skal regionen posisjoneres for bypakke og en mulig framtidig avtale med staten for mellomstore byområder.

KVU Haugesund

Statens vegvesen gjennomførte i 2015 en konseptutvalgsutredning (KVU) for Haugesundsområdet. KVU 'en beskriver en strategi for framtidig transport og transportinfrastruktur i Haugesund og deler av omegnskommunene Tysvær, Karmøy og Sveio.

Statens vegvesen ønsker å prioritere satsing på gang- og sykkelvegutbyggingen i byområdet. Videre er ny Karmsund bru og videre utbygging av E134 høyt prioritert, deriblant ny veg til Husøy Havn. Utfordringene i konseptet er å få til nullvekst i personbiltrafikken, samtidig som en skal sikre fremkommeligheten på europavegnettet. Det er regjeringen som skal ta den endelige beslutningen og anbefale konsept for den videre planlegging. Tidspunkt for når dette foreligger er ikke fastsatt. Konseptet vil være førende for videre transportplanlegging i området og etablering av ny bompengepakke.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018 – 2029

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018 – 2029, vedtatt av Fylkestinget juni 2017, definerer Rogaland fylkeskommunes overordnede mål innenfor transportsektoren og setter premisser for fylkeskommunen sitt arbeid innenfor samferdsel. Strategiene er inndelt i stedsuavhengige og stedsavhengige strategier. I Haugesund, Kopervik og Åkrehamn betyr dette at transportutviklingen skal bygge opp under en attraktiv og miljøvennlig byutvikling, og fremtidig infrastruktur skal fokusere på tilrettelegging for gåing, sykling og kollektiv bruk.

Samferdselsstrategien bygger på følgende:

- Drift og vedlikehold prioriteres fremfor en utbygging. Etterslepet på fylkesvegnettet skal innhentes.
- I områder der det finnes bompakker skal infrastrukturprosjekter finansieres gjennom disse pakkene. Fylkeskommunen bidrar med momskompensasjon.
- For å bedre transport mellom regionene prioriteres følgende korridorer: Fv 44 og fv 46/520.
- Samferdselsinfrastrukturen skal være pålitelig og intelligent. Ved behov kan enkelte trafikkgrupper prioriteres.

Behov for ny Karmsund bru der framkommelighet for alle trafikantgrupper sikres.

Behov for å styrke kollektivtrafikk og gang - og sykkeltrafikk i by - og tettstedsområdene. Prioritere tiltak der potensiale for å få flere til å gå og sykle er størst.

Nasjonal sykkel – og gåstrategi:

Karmøy kommune har ikke vedtatt egen gåstrategi, men har gjennom sykkelbyen Haugesund Karmøy vedtatt en egen sykkelstrategi for fastlands – Karmøy. Målene i sykkelstrategien er å endre reisemiddelfordelingen med å få flere på sykkel. Det skal være enkelt, attraktivt og trygt å sykle. Innen 2020 skal 20 % av alle reiser foretas med sykkel og 90 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen og til fritidsaktiviteter.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

Trygg Trafikk:

Trygg trafikk har ønske om å utvikle seg som kunnskapsorganisasjon og har peket ut fem strategiske hovedområder:

- Trygge og sikre barn
- Trafikksikker ungdomstid
- Sikkerhet for fotgjengere og syklister
- Systematisk trafikksikkerhetsarbeid
- Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd.

Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland 2018 – 2023

Planen omhandler først og fremst ikke-fysiske tiltak. Fysiske utbedringstiltak, dekkes i et eget Handlingsprogram for fylkesveger 2018 – 2023. Sammen med den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet, er formålet å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet med mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene.

2. ULYKKESSITUASJONEN I KARMØY KOMMUNE

Dødsulykker, skader og ulykker:

I Karmøykommune har 23 personer mistet livet i dødsulykker siden 2000 og tallet er synkende. Antall skadde og ulykker i trafikken er også synkende.

Trafikkbelastning:

Generelt øker trafikkmengdene på hele vegnettet i Karmøy, men trafikkmengdene fordeler seg ulikt i kommunen. Trafikkbelastningen har sammenheng med arbeidsplassfordelingen og bosettingsmønsteret i kommunen og regionen. Belastningen intensiveres jo nærmere en kommer Haugesund.

- Størst trafikkbelastning i sone 4 og 5: I absolutte tall har økningen vært størst ved Kommunegrensen i Norheim-området. Dette fordi det er mye arbeidspendling på tvers av kommunegrensene, men også fordi området er tett befolket.
- Stor trafikkbelastning i sone 2 og 3: Økt bosetting og folketall i Åkrehamn, Kopervik og på Fastlands-Karmøy fører til trafikkvekst langs FV47/E134 i midtre og nordre del av kommunen.
- Stabil trafikkbelastning i sone 1: Trafikkbelastningen avtar fra Liknes-området og sørover mot Skudeneshavn. Dette har sammenheng med stabile folketall og bosettingstakt på Sør-Karmøy. Etter åpningen av T-forbindelsen har trafikkbelastningen blitt mindre på fv47/E134 på Nord-Karmøy og Fastlandet. Sone 1 har flest dødsfall og trafikkulykker ut i fra trafikkbelastning. Sone 4 har høy trafikkbelastning, men likevel er både dødstall og antall skader lavere.

Ulykkespunkter:

For 8-års perioden 2010-2017 er det ikke registrert noen ulykkespunkter i Karmøy kommune.

Definisjon ulykkespunkt: Et punkt på vegen som er særlig ulykkesutsatt. En strekning på 100 meter som har 4 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

Ulykkesstrekninger:

Det er registrert to ulykkestrekninger i Karmøy kommune: Disse to strekningene glir inn i hverandre. Den første gjelder perioden 2011-2015 og går fra Amfi i Åkra til krysset fv. 854. Den andre gjelder perioden 2010-2014 og går fra Rådhusvegen i Åkra til Sevlandvegen. Datafangsten henter inn ulykker på en strekning på 1000 meter, og det blir derfor kunstig å si at strekningen fra Rådhusvegen til Amfi er ulykkesbelastet. Reelt er det strekningen fra Tjøsvollvegen til Vestre Veaveg som er ulykkesbelastet.

Definisjon på ulykkesstrekning: En strekning på vegen som er særlig ulykkesbelastet. En strekning på 1000 meter som har 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år.

ATK-punktet ved Sevlandsvegen ble flyttet til 200 meter sør for Tjøsvollvegen i 2015. Vi kan derfor håpe at ulykkene i Tjøsvoll-krysset blir redusert. Grunnen til at ATK-punktet ble flyttet var ulykkene i gangfeltet ved Sevlandvegen. Her hadde vi en teori om at fokuset til bilistene var på fotoboksen og ikke de gående i gangfeltet. Vi håper derfor at situasjonen her også er blitt forbedret.

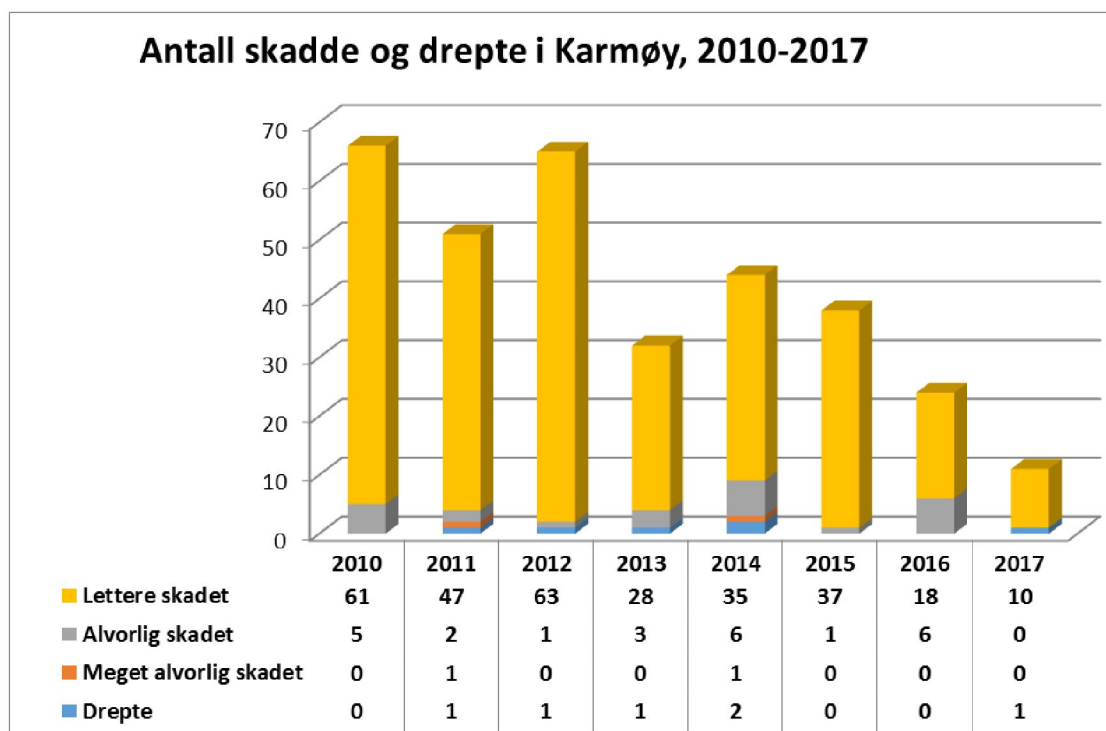
Ulykkessituasjonen i 3-års perioden 2015-2017 (etter at ATK-punktet ble flyttet) viser null ulykker med personskade:

Ulykkestyper:

Årsakene til ulykkene er mangfoldige. Fart (enslig kjøretøy ut av vegen), uoppmerksomhet med påfølgende påkjørsel bakfra, påkjørsel av myke trafikanter (gående syklister), noe helse og enkelte selvvalgt, føre forhold, rus med flere.

Det som ser ut til å ha gjentatt seg oftest er fart og uoppmerksomhet av ulike slag.

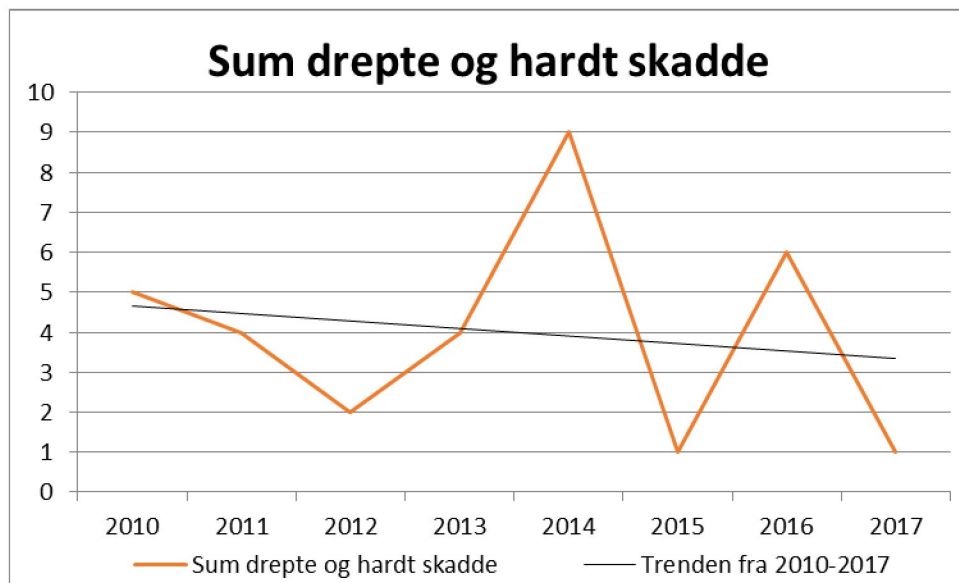
Nedenfor vises ulykkene i 8-års perioden 2010-2017:



Figur 1: Totalt antall skadde og drepte i Karmøytrafikken i siste 10-års periode (kilde: Statens vegvesen)

Årstall	Drepte	Meget alvorlig skadet	Alvorlig skadet	Lett skadet
2010	0	0	5	61
2011	1	1	2	47
2012	1	0	1	63
2013	1	0	3	28
2014	2	1	6	35
2015	0	0	1	37
2016	0	0	6	18
2017	1	0	0	10
Totalt	6	2	24	299

Figur 2: Samlet oversikt over antall drepte og skadde personer i perioden. Tabellen angir ikke totalt antall ulykker med personskade. (kilde: Statens vegvesen).



Figur 3: Sum drepte og hardt skadde i siste 10 - års periode og trenden i perioden.

3. VISJON, MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

VISJON

Trafikksikkerhetsarbeidet i Karmøy bygger på 0-visjonen om ingen drepte eller varig skadde i trafikken.

MÅL

- Andel barn og unge som har trafikksikker skoleveg skal økes.
- Øke andel gående og syklende uten å øke andel ulykker.
- Skape trygge og aktive nærmiljø for alle.

STRATEGI

- Styrke trafikk -og sykkelopplæringen og velge gode fysiske løsninger som trygger ferdselen, spesielt for myke trafikanter (til fots og på sykkel). Prosjektet « Trygge barn på skoleveg» skal videreføres.
- Kommunen skal klassifiseres som «Trafikksikker kommune» etter modell fra Trygg Trafikk.
- Innføre «Aktiv skoleveg» / hjertesoner ved skolene i kommunen.
- Gjennom god arealplanlegging skal behovet for bilbruk reduseres.
- Kommunen skal samhandle og være pådriver for tiltak med sentrale trafikksikkerhetsaktører som Trygg Trafikk, Politiet, Fylkeskommunen og Statens vegvesen.
- Utbyggingen av gang -og sykkelvegnettet skal videreføres og det skal skapes trygge krysningspunkt for fotgjengere og syklister.
- Barnetråkkregistreringene skal danne utgangspunkt for snarveger og turveger.

4. TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, skoleeier, og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet, og man må sette seg tydelige mål.

En god veileder er Trygg Trafikk sine krav for å bli en trafikksikker skole:

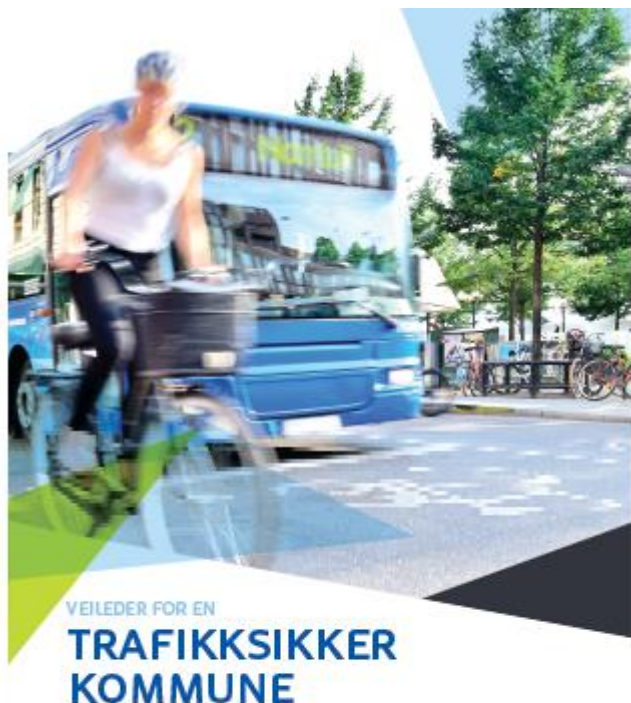
<https://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/grunnskole-trafikksikkerkommune/>

Samt veidirektoratets veileder for å opprette bilfrie soner rundt skolene i prosjektet

”Hjertesone”: <http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Nasjonalt/vil-habilfrie-soner-rundt-skolene>

Karmøy kommuner har satt seg som mål å oppfylle Trygg Trafikk sine kriterier for en Trafikksikker kommune innen utgangen av 2018.

- Systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø



Kriterier for :

- kommunen
- barnehagene
- skolene
- teknisk avdeling
- Planavdeling
- Kulturavdeling
- Kommunelegen
- Helsestasjonene



5. TILTAK

Dette kapitlet inneholder tiltak innenfor følgende kategorier:

1. Opplæring og holdningsskapende tiltak
2. Klassifisering av trafikkfarlig skoleveg / skoleskyss
3. Fysiske tiltak på vegnettet.

5.1 OPPLÆRING OG HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK

- 5.1.1 Trafikkopplæring i barnehagen
- 5.1.2 Trafikkopplæring i Karmøyskolen
- 5.1.3 Pilotprosjekt «Trygge barn på skoleveg»
- 5.1.4 Aktiv skoleveg og hjertesoner
- 5.1.5 Helsestasjon

5.1.1 TRAFIKKOPPLÆRING I BARNEHAGEN

Trafikksikringsarbeidet i Karmøybarnehagene handler om å bygge inn tidlige holdninger og gode vaner hos barna. Via det daglige arbeid i barnehagen, skal personalet gi barn forståelse for hva trafikk er, hva den kan innebære og hvordan opptre i trafikken.

Rammeplanen for barnehagens innhold og oppgaver, tar ikke for seg trafikk spesielt, men i kapittel 5 Barnehagens fagområder Nærmiljø og samfunn står det at "Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna utforsker ulike landskap og blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet for å skape tilhørighet og hjelpe barna med å orientere seg og ferdes trygt.»

Personalet og foreldrene må sammen med instanser det er naturlig å samarbeide med, ta ansvar for å skape en god basiskompetanse hos barna i forhold til forståelse av og oppførsel i trafikken. På www.tryggtrafikk.no finnes god informasjon og materiell for både barnehage og foreldre.

Daglig arbeid med barn

Trygg Trafikk har utarbeidet et trafikkmateriale for barn; "Sammen i trafikken". Dette materialet er delt ut til samtlige barnehager i Karmøy kommune. Alle barnehager skal jobbe med trafikk i naturlige sammenhenger i sitt daglige arbeid. Det er tradisjon for å bruke

naturområder utenfor barnehageområdet og det innebærer for mange barnehager at en må ferdes langs trafikkerte veger. Barnehagen går også tur og gjør seg kjent i barnas nærmiljø. På denne måten innarbeides holdninger og praktisk forståelse hos det enkelte barn over tid – så langt det er mulig for et barn ”å forstå trafikk”...

Når barnehagen er på tur, må de voksne i stor grad kunne stole på enkeltbarnet og at de følger anvisninger og regler sammen og samtidig. Allerede fra toårsalder må barna øve på å være oppmerksomme i trafikken ved å bruke sansene bevisst, og lære ord og uttrykk som har med trafiksikkerhet å gjøre. God trafikkopplæring må ha en kombinasjon av at barna får komme ut og se, høre og oppleve trafikken, sammen med trafiksanger, trafikkspill, lek og høytlesning. Dette vil føre til at barna bedre husker trafikkreglene og gradvis utvikler seg til selvstendige og ansvarsfulle trafikanter. På www.tryggtrafikk.no finnes tips til praktisk trening i forhold til alder.

Foreldresamarbeid

Barnehagebarn kommer til barnehagen i følge med foreldre/foresatte, gående, syklende eller i bil. Det vil være naturlig å fokusere på trafikk på ett av foreldremøtene og ellers ved behov. Det er viktig å gjøre de voksne bevisste på eget handlingsmønster i trafikken som for eksempel hvordan en kjører, respekt for trafikkregler, hvordan en kommenterer trafiksituasjoner og hvordan sikre barn og voksne i bilen, på sykkelen eller som gående. Naturlige samarbeidspartnere her vil være det lokale politiet og Trygg Trafikk. Statens vegvesen har også et program der de på et foreldremøte tar opp problematikken rundt sikring av barn i bil. De viser og demonstrerer godkjente ordninger.

Fysisk miljø

De fleste barnehager har parkeringsplasser for personale, foreldre og besøkende. Disse ligger ofte i nær tilknytning til barnehagebygget. Ved bringing og henting, kan trafikkbildet bli kaotisk og uoversiktlig og dermed farlig. Mye skyldes at bilene må rygge for å kunne kjøre videre. Ved å tilrettelegge parkeringsplassen fysisk slik at en slipper å rygge, vil forholdene bli tryggere.

Barnehageporten er også en utfordring. De fleste har riktignok barnesikring, men ikke alle foreldre er flinke nok til å lukke porten etter seg. Dermed kan vegen være åpen for små med utferdstrang. Noen barnehager løser dette ved at personalet er ”portvakt” morgen og ettermiddag, men en mer praktisk og effektiv løsning ville være en selvlukkende port.

Transport av barn.

Noen barnehagebarn har rett på transport til og fra barnehagen via det offentlige. Drosjer skal ha godkjente barneseter og benytte disse. Barn og voksne må alltid ha godkjent sikring når de fraktes i bil eller buss.

Samarbeidsutvalg

Ved behov, bør barnehagens samarbeidsutvalg være pådriver og støttespiller i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette gjelder både det pedagogiske arbeidet og tilrettelegging av det fysiske miljøet.

5.1.2 TRAFIKKOPPLÆRING I KARMØYSKOLEN

Opplæring av barn og unge er et særlig viktig forebyggende tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom å bidra til økt risikoforståelse og trafikksikker atferd. Hver dag går eller sykler mange av elevene i Karmøy langs trafikkerte veier for å komme til og fra skolen. Elevene krysser veier og en del må ferdes langs veier uten sykkel- og gangsti.

Hver dag blir mange elever kjørt til og fra skolen. Flere steder skaper dette kaos, stress og farlige trafikksituasjoner.

AKTIV SKOLEVEG og hjertesone er en felles dugnad for å skape sikrer skoleveier, bedre helse og styrke miljøet i bygd og by.

Det er viktig å jobbe målrettet for å endre både de voksne og barna sine holdninger. Det trafikale fellesskapet må bli viktigere enn enkeltindividets sine kortsiktige behov. Dette er den enkelte skole, i samarbeid med kommunale relevante aktører og de foresatte, sitt ansvar. Når elever går eller sykler til skolen er gevinsten at de tidlig må få et bevisst forhold til trafikkatferd. Dersom færre kjører til skolen, blir skoleveien tryggere.

En annen konsekvens av at mange elever blir kjørt til skolen for ofte, er at norske barn er i for lite fysisk aktivitet. Stadig flere barn og unge sitter for mye i ro. I tillegg til at skoleveien er en arena for fysisk aktivitet, så er det også en arena for samhandling hvor vennskap og sosial kompetanse utvikles.

Trygg Trafikk utgjør et kompetansesenter for trafikkopplæring og har et særlig ansvar for trafikkopplæring av barn og unge, blant annet gjennom å utarbeide læringsressurser og tilby kursvirksomhet. Rutinen for trafikksikkerhet i karmøyskolen er i stor grad hentet fra *Trygg Trafikk* sitt materiell og bygger på anbefalinger fra *meld.St. 40, Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Rutine – trafikkopplæring og trafikksikkerhet i karmøyskolen

1. Beskrivelse av skolen

Lag en kort beskrivelse av skolen, antall elever, ansatte og hvilke trafikale utfordringer skolen har. Det kan f. eks være at mange elever kommer med buss eller at mange elever blir kjørt av foreldre og at dette skaper trafikkfarlige situasjoner foran skolen i forbindelse med skolestart og skoleslutt.

2. Hvorfor rutine?

For å sikre en helhetlig og systematisk trafikkopplæring i tråd med Kunnskapsløftet og gjeldende forskrifter. Det anbefales at skolen har en trafikkansvarlig lærer som koordinerer og kvalitets sikrer skolens trafikkopplæring.

I følge forskrift om miljørettet helsevern i skoler, skal virksomhetene drive slik at skader og ulykker forebygges. Rektor er ansvarlig for at skolens rutiner for turer til fots, på sykkel og med bil/buss er godt kjent og at disse overholdes.

3. Kunnskapsløftet om trafikk

I **generell del av læreplanen** står det blant annet at skolen skal *ruste barn til å møte livets oppgaver og mestre utfordringer sammen med andre. Den skal gi hver elev kyndighet til å ta hånd om seg selv og sitt liv.* Videre står det at opplæringen må *tilføre holdninger og kunnskaper som varer livet ut og lære de unge å se framover og øve evnen til å treffe valg med fornuft.*

Kompetansemål i kroppsøving etter 4. trinn

Elevene skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister.

Kompetansemål i kroppsøving etter 7. trinn

Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Selv om kompetansemålene er lagt til kroppsøving anbefaler Trygg Trafikk at trafikkopplæring behandles som et tverrfaglig emne. Trafikkrelaterte emner egner seg godt å ta opp i KRLE, samfunnsfag og matematikk.

Grunnleggende ferdigheter i trafikkopplæringen



Sykkelopplæring ved Eide skole.

Å kunne uttrykke seg muntlig og skriftlig:

- kunne forklare ord og uttrykk knyttet til temaet trafikk
- kunne formidle holdninger og inntrykk fra opplevelser, aktiviteter og oppgaver
- kunne argumentere for trafikksikkerhet.

Å kunne lese:

- kunne lese skilt i trafikken
- hente, tolke og forstå informasjon fra faglige tekster, for eksempel fra opplæringsmateriell fra Trygg Trafikk.

Å kunne regne:

- ha kjennskap til måleenhetene meter, km, mil, sekund, minutt, time.
- kunne navn på de ulike geometriske formene til skilt, og bruke enkel statistikk for å synliggjøre tellinger og registreringer i trafikken.

- ha forståelse for tid, lengde og avstand i trafikken.
- kunne registrere data og bruke statistikk for å synliggjøre undersøkelser i trafikken.

Å kunne bruke digitale verktøy:

- kunne orientere seg og bruke oppgaver på ulike nettsted.

Kompetansemål i naturfag etter 10. trinn

Elevene skal gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.

Selv om kompetansemålet er lagt til naturfag anbefales det at trafikkopplæring behandles som et tverrfaglig emne. Trafikkrelaterte emner egner seg godt å ta opp i

- Elevrådsarbeid (argumentasjon, gruppepress f. eks. i forhold til sykkelhjelmbruk)
- Samfunnsfag (teknologiske endringer, rus, miljø, regler, sanksjoner)
- Kroppsøving (førstehjelp, livsstil og helse)
- Religion, Livssyn og Etikk (verdivalg, gruppepress, identitet, ungdomskultur)
- Kunst og Håndverk (design av produkt, visuell kvalitet)

I tillegg er Trafikk et av valgfagene på ungdomstrinnet. [Valgfaget trafikk har egen læreplan med egne kompetansemål.](#)

Hva er trafikksikkerhetsutstyr?

Trafikksikkerhetsutstyr deles inn i skadereduserende (hjelmer og belter) og ulykkesforebyggende utstyr (refleks). Det finnes sikkerhetsutstyr i biler, men det er ikke tatt med i denne veiledningen.

Å gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader, vil i et naturfaglig perspektiv inneholde lærestoff om:

- Menneskets forutsetninger (hva en kropp kan tåle)
- Naturfaglige begreper (kraft, akselerasjon, støttid)
- Beregninger (fart)
- Drøftinger (hvordan vi kan unngå og begrense skader)

Å gjøre greie for betydningen av trafikksikkerhetsutstyr handler også, i et trafikksikkerhetsperspektiv, om viljen til å bruke det.

Grunnleggende ferdigheter i naturfag – med trafikk som tema

Å kunne uttrykke seg muntlig og skriftlig:

- Argumentere for bruk av sikkerhetsutstyr og gi konstruktive tilbakemeldinger til medelever
- Beskrive egne opplevelser og observasjoner av hvordan hjelm, belte og refleks fungerer
- Å skrive rapporter fra eksperimenter og forsøk med hjelm, belte og refleks
- Formulere spørsmål og hypoteser om kreftene ved en kollisjon

Å kunne lese:

- Å lese og forstå oppgavetekst knyttet til hjelm, belte og refleks
- Å finne informasjon om trafikksikkerhet på ulike nettsted, i aviser og læreverk
- Å lese og reflektere over en ulykkesstatistikk

Å kunne regne:

- Å bruke og forstå benevninger knyttet til trafikk (strekning, tid, masse, fart, akselerasjon, kraft)
- Å bruke formler for å gjøre beregninger knyttet til forsøk om hjelm, belte og refleks
- Å tolke resultat fra egne beregninger og kunne sette disse inn i en større sammenheng
- Å gjøre lokale undersøkelser, for eksempel undersøke hjelmbruk ved egen skole, og bruke disse dataene til å lage statistikk

Å kunne bruke digitale verktøy:

- Å bruke Excel til å sette opp statistikk etter tellinger eller gjøre beregninger i forhold til fart og krefter
- Bruke ulike nettsted for dokumentasjon, informasjon, publisering, opplæring og visualisering

4. Foreldresamarbeid

Skolen må legge til rette for et godt foreldresamarbeid rundt elevenes læringsmiljø. En del av læringsmiljøet er også skoleveien, skolegården og skolens nærmiljø.

Hver høst bør følgende gjennomgås på alle foreldremøter:

- Skolens ordensreglement med:

- Rutiner for turer
- Skoleskyss
- Foreldrekjøring: parkering og hente-bringe plasser
- Foreldre som rollemodeller
- Anmode om felles regler for sykling til skolen i samarbeid med FAU
- Bruk av sikkerhetsutstyr
- Skolevei og gode holdninger i forhold til oppførsel langs veien, på holdeplassen og rundt skolens adkomstområde
- Bruk av sykkelhjelmer på turer og på skoleveien
- Opplyse om valgfaget trafikk dersom skolen tilbyr dette

Anbefalte tema på foreldremøter 1. – 3. trinn:

- **Trygg skolevei.** Der det er mulig bør barna gå til skolen. Fysisk aktivitet og frisk luft gjør barna mer opplagte på skolen. Er det flere som går, blir det færre biler på skoleveien. Det gjør skolens nærmiljø tryggere og triveligere. Mange nye vennskap etableres og opprettholdes på skoleveien. Skoleveien er en sosial viktig arena for mange skolebarn.
- **Gågrupper/følgeordninger.** Foreldre kan samarbeide om å følge barna til skolen hver sine dager.
- **Sykle sammen** Legg til rett for godt foreldresamarbeid rundt sykling til skolen. Oppmuntre til at foreldre sykler sammen med barna sine til skolen.
- **Refleks.** Det er viktig at barn bruker refleks i den mørke årstiden. Refleksvest øker synligheten og dermed sikkerheten, også i dagslys.
- **Lys på sykkel.** Hvitt lys foran og rødt lys bak er viktig i den mørke årstiden.

Anbefalte tema på foreldremøter 4. – 7. trinn:

- **Trygg bruk av sykkel** De fleste skoler har lang og god tradisjon rundt samarbeid med foreldre for å sette en felles aldersgrense for når elevene kan sykle alene til skolen. Endring i *forskrift til opplæringsloven § 12-1, c*) fra august 2015 fastsetter foreldres rett til å bestemme når deres barn kan sykle til skolen. I følge bestemmelsene kan skolens ordensreglement fortsatt inneholde anbefalinger for trafiksikkerhet. Trygg Trafikk oppfordrer skoler å ta opp saken i skolens rådsorganer og samarbeide med foreldrene for å bli enige om felles løsninger. Informer om skolens anbefalinger på foreldremøter.
- **Påbudt utstyr på sykkel og sykkelhjelmer:**
Foreldrene har ansvaret for at elever har sykkel i forskriftsmessig stand. Skolen må gi

foreldre beskjed i god tid når sykkelen skal brukes i skoletiden. Sykkelhjelmer må alltid brukes.

- **Trening på sykkel:**

Skolen bør oppfordre foreldrene til å øve på sykling med barna, først på trygge områder uten trafikk og etter hvert i trafikken. Et godt tips er å sykle både foran og bak barnet slik at de selv lærer å fokusere/ta ansvar. Foreldre og skole må diskutere hvilke ferdigheter og kunnskaper elevene trenger for å sykle trygt på skoleveiene og hvordan man sammen skal ivareta dette.

Skoleveien

Kommunens ulykkesforsikring omfatter også skoleveien. Dette gir kommunen et ansvar for elevenes sikkerhet på skoleveien. I henhold til Opplæringslovens § 7, har elever som bor lengre unna skolen enn 2. km (1.kl) og 4.km (2.-10.kl) eller har særlig farlig eller vanskelig skolevei, rett til gratis skoleskyss.

- Fylkeskommunen er ansvarlig, jmf. Oppl. § 13 -4 for den ordinære skoleskyssen etter reglene i § 7 etter samme lov. Det er fylkeskommunen som fattet enkeltvedtak på den ordinære skoleskyssen. Kommunen betaler refusjon etter persontakst for grunnskoleelever som blir transportert av fylkeskommunen.
- Fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen i samråd med kommunen.
- Kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskoleelever som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei, jmf. Oppl. § 7-1.
- Oppvekst og kulturretaten i Karmøy kommune fattet enkeltvedtak på særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- Skolen samarbeider med foreldrene (FAU) om en vurdering og gir videre en anbefaling om når elevene kan sykle alene til skolen. Det er foreldrene som avgjør om elevene

Rutiner for transport og turer i skolens regi

Det bør foretas en risikovurdering og lages rutiner ved den enkelte skole med særlig vekt på:

- Buss: bruk av belte, sikkerhet på holdeplass, krysningspunkter.
- Bil: hvor kan foreldre og ansatte parkere, hvor kan foreldre stanse for å ta opp eller sette av barn. Rygging bør unngås.
- Vareleveranse: det må ikke kjøres inn i skolegården mens elevene er ute. Dersom dette ikke kan unngås, må kjøringen skje under spesielt tilsyn.
- Ved bygge- eller anleggsvirksomhet på skolen, i skolens nærområde eller på skoleveien, må skolen i samarbeid med kommunen, foreta spesiell risikovurdering og evt sette i verk tiltak. Alle ansatte, elever og foreldre må informeres godt.

Rutinene må gjøres kjent for ansatte, foreldre og elever minst 1 gang per år.

Turer til fots eller på sykkel

- Ansvarlig lærer må bestemme hvilken rute som skal benyttes og kartlegge evt vanskelige/farlige punkter. Sørg for trygge oppsamlingssteder der elevene kan samles før f.eks. kryssing av trafikkert vei.
- Før hver tur må det vurderes hvor mange voksne som skal være med på turen slik at sikkerheten for elevene blir i varetatt, her må både elevenes alder og risikoen for ulykker på den aktuelle veien, vektlegges.
- Hjemmet og skolens ledelse må ha informasjon i god tid før turen.
- Ha alltid med førstehjelpsutstyr, mobiltelefon og elevliste med telefonnummer til foresatte.
- Alle voksne skal ha oversikt over antall elever. Elevene telles før avgang til og fra tur.
- Gjennomgå relevante trafikkregler for turen.
- Elevene på de yngste trinnene bruker alltid refleksvest. Dette øker synligheten også i dagslys.
- Elever som sykler skal ha sykkelhjelmer, og en sykkel som er i forskriftsmessig stand. Hjemmet er ansvarlig for å sjekke at sykkelens tilfredsstillende tilstand og må derfor ha beskjed i tilstrekkelig tid før tur for å sikre at den er i orden.

På tur med buss, minibuss eller taxi

- Karmøy kommune anbefaler at skolen som hovedregel benytter innleid transport med yrkessjåfører på turer. NB! Alle elever skal sikres forskriftsmessig under turen.
- Bestill busser med belte til alle.
- Setebeltet skal brukes under hele bussreisen.
- Elevene skal bevisstgjøres betydningen av trygg oppførsel på holdeplass og i buss.

Bruk av private biler

Karmøy kommune anbefaler at det ikke benyttes privatbiler med foreldre eller ansatte som sjåfører på turer. Dersom dette ikke kan unngås, må skolen sikre et forsvarlig tilsyn med transporten.

5.1.3 PILOTPROSJEKT AKTIV SKOLEVEG

STYRKET FOKUS PÅ SYKKELOPPLÆRING PÅ HAUGALANDET

Karmøy kommune startet i mai 2017 opp et pilotprosjekt, med mål om å utvikle en modell for sykkelopplæring. Karmøy kommune mener dette vil bidra til å følge opp nasjonale mål om at 80 % av barn og unge skal sykle eller gå til skolen. Prosjektet er et samarbeid med Trygg Trafikk om at elevene skal komme trygt frem og hjem. Trygg Trafikk er ute etter å utvikle gode modeller for å kvalitetssikre og sette sykkelopplæringen inn i system. En vil med dette styrke samhandlingen mellom skole, foreldre, elever og kommunen som vegeier og planlegger, samt med lokalmiljøet.

Kommunen har ansatt en prosjektleder i 100 % stilling for 4 år, med støtte fra Rogaland Fylkeskommune v/ Fylkestrafikksikkerhetsutvalget FTU. Karmøy kommune sendte en søknad om midler til et prosjekt for sykkelopplæring til Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland FTU høsten 2016. Søknaden kom etter et initiativ fra FTU ut til kommunene i Nordfylket, om samarbeid for å kvalitetssikre sykkelopplæringen i Nordfylket. Sørfylket har i 6 år hatt tilbud om Sykkelgården i Sandnes, og FTU ønsket nå en større innsats også i Nordfylket. Kommunen ble invitert til møter våren 2016, og det kom frem at de ikke nødvendigvis ville satse på et fysisk anlegg- en sykkelgård, men heller sette inn tiltak på systemnivå.

Det ble gjort vedtak i Fylkestinget i desember 2016, om at Karmøy kommune får 1.million kroner i 4 år, under forutsetning av at de gjennomfører prosjektet i samarbeid med de andre kommunene i Nordfylket som viser interesse for det. En referansegruppe er etablert med deltakelse fra andre kommuner. Videre er det opprettet en styringsgruppe der Trygg Trafikk deltar som faglig rådgiver.

Prosjektet er et interkommunalt prosjekt der følgende kommuner er med:

- Karmøy kommune
- Haugesund
- Tysvær
- Vindafjord
- Bokn
- Sauda

Prosjektet har som mål å prøve ut sykkelopplæringstiltak for elever i skolene. Det skal utvikles en levedyktig modell for sykkelopplæring, der lærere, elever og foreldre og

lokalmiljø kan involveres. Trygge områder å øve på, vurdering av skolevei, og praktiske øvingsopplegg, og system for opplæringen, er noe av det prosjektet skal utrede.

Målet er å utvikle et godt system for å sikre at elevene får SYKKELFERDIGHETER, KUNNSKAP OM TRAFIKKREGLER OG SIKKERHETSUTSTYR, hvordan de skal oppføre seg i trafikken i forhold til å lese og forstå trafikkbilde, dette er et tiltak som skal fremme SYKKEL som fremkomstmiddel, og forebygge sykkelulykker.

Prosjektet er en pilot i nasjonal sammenheng og Trygg Trafikk følger prosjektet tett. Intensjonen med modellen er i hovedsak basert på at trafikk – og sykkelopplæring gir best effekt når den legges til egen skole og eget nærmiljø. Karmøy kommune har tidligere vurdert modellen for etablering av en sykkelgård. Kommunen har imidlertid ikke funnet denne modellen til å være den best egnede modellen for Karmøy.

Det er videre et følt behov for å styrke lærernes egen kompetanse, samt styrke samarbeidet og dialogen mellom skole og foreldre. Prosjektet har som mål å prøve ut sykkelopplæringstiltak for elevene i skolen. Arbeid med å utvikle en levedyktig modell for sykkelopplæring i Karmøyskolen er godt i gang. Det arbeides også systematisk for å endre holdninger til elever og foresatte slik at flere elever kommer seg til skolen ved å gå eller sykle.

Trafikksikkerhet, folkehelse og miljø er nasjonale satsingsfelt som Karmøy kommune ønsker å følge opp konkret gjennom dette prosjektet. For å oppnå mål med «trafikkfrie soner» rundt skolene kreves bedre samhandling mellom skole og foreldre. Vi må få foreldrene til å slutte å kjøre barna til skolen og «ta» skoleveien tilbake til elevene.

- Mål: 80 % av elevene skal gå/sykle til skolen
- Mestre sykkelferdighet, øke kompetansen og føle trygghet i nærmiljøet
- Lik opplæring og tilnærming mtp trafikkforståelse og trafikksikkerhet
- Tett samarbeid med Trygg Trafikk
- Opplæring i «Hjertesonen»
- Samarbeid skole/elev/foreldre – bilfri arena

Trygg Trafikk står for kompetanseheving av prosjektleder og vil også ha en representant i styringsgruppa. Trygg Trafikk vil være en sentral samarbeidspartner for referansegruppen og prosjektet som helhet. Trygg Trafikk vil, dersom resultatene for piloten er positive, bruke karmøymodellen i en nasjonal sammenheng.

Se mer:

<https://www.tryggtrafikk.no/tema/skole/sykle-til-skolen/>

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>

Stortingsmelding 40 (2015-2016), Trafikksikkerhetsarbeidet, samordning og organisering, beskriver mål om at foreldre og skole i samarbeid skal vurdere skolevei, og gi råd om sykling til skolen. Stortingsmeldingen understreker også viktigheten av å bygge opp kompetanse inne trafikksikkerhet blant lærere.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/?q=melding%20st%2040%20trafikksikkerhetsarbeidet>

For mer info:

Trygg Trafikk, om å sykle til skolen: <https://www.tryggtrafikk.no/tema/skole/sykle-til-skolen/>

Nasjonal transportplan 2014-2023 – Mål at 80% av barn og unge skal sykle eller gå til skolen. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/>

Stortingsmelding 40 (2015-2016), Trafikksikkerhetsarbeidet, samordning og organisering, beskriver mål om at foreldre og skole i samarbeid skal vurdere skolevei, og gi råd om sykling til skolen. Stortingsmeldingen understreker også viktigheten av å bygge opp kompetanse innen trafikksikkerhet blant lærere.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/?q=melding%20st%2040%20trafikksikkerhetsarbeidet>

Stortingsmelding "Trafikksikkerhetsarbeid - samordning og organisering". Linken ligger nedenfor. Bemerk sidene 58 og side 70, pkt 4.9.2. Spesielt side 58 står det om trafikkopplæring i skolen og barnehage.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/97fc669d943c4bdb873250f3e41860e1/no/pdfs/stm201520160040000ddpdfs.pdf>

5.1.4 AKTIV SKOLEVEG OG HJERTESONER

Hovedmål

- ⊗ Sikre trygge og attraktive skoleveger
- ⊗ Sikre økt fysisk aktivitet og bedre psykisk helse gjennom en aktiv skoleveg
- ⊗ Øke kompetansen om trafiksikkerhet for skole, elever og foresatte

Delmål

- o Motivere til en aktiv skoleveg ved å gå og sykle til skolen
- o Bilfrisone rundt skolen, Hjertesoner
- o Droppsoner for nødvendig transport



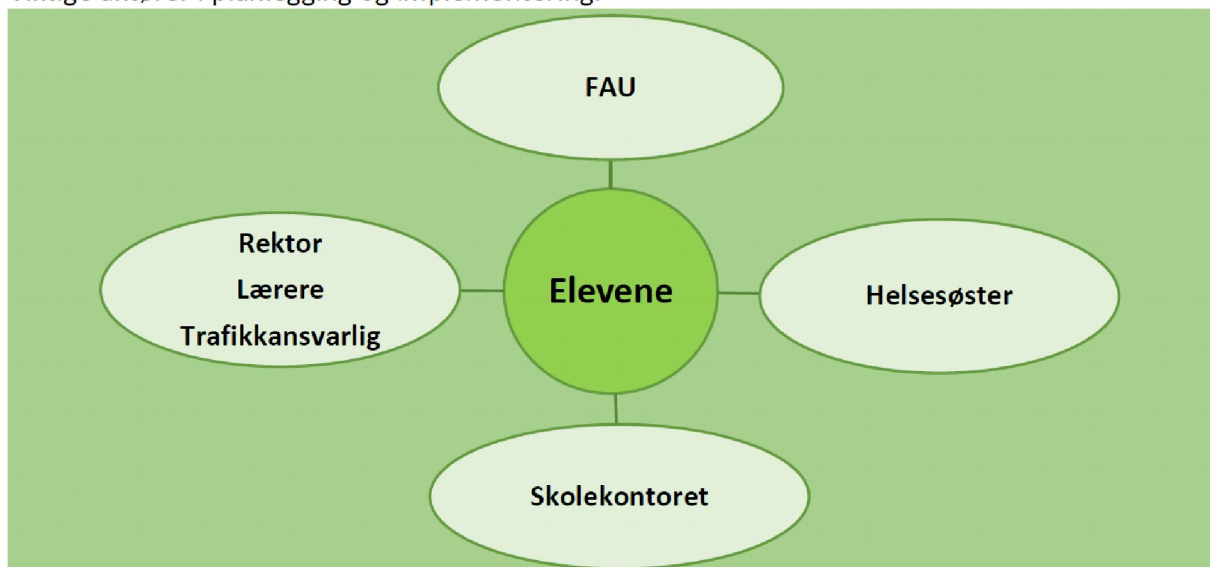
For å kunne oppnå at flere sykler og går til skolen, må flere aktører jobbe sammen. Dette dokumentet er et resultat av samarbeid mellom Haugesund og Karmøy kommuner. Sykkelbyen Haugesund- Karmøy og prosjektet «trygge barn på skolevei i Karmøy» er premiss leverandører.

Holdningsskapende arbeid for å endre kultur og vaner er svært sentralt for å kunne nå hovedmålene, og det vil være behov for å jobbe stegvis mot målene over en lengre periode. Kampanjer som ett *startskudd* vil kunne bidra positivt, samtidig som det må jobbes kontinuerlig for at det skal bli en *varig endring*. Kampanjer bidrar til å vekke engasjement,

fokus på temaet og bidra til tilrettelegging for gåing og sykling. Motivasjon fungerer best når de er koplet til fysiske tiltak.

Kommunene jobber strategisk gjennom overordna planlegging i retning bærekraftig samfunnsutvikling. Dette, sammen med prosjektet Sykkkelbyen Haugesund- Karmøy, bidrar til å utvikle en kollektiv identitet med fokus på grønne verdier. I dette bildet vil også skolen være en viktig arena og bidra til å *sette kulturen* for hva er *akseptert og kult*. Barna er sentrale i arbeidet, men også lærere, foresatte og andre voksne vil være viktige som rollemodeller for barna. Og husk at jo flere som går, jo færre biler blir det langs skolevegen, og det bidrar til at nærmiljøet blir tryggere og triveligere. For å kunne endre kulturen er det viktig med dialog og prosesser for å etablere rammer der partene bidrar mot et felles mål som bidrar til en utvikling som fører til gode *valg* i hverdagen.

Viktige aktører i planlegging og implementering:



Holdningsskapende tiltak – Aktiv skoleveg:

- Bruke barna som "endringsagenter" for å påvirke foresatte og andre viktige personer i barna sitt liv.
 - Oppmuntre til å "ta tilbake skolevegen" til den opplevelsen den kan være - sosialt, lærerikt og folkehelseperspektivet.
- ☉ Utvikle/etablere følgegrupper
- ☉ Varig arbeid for å motivere elever til å gå og sykle til skolen gjennom hele året som f.eks. skoletråkk og beintøft.

Fysiske tiltak – Definere og implementere Aktiv skoleveg og hjertesone.

- Barnetråkken skal danne grunnlag for trafikksikkerhetstiltak og sikre etablerte og ikke etablerte snarveger
- Skolekontoret og rektor på hver enkelt skole ser på utfordringer rundt sin skole, og vurderer løsninger. Tema: hvilke areal rund skolen skal prioriteres for de sårbare trafikantene, droppsoner, parkeringsplasser etc..
- Behov for dialog mellom rektor, lærere og FAU på hver enkelt skole.
Arbeidsmøter med kommunene, Parkering og Politi.
- Registrering av type transportmiddel ved skolestart og -slutt. Eksempelvis: Klasser som gjennomførte barnetråkkundersøkelsen får 1 gang hver 14. dag som Oppgave å registrere trafikk ved skoleområdet. Tallmaterialet kan benyttes tverrfaglig: trafikkopplæring, matematikk, naturfag (værforhold).
- Trafikkanalyse som vurderer forslag til tiltak og konsekvenser.
- Konkretisering av hjertesonen og hvilke tiltak må gjennomføres, både holdningsskapende og regulerende som eks. forbud mot parkering, ingen trafikk i skoletiden, samt fysiske tiltak for bidra til at skolevegen oppleves trygg ved hjelp av belysning, vegetasjonsrydding, trafikkvakter (**kun voksne**) med mer.
- Kick-off og implementering gjennom informasjonsmøter, skriv og kart til foresatte, bruk av media for å sette fokus på arbeidet, bruk av skilt eller effekter som maling på asfalt som viser at en kommer inn i en "ny sone" i trafikken der de myke trafikantene skal prioriteres
- Lette muligheten for å kunne gå/sykle til skolen gjennom å finne ordninger for skoledagen og materialbehovet som gjør at barn ikke må ta med seg alle bøker, ute-/innetøy med seg hver dag.

Undervisning. Trafikksikkerhet i skolen.

- Gjøre trafikkopplæring til noe spennende og tverrfaglig. Eksempelvis: Skoleklasser kan tas med ut langs vegnettet til f.eks. de punktene som ble registrert som *skumle* i barnetråkkundersøkelsen, for å øke deres risikoforståelse av trafikkforholdene.
- Gjøre om skoleparkeringen til sykkeløype med skilt etc. 1 dag i måneden
- Følge Trygg trafikk sitt opplæringsmateriale og prøver.

Tips

- Etabler god dialog mellom skolekontoret, skolen, FAU og foreldre før gjennomføring av tiltak.
- Viktig at alle parter blir involvert i prosessen
- Etabler stopp- og hentesoner utenfor hjertesonen
- Vurder plassering av droppsonene ut fra skolens beliggenhet, lokale veg- og trafikforhold, trafikkmengde og fartsnivå. Unngå plasser som krever rygging da dette øker risiko for ulykker.
- Vegen fra droppsonen til skolen må være trafikksikker med fortau og sikker kryssing av veg, og hvis mulig, ha droppsonen bare på skolen sin side av vegen.
- Vurder å flytte ansattparkering utenfor hjertesonen, men tillat unntak som HC-parkering og lignende.
- Bruk visuelle tiltak for å informere om at kjørende kommer inn i hjertesonen – skilt med informasjon, få hjelp av elevene til å fargelegge asfalten eller annen *pynting* innenfor hjertesonen.
- Bruk barna som *endringsagenter* og skap en holdning om det er gøy å sykle og gå til skolen.
- Ta opp trafikk som tema på foreldremøter
- Kartlegge trygge områder for sykkeltraining i skolens nærmiljø
- Aksjoner, for eksempel for å øke lys og refleksbruk og få flere elever til å gå eller sykle til skolen.
- Initiere og organisere følgevennordninger til fots og på sykkel. Ta den tryggeste vegen til skolen selv om den ikke alltid er den korteste.
- Øv på skolevegen, fortell og repeter hvor de kan og ikke kan gå/sykle, og hvor det er trygt og farlig i ulike situasjoner; Gjør barna oppmerksomme ved bruk øynene og ørene i trafikken. Øv på å stoppe og se seg for før de krysser vegen. Forklar betydningen av skilt og signal i trafikken.

5.1.4 TRAFIKKOPPLÆRING PÅ HELSESTASJONEN

Helsestasjons - og skolehelsetjenestens formål, jf. Forskrift om kommunens helsefremmende arbeid i helsestasjon - og skolehelsetjenesten, § 1-1, er å fremme psykisk og fysisk helse, fremme gode sosiale og miljømessige forhold og forebygge sykdommer og skader. Helsestasjonene har et godt utgangspunkt for veiledning av barn og foreldre, da alle barn/foreldre i kommunen nås gjennom rutinemessige helsestasjonskontakter.

Hjemmebesøk til foreldre med nyfødte barn:

- Informasjon og råd om sikring av barn i bil.
- Barns miljø og sikkerhet 0-6 mnd. Deles ut.

6-mnd. konsultasjon:

- Informasjon om sikring av større barn i bil og anbefalinger om utstyr. Det informeres også om det å ha barnet sittende bakpå sykkelen og bruk av hjelm.
- Utdeling av brosjyren "Barns miljø og sikkerhet 6 mnd. – 2 år."

2-års-konsultasjon:

- Samtale om ulykkesforebygging, der trafikksikkerhet er et tema.
- Barns miljø og sikkerhet 2-4 år. Deles ut.

4-års-konsultasjon:

- Utdeling av brosjyren "Barns miljø og sikkerhet 4-7 år". Det legges spesiell vekt på at foreldrene er viktige for å gi barnet gode trafikkvaner.

5-års/skolestart konsultasjon:

- Samtale om barnets fremtidige skoleveg og sikkerhet på skoleveg.
- Oppfordres til å gå til skolen der dette er mulig for å stimulere til fysisk aktivitet.
- Foreldre henstilles om å ta gå turer med barnet til skolen, friområder, etc. for å lære barnet trafikkatferd.
- Oppfordres til å la barna gå/sykle til skolen.
- Barns miljø og sikkerhet skolestart. Deles ut.

2.klasse:

- Informasjon om sykling, gode trafikkvaner og viktigheten av å bruke sykkelhjelmer. Foreldre henstilles også om å bruke sykkelhjelmer. Samtale om skolevegen.
- Om høsten blir barn og foreldre informert om viktigheten med bruk av refleksvester og refleks.

Grppesamtaler i 6/7 klasse:

- Påminnelse om viktigheten av å bruke hjelm når de sykler.

Barn er avhengig av lek og fysisk aktivitet for å utvikle motorikken. At kroppen blir lettere og mer smidig gjør bl.a. at barnet kommer seg lettere ut av uønskede situasjoner. For helsestasjonene er dette med å stimulere til fysisk aktivitet i tidlig alder et viktig mål i det forebyggende helsearbeid i kommunen.

Barna opplever mye sosialt i det å gå/sykle med venner/venninner til/fra skolen. Litt fysisk aktivitet om morgenen gjør barna opplagte og våkne til 1.time. Barna får trening i trafikkatferd og gir opplevelser av natur og skiftninger i vær/klima.

5.2 KLASSIFISERING AV TRAFIKKFARLIG SKOLEVEG / SKOLESKYSS

I lov om opplæring § 7, heter det at fylkeskommunen skal sørge for den daglige transporten mellom bolig og opplæringssted for elever som har avstand på minst 4 km, beregna etter korteste gangveg. For 1.klasse gjelder retten til skyss for elever som har minst 2 km gangavstand mellom bolig og opplæringssted.

Kommunen er i tillegg ansvarlig for å gi skoleskyss til elever grunnet særlig trafikkfarlig eller vanskelig skoleveg. Utdanningsdirektoratet (Udir-3-2009) presiserer at elever som ferdes i trafikken alltid vil være utsatt for en viss fare og at vilkåret "særlig farlig" i § 7-1 må forstås som en fare utenom det vanlige. Vurderinger må derfor bygge på en konkret beskrivelse av vegen sett opp mot det enkelte barns forutsetninger for å klare disse utfordringene. Det vises ellers til brosjyren "Særlig farlig eller vanskelig skoleveg" utarbeidet av Trygg trafikk, www.tryggtrafikk.no.

Forslag til fareklasser og vegstreknings:

I følge Lov om opplæring § 7-1, 1.ledd, heter det at elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg har rett til gratis skoleskyss uten hensyn til veglengde. Kommunestyret vedtar følgende klassifisering av skoleveger:

Fareklasse 1 : Fri skoleskyss hele året for alle elever i grunnskolen (1. – 10. klasse).

Fareklasse 2: Fri skoleskyss hele året for alle elever fra 1 til og med 7 klasse.

Fareklasse 3: Fri skoleskyss i 4 vintermånedene for alle elever fra 1 til og med 7 klasse.

Fareklasse 4: Fri skoleskyss hele året for alle elever fra 1 til 7 klasse ved kryssing av veg med trafikkbelastning over 13 000 ÅDT (årsdøgnetrafikk) og skiltet hastighet 60 km/t og høyere uten planfri kryssing. (begge kriterier må være tilstede).

Fareklassene gjelder for elever som ikke har sikre alternativ/omveger og som må gå / krysse langs den aktuelle klassifiserte vegen. Ved tvilsspørsmål om hva som kan defineres som sikker alternativ/omveg gir kommunestyret rådmannen avgjørelsesmyndighet.

Vedtaket gjelder fra kommunestyrets vedtak av trafiksikkerhetsplanen. Skoleskyssen gjelder inntil det er etablert trygg skoleveg.

Trygg skoleveg defineres som veg der det er etablert gang - sykkelveg eller fortau langs veg med skiltet hastighet over 50 km/t. I tillegg må elementer som vegens beskaffenhet, lys, trafikk belastning og oversiktighet vurderes. Tiltak som humper i veg, belysning og nedsatt skiltet hastighet (30 – 50 km/t) kan vurderes som tilfredsstillende alternativ til gang - og sykkelveg/fortau. For fareklasse IV gjelder fri skyss inntil det er etablert undergang / planfri kryssing.

Klassifisering av trafikkfarlige skoleveger skal foretas minst hvert 4 år.

Følgende veger inngår i de ulike fareklasser:

Fareklasse 1 : Fri skoleskyss for alle 1-10 kl.
Fv 511 Hovdastad – Skudeneshavn. Gjelder der skiltet fartsgrense er over 50 km/t.
Fv 47 Kirkeleite – Risdal-Skudeneshavn. Gjelder der skiltet fartsgrense er over 50 km/t.
Fv 851 Sundsvegen. Gjelder der det ikke er opparbeidet g/s-veg
Kv 94 Eikjevegen
Kv 47 Bøvegen
Fareklasse 2: Fri skoleskyss for alle 1-7 kl.
Fv 832 Skrevegen. Kolnes – Aksnes. Gjelder der det ikke er fortau.
Fv 511 Austre Karmøyveg. Sør for eks. g/s-veg for elever Stokkastrand skole.
Fv 853 Salvøyvegen
Fv 847 Visnesvegen. Buvik – Visnes
Fareklasse 3: Vinterskyss 1-7 kl.
Fv 840 Storasundsvegen. Vikjå – Hålandsveg. Gjelder frem til gangveg over Skarvene er oppgradert.
Fv840 Torvastadvegen. Bø-Munkaskar. Gjelder der skiltet fartsgrense er over 50 km/t
Fv 868 Hilleslandsvegen
Fv 831 Spannaven. Myklabust – Røyksund
Fv 841 Kyrkjevegen
Fareklasse 4: Fri skoleskyss hele året for alle elever fra 1 til 7 klasse ved kryssing av veg med trafikkbelastning over 13 000 ÅDT (årsdøgntrafikk) og skiltet hastighet 60 km/t og høyere uten planfri kryssing. (begge kriterier må være tilstede).
Håvik skolekrets. Gjelder elever vest av Fv v/ Fiskå og øst av Fv 47 v/Matlandssletta uten alternativer til kryssing av veg. Dersom alternativ veg overskrider 2/4 km innvilges fri skyss. Sevland skolekrets: Gjelder elever øst for Fv 47 på Heia der fartsgrensen er over 50 km/t, samt på vestsiden av Fv 47 fra bensinstasjonen på Veasletta til eksisterende g/s-veg.

5.3 FYSISKE TILTAK

Arealplanlegging

Arealplanlegging er et av de viktigste virkemidlene i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom kommuneplanen, kommunedelplaner og reguleringsplaner styres lokalisering og bruk av arealene i kommunen.

Det er viktig å følge opp nasjonale mål og forventninger til oppnåelse av fastsatte miljø og klimamål der utbyggingsmønstre og transportsystemer fremmer kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Transportkapasiteten skal dekkes gjennom et effektivt kollektivtilbud og godt tilrettelagt gang – og sykkelvegnett.

Gang - og sykkelstrategi

Gjennom sykkelbyen Haugesund – Karmøy er det vedtatt en **sykkelstrategi** og fastsatt et **hovednett for sykkel** på Fastlands-Karmøy. Det pågår et tilsvarende arbeid med å lage sykkelstrategi med forslag til hovednett for øy siden av kommunen. Hovednett for sykkel bør implementeres i fremtidig kommuneplan og kommunedelplaner.

Karmøy har ikke egen gåstrategi, men det arbeides kontinuerlig med tilrettelegginger med fokus på snarveger og turveger tilknyttet kommunens by –og tettstedsområder. Folkehelse er også trafikksikkerhet. Kommunens folkehelsekoordinator har hatt regien for gjennomføring av «**Barnetråkk**» for skoler innenfor byområdene, mens Sykkelbyen Haugesund-Karmøy har kartlagt barnetråkk for barneskolene på fastlandet.

Fysiske tilretteleggingstiltak

Det finnes mange ulike virkemidler som gir trafikksikkerhetsmessig effekt. Bygging av gang - og sykkelveger, separering av ulike trafikantgrupper, trygge overganger for kryssing av veg, fokus på fartsgrenser, klargjøring av vikepliktsregler og god belysning er tiltak som klart bedrer skoleveger og trygger ferdsele i nærmiljøet. Det skal være en forutsetning at alle tiltak som gjennomføres skal være universelt utformet og tilrettelagt for alle brukergrupper.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold av vegnettet er svært viktig for å utnytte investert kapital i infrastrukturen. Drift og vedlikehold har stor betydning for trafikksikkerheten. Krav til dekke, kantrydding, friskt i kryss, skilting og drift både sommer og vinter er viktige tiltak. Når målsettingen er å få flere til å gå og sykle forutsetter dette økt fokus og innsats på godt

vedlikeholdte fortau og gang- og sykkelveger. Vinterdriften er spesielt krevende med strøing, kosting og brøyting. Kommunen må beregne økt innsats på drift og vedlikehold på gang- og sykkelvegnettet fremover for å nå målsettingen om økt gang- og sykkelandel. Det er både Statens vegvesen og kommunen som har ansvar for driften av gang- og sykkelvegnettet. I dag er denne ansvarsdelingen ulogisk. Det er derfor behov for å rydde opp i grensesnitt, samt koordinere driftsrutiner aktørene imellom.

5.3 HANDLINGSPLAN – FYSISKE TILTAK

De prioriterte fysiske tiltakene er delt inn i 3 grupper:

- ❖ Tiltak langs Europavegnettet – E134
- ❖ Tiltak langs fylkesveger
- ❖ Tiltak langs kommunale veger.

Det er staten ved Samferdselsdepartementet som har ansvar for stamvegnettet, Rogaland Fylkeskommune for fylkesvegene og kommunen for kommunalt vegnett. Statens vegvesen er tillagt forvaltningsansvaret for stamveger/riksveger, samt fylkesvegnettet.

Tiltakene bygger på innsendte prioriteringer, både fra skoler og innbyggere, samt tidligere prioriteringer. Kostnadene for tiltakene er stipulerte kostnader. Det må derfor lages mer detaljert kostnadsoverslag for det enkelte tiltak etter hvert som en beveger seg nedover handlingsplanen.

Statens vegvesen må på grunnlag av analyser eller andre faglig dokumenterte opplysninger kunne fravike kravet til prioritering. Det er ønskelig å ha et spesielt fokus på fotgjengerkryssinger og fartsgrenser.

Handlingsplanen for Europaveg E134 og fylkesvegene er ment gitt som en prioritering i forhold til NTP (E134) og Handlingsplan for fylkesveger, Haugalandspakken og eventuelle fremtidige bymiljøpakker. Kommunale trafikksikkerhetsmidler skal i hovedsak disponeres på vegnett underlagt kommunalt ansvar, det vil si på kommunale veger og skoleområder.

Søknader som kommunen hvert år sender fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vedrørende tilskudd til trafikksikkerhetstiltak langs skoleveg, finansieres med 100 % for tiltak langs fylkesvegnettet og støttes med 60 % av total finansiering for tiltak langs kommunale veger. Kommunal egenandel kreves kun for tiltak langs kommunens eget vegnett.

5.3.1 HANDLINGSPLAN EUROPAVEG (E 134)

Prioritet	Strekning / tiltak	Kommentarer	kostnad
1	Ny bru over Karmsundet	KVU kryssing av Karmsundet er ferdig og ligger til behandling i Samferdselsdept..	
2	Gang-og sykkelveg Husøyvegen (inkl. gatelys)	Inngår i KVU en, men er nevnt i NTP neste periode (2024 – 29)	
3	Sykelstamveg langs E134	Behov for å separere gående og syklende, samt etablering av planfri kryssinger der gang-og sykkel krysser kjøreveg.	
4	Flyplassvegen	Planfri kryssing landbruk/ g/s gml. Kvalavågveg	
5	Busslommer og fotgjengerkryssing Uvikstrand		

Det er utarbeidet en KVU (konsekvensutredning) for kryssing av Karmsundet og hele E134 fra Haugesund grense til flyplassen/ Husøy Havn. Denne har lagt over ett år til behandling i Samferdselsdepartementet. Dette er et viktig arbeid som bør få en avklaring slik at tiltaket inngår i NTP for finansiering og prioritering. Karmøy mangler tilrettelagt og sikker kryssing for gående og syklister over Karmsundet. Dette er en viktig flaskehals som må utbedres dersom Karmøy skal tilrettelegge for økt gang - og sykkelandel og derav tilrettelegge for miljøvalg i reisemiddelfordelingen.

Behov for utbedring av kryss E134 /Skrevegen. Må vurderes i NTP vedrørende E 134.



5.3.2 HANDLINGSPLAN FYLKESKOMMUNALE VEGER

Prioritet	Strekning / tiltak	Kommentarer	kostnad
1	Fv 862 Syrevegen. G/S-veg. Fra Storamyrtil Syre bedehus (sørlig parsell).	800 m.	10 mill
2	Fv 835 Vormedalsvegen. Sykkelveg med fortau.	3 km. Strekningen Norheim – Moksheim (Etappe 1) er tilnærmet finansiert. Etappe 2: Moksheim – Vormedal krever finansiering.	15 mill + 15 mill
3	Fv 47 Kyrkjeleite – Skudeneshavn. G/S-veg.	2,8 km. Er finansiert av Haugalandspakken	35 mill
4	Fv 852 Austre Veaveg – utbedring av fortau, Skolen – Båshus. Snuplass for buss Etappe 2: Sævikvegen-Båshus – Rekkje til kryss Salvøyvegen – fortau og vegutbedring	400 m. 350 m	5 mill 5 mill
5	Fv 923 Salhusvegen, sykkelfelt og fortau.	650 m. Er finansiert av Haugalandspakken.	5 mill
6	Fv 47 Klubben fotgjengerkryssing	Opphøyd gangfelt med intensivbelysning. Haugalandspakken	1 mill
7	Fv 840 Storasundsvegen. G/S-veg Viken – X Hålandsvegen	1,5 km. Reguleringsplanarbeid pågår.	18 mill
8	Fv 47. Veasletta. Planskilt fotgjengerkryssing		10 mill
9	Fv 511 kryssområdene Stangelandsstølen og Kopparen.	Tekke g/s-veg inn i kryss , opphøyd gangfelt med intensivbelysning. Ulykkespunkt.	1 mill
10	Fv 511 Kirkevegen, fortau til X barnehage	120 m	1,2 mill
11	Fv 847 Visnesvegen. G/S-veg Buvik – Visnes	1,6 km. Kan deles i 2 etapper. 1. etappe rundt svingen (500 m) til Visnesgården. 2.etappe frem til Visnes.	18 mill
	Fv 853 Salvøy bru	Separere sårbare trafikanter fra bil / gangbru	
	Miljøgate Åkrehamn	Sevland - Ådland	
	Fv 832 Skrevege. Fortau mellom Pedersbakken og Eikelia	160 m	1,1 mill
	Fv 835 Utbedring av kryss Vormedalsvegen / Tuastadvegen / Snikvegen		1,5 mill

	Fv 840 Torvastadvegen. G/s-veg Håland-Bø	3,5 km. Reguleringsplanarbeid pågår.	
	Fv 854 Vestre Veaveg. G/s-veg	1,5 km	
	Fv 511 Austre Karmøyveg.	Kurveutbedringer.	
	Fv 47, Fotgjengerkryssing Fredheim	Opphevet gangfelt, g/s-veg Varnevegen. Holdeplass	1,5 mill
	Fv 47 Vestre Karmøyveg: Utbedring av kurve nord for Sandve	Utbedre kurve slik at 2 busser kan møtes.	2 mill
	Fv 47, Heia	Tilrettelagt kryssing med midtrabatt	500.000,-
	Fv 47 Ådland	Opphevet gangfelt og intensivbelysning. Sees i sammenheng med oppgradering av holdeplasser.	500.000,-
	Fv 47 Matlandssletta	fotgjengerkryssing / Parallell sykkelveg med fortau Kolstøvegen – Møllevegen.	
	Fv 832 Skrevege, Kolnes skole – Aksnes, G/S-veg	1,7 km. Vurdere gangveg i egen trase.	20 mill
	Fv 47 Heia – Breifjord/Sevland	1,4 km. Sykkelveg med fortau	18 mill
	Gunnarshaugvegen	Fartsreducerende tiltak	
	Sundsvegen – siste etappe	Skår – gml sund skole (4 km)	
	Sykkelveg Salhusvegen – Vormedalsvegen Trase under brua	Ny	10 mill
	Fv856 Mannesvegen	Etablere møteplasser, mindre tiltak	
	Fv 850 Kvalavåg, G/S-veg	500 m	
	Fv 840 Storasundsvegen, G/s-veg fra kryss Bjørgevegen til kryss Bjørgevegen	300 m.	
	Fv 854 Vestre Veaveg. Fortau Fiskebergvegen – Håkon Åsbøvegen	100 m.	
	Fv 858 Stavavegen – Søre Ferkingstadveg	HPF. Politisk innspill.	
	Fv 842 Hålandsvegen	Stenges ?	
	Fv 511 Kirkevegen / Fv Hilleslandsvegen.	Fotgjengerkryssing	
	Fv 835 Tuastadvegen	Oppgradering	
	Miljøgate Kopervik nord for Straumsund bru	Ny	

VEGLYS FYLKESVEGER

Prioritet	Tiltak	Kommentar	Kostnad
1	Kvalavågsvegen (fra Skeie til flyplassvegen)	Halve strekningen er kommunal.	3 mill (tiltaket med også under kommunale gatelys)
2	Fv 841 Kyrkjevegen, Torvastad	2,5 km	3 mill
3	Fv 868 Hilleslandsvegen	3 km = 85 lys	3,4 mill
4	Fv 840 Storasundsvegen. Børgev.-Hålandsv.	1 km= 29 lys	1,2 mill
5	Fv 511 Austre Karmøyveg	Snørteland – Tømmervik, 1,5 km	1,7 mill
6	Fv 858 Stavavegen til idrettshuset	1 km. 29 lys	1,2 mill
7	Fv 842 Hålandsvegen	Mangler lys 150 m mot øst. Vurdere utskiftning til LED frem til g/s-veg, 1 km.	1,2 mill

KOLLEKTIV / SYKKELPARKERING FYLKESVEGER

Prioritet	Tiltak	Kommentar	Kostnad
1	Oppgradering av holdeplasser og sykkelparkering	langs kollektivakser.	-----
2	Fv 923 kollektivtrase Salhusv – E134 Norheim(4.arm rundkjøring)	Jf Handlingsplan for fylkesveger	6 mill
3	Fv 47 Håvikterminalen - Venterom	Jf Handlingsplan for fylkesveger. Bør suppleres med sykkelparkeringshus.	3 mill
4	Fv 47 Busslommer Ådland	Reguleringsplan pågår	1,5 mill
5	Fv47 Busslommer Medhaug	Reguleringsplan pågår	2,0 mill
6	Fv 47 Busslommer Åkra u.skole	Reguleringsplan pågår	1,5 mill
7	Fv 840 Holdeplass Vikjå	Utbedring inkl.sykkelparkeringshus	2,5 mill
8	Sykkelparkeringshus i bysentrum, Veakrossen mm		5 mill
9	Fv 511 Snuplass for buss Tømmervik	Skolebuss snur.	0,5 mill
8	Fv 47 Snuplass for buss Skudeneshavn	Bør etableres på Ferjekaiaen. Unngå buss opp til barneskolen.	0,3 mill
9	Snuplass for buss Avaldsnes	Flyttes vekk fra skolen	2 mill
10	Holdeplass Kopervik v/politiet	Busslomme forlenges nordgående.	2 mill
	Fv 852 Veamyr	Kantstopp med fortau (bestilt av svv)	2 mill
	Fv 832 Skrevegen	Kantstopp med ledegjerde for å definere kryssingspunkt.	1 mill
	Fv47 Langåker sør	Busslomme ved kryss Taravikvegen	1 mill
	Fv 840 Storasundsv.X Bjørgev.	v/Kiwi kantstopp begge retninger	1,5 mill
	Fv 854 Vestre Veaveg (Hapaløk)	Holdeplass begge retninger	1,5 mill
	Fv 511 Karmsyn.	Busslomme sørgående	1 mill
	Fv 47 Fredheim	Busslomme nordg. etter gangf. Sees i sammenheng med g/s-veg til Varnev.	
	Fv 852 Snuplass Rekkje	Sees i sammenheng med utbedring av veg og etablering av fortau.	

	Fv 47 Opprusting Sevlandsvik	Holdeplasser i begge retninger.	
--	------------------------------	---------------------------------	--

5.3.3 HANDLINGSPLAN KOMMUNALE VEGER

Handlingsplanen skal gjelde for 4 år. Kommunestyret har de siste årene gjennom budsjett og økonomiplanbehandlingene bevilget 5 mill årlig til trafikksikkerhetstiltak. For 2020 og 2021 er rammen på 10 mill. Det har fra tidligere samlet seg opp en beholdning på 14 mill som på grunn av utfordringer med grunnnerverv, behov for planavklaringer, mm har tatt lenger tid enn beregnet. Arbeidet med å få til gang - og sykkelveg langs Syrevegen er et eksempel.

Når det gjelder syrevegen blir dette et unntak vedrørende å bruke kommunale midler på en fylkesveg. Kommunen fikk i opprinnelig et tilskudd på 4 mill fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg, et tilskudd som dessverre er falt ut grunnet manglende grunneieraopklaringer. Når kommunen benytter kommunale midler på Syrevegen, forutsettes at vegen eies av Karmøy kommune. Syrevegen vil langt på veg spise opp oppsamlet beholdning, et tiltak som alene er grovt kostnadsberegnet til 10 mill.

Tiltakene på kommunalt vegnett og skoleområder er delt i to kategorier.

Kategori A omfatter en årlig sum avsatt til planlegging, gatelys, skoleområder /snarveger/hjertesoner, (kollektiv)sykkelparkering-/sykkeltiltak, samt en post for mindre fartsreducerende / trafikksikkerhetstiltak. Planleggingsmidler kan f.eks gå til hovednett for sykkel, planer for gjennomføring av hjertesoner og tekniske planer. For tiltak innen kollektiv og sykkel legges det opp til etablering av sykkelparkeringsplasser, sykkelparkeringshus i sentrum og ved offentlige bygg. Posten mindre trafikksikkerhetstiltak er blant annet et resultat av befolkningens etterspørsel etter mindre sikringstiltak og fartsreducerende tiltak på boligveger.

Kategori B inneholder en oversikt over behov for etablering av gang - og sykkelveg, fortau, parkeringsplasser med mer langs kommunale veger. Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge.

Oversikten nedenfor har en ramme for kategori A på 33,1 mill., mens kategori B har ramme på 24,1 mill. Totalt gir det et en ramme på 57,2 mill for tiltak på kommunale veger.

Erfaringsmessig kan det i forbindelse med andre tiltak, eksempelvis i samarbeid med VAR avdelingen eller kabeletater melde seg behov for å forsere tiltak for å utnytte potensialet i økonomiske og praktiske besparelser ved å inngå i et samarbeidsprosjekt.

Dersom et tiltak gjennomføres som et samarbeidsprosjekt, og dette medfører avvik i forhold til tiltak som er gitt prioritet, skal følgende kriterier være til stede:

- Tilgjengelige midler
- Samarbeidstiltak der det er besparelser i å gjennomføre prosjektet.
- Tiltaket må være med i handlingsplanen

Dersom kommunalt bidrag overstiger kr 0,5 mill skal sak forelegges for politisk avklaring. Beløp under denne summen avgjøres administrativt. Dette for å sikre rask avklaring og fremdrift.

Kategori A:

Tiltak:	Behov 4-årsperiode	Årlig bevilgning
Skoleområder / snarveger / hjertesone (Barnetråkk og «Aktiv skoleveg»)	4,5 mill	500 000,-
Veglys	12,4 mill	1 mill (der 0,2 avsettes til enkeltlys)
Sykkelparkering / sykkeltiltak	10,5 mill	500.000,-
Mindre trafiksikkerhetstiltak	4,1 mill	300 000,-
Planlegging (tekniske planer)	1,2 mill	200.000,-
SUM	33,1 mill	2, 5 mill (10 mill i planperioden)

Det foreslås å avsettes en fast sum årlig til gjennomføring av veglysprosjekter. Veglys som sikrer sentrale skoleveger skal prioriteres, samt behov for intensivbelysning av gangfelt / tilrettelagte kryssområder. Forslag : kr 200.000,- årlig til enkeltpunkt /intensivbelysning.

I listen over prioriterte gatelys, listes kun lengre sammenhengende strekk. For enkeltpunkt prioriteres løpende etter tidligere mottatte innspill, samt nye tiltak.

SKOLEOMRÅDER:

Prioritet:	Skole:	Kommentar:	Kostnad:
1	«Aktiv skoleveg» / hjertesoner	Opparbeiding av hjertesone ved alle skoler. Etablere droppsone, behov for ts-tiltak (gangfelt, humper, tilrettelagte kryssinger)	1,5 mill
2	Barnetråkk		3,0 mill

Sum : 4,5 mill.

Med en ramme på 10 mill i planperioden for Kategori A, gir dette 2 mill for tiltak innenfor skoleområder.

VEGLYS – KOMMUNALE VEGER

Prioritet:	Strekning / tiltak	Kommentarer:	Kostnad:
1	Gml Kvalavågsvegen, Flyplassvegen – Avaldsnes	2200 m. Er spredt belysning kun ved vegkryss. Halve strekningen er fylkesveg.	3,0 mill for hele strekningen
2	Nygårdvegen (g/s-veg langs E 134) Fra x Husøyv. til X Veldetunv	600 m = 17 master	0,7 mill
3	Møllevegen (g/s –veg langs Fv 47) Fra undergang (sør) til Flyplasskr.	1100m= 31 master	1,3 mill
4	Reiarvegen+ Vårråvegen (g/s-veg langs Fv 47)	1100 m = 31 stk Er stolper. Skifte armaturer.	1,3 mill
5	Haugevegen (nordre del)	160 m =4-5 lys	0,2 mill
6	Bøvegen	630 m , 3 stk eks. lys	750.000,-
7	Portabakken	850 m (200 m første etappe ?)	1,0 mil
8	Hauskevågvegen	Første del til 139/36. 400 m uten lys. Totalt 900 m	1,0 mill
9	Jarlehaugvegen, Ferkingstad	350 m – 6 nye master	250,000,- + grøft.
10	Fiskåvegen	330 m. Kun ett lys i hver ende.	0,5 mill
12	Osnesbakken, 1 lys		40.000,-
13	Sandhålandvegen (g/s-veg langs Fv 47)	850 m = 24 nye armaturer	1 mill
14	Jomfruvegen (fra Haugesund grense til x Vormedalsvegen)	1200m =34 master	1,4 mill

Sum: 12,4 mill

Grønn markering angir tiltak som kan gjennomføres innenfor planperioden (3,2 mill).

SYKKEL:

Prioritet:	Tiltak:	Kommentar	Kostnad
1	Sykkelparkering skoler		5,0 mill
2	Skogvegen	Sykkelfelt mot envegskjøring	0,5 mill
3	Sykkelparkering offentlige bygg *		5,0 mill.

Sum: 10,5 mill.

* Barnehager, helseinstitusjoner, idrettsanlegg, kino og bibliotek, i sentrumsområder, gågater, torg, samt ved inngang til sentrale turområder og lysløypenett.

Med en ramme på 10 mill i planperioden for Kategori A, gir dette 2 mill for tiltak innenfor Sykkel.

MINDRE TS-TILTAK:

Veg	Tiltak	Kostnad
Trevardevegen, snarveg Vormedal u.skole	Autovern + lys	0,1 mill
Varden	Autovern	50.000,-
Vea Sjoarveg, Veia	Autovern	80.000,-
Østhusvegen, Veia	Autovern	70.000,-
Sæviktunet	Autovern	50.000,-
Sjøenvegen/Rindavegen, Åkra	Opphøyd kryss alt. 4 humper	0,1 mill
Moksheimåsen – Skuggabergvegen	Del av gangveg mangler	0,3 mill
Spannhelgelandsv – Norheim skole	Gangveg inkludert lys	1 mill
Omlegge gangveg fra Veldevegen bak busslomme. G/s-veg anlegges parallelt med undergangen.		0,8 mill
Austbøvegen / Vormedalsvegen	Sykkelturkryssing, intensivbelysning	0,8 mill
Hålandsvegen.	Flytte g/s-veg inn ved kryss Torvastad skole	0,2 mill
Kommunale veger generelt	Trafikkreduserende tiltak, humper og innsnevring.	0,5 mill.
Fv 850 / kv 98 Gamle Kvalavågsveg	Fartsreduserende tiltak	0,2 mill
Parkering Kopervik idrettslag, Åsebøen		0,3 mill

SUM : 4,5 mill

Grønn markering angir tiltak som kan gjennomføres innenfor planperioden (1,2mill).

Kategori B : GANG-OG SYKKELVEGER - KOMMUNALE VEGER

Prioritet	Tiltak kategori B	Kommentarer	kostnad
1	Turveg/gang-og sykkelveg Skarvene	Reguleringsplan under arbeid.	4,5 mill
2	Gang-og sykkelveg Kartmyr - Sveivamy	Samarbeid med VAR-avd.	2,5 mill
3	Sykkelveg med fortau Åsebøen – Stangeland u.skole , Kollektiv / parkering Stangeland u.skole		4 mill
4	Asaldalvegen. Utbedre kryssområdet Østrembrovegen/Asaldalbakken	Tilrettelagt kryssing / intensivbelysning ?	1,0 mill
5	Fortau, utbedring av kryss Grindhaug skole	Stramme inn krysset til skolen, mindre fortaustilpasninger, ledelinje til skolen.	1,0 mill
6	Norheim skole /idrettshall	Stramme inn kryss Hestmyrv / Skogv., breddeutvide fortau, nytt fortau siste del opp mot skolen. Fortau mot hallen.	3,0 mill
7	Gang-og sykkelveg Stølen – Eidsbakkane	Samarbeid med VAR-avdelingen	2,0 mill
8	Steinhausvegen / Vormedalsvegen	Siste etappe Vormedalsvegen	2,5 mill
9	«Missing Link» , Norheim	Utbedre strekning ved bro omkj.veg Norheim - Raglamyr	0,3 mill
10	Fortau Stongvegen : Stongtunet-X P-plass Åkrasanden	Ca 200 m	1 mill
	Gang-og sykkelveg Ørpetveitsvegen	Ihht reguleringsplan. Lengde: 400	2,8 mill

Sum: 24,6mill.

Grønn farge illustrerer tiltak innenfor handlingsplanperioden. Omprioriteringer kan forekomme dersom, for eksempel, samarbeidsprosjekter gir mulighet for raskere realisering og samarbeidsfordeler.

Kategori B: HANDLINGSPLANPERIODEN 2018 - 2021

Med utgangspunkt i en ramme på 20 mill, kan følgende tiltak gjennomføres i løpet av handlingsplanperioden:

NB. Syrevegen tas av opparbeidet kapital fra trafikksikkerhetskontoen dersom ikke fylkeskommunale midler mottas.

Tiltak	2018	2019	2020	2021
Syrevegen		10,0 mill		
Gang-og sykkelveg Kartmyr – Sveivamy Det er mottatt 0,9 mill i tilskudd sykkelbymidler fra staten	1,6 mill + 0,9 mill			
Sykkelveg med fortau Åsebøen – Stangeland u.skole + kollektiv/ parkering	1,5 mill	2,0 mill		
Asfaltering av parkeringsplass Kolnes idrettsanlegg	500.000,-			
Gatelys Kvalavågsvegen	3 mill			
Turveg/gang-og sykkelveg Skarvene		2,5 mill	2,0 mill	
Utbedring av fortau langs veg til Norheim skole/idrettshall			3 mill	
Fortau, utbedring av kryss Grindhaug skole			1 mill	
Steinhaugvegen – fortau (del av g/s-veg Vormedalsvegen)				3 mill
Sykelbyen Haugesund - Karmøy	75.000,-	80.000,-	80.000,-	80.000,-
Sykkeldeling buss + sykkel	180.000,-	500.000,-	500.000,-	500.000,-
Sum	6,8 mill	5,1 mill	6,6 mill	3,6 mill

Syrevegen er ikke summert med øvrige tiltak for 2019.

Sykkelbyen Haugesund – Karmøy

Sykkelbyen Haugesund – Karmøy er et samarbeid mellom Statens Vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. En formell avtale ble signert i 2012. Det er ansatt en prosjektleder og styringsgruppe. Avtalen finansieres med kr 300.000,- fra Statens vegvesen og kr. 300.000,- fra Rogaland fylkeskommune. Haugesund bidrar med kr. 225.000,-. Da det kun er fastlands-Karmøy som er med, bidrar Karmøy med kr. 75 000,- pr år. Dette er midler som har vært dekket over trafikksikkerhetsmidlene. Beløpet er derfor med i handlingsplanen.

Sykkeldeling buss + sykkel Haugalandet

Kolumbus har relativt nylig endret sin posisjon fra å være ren kollektivaktør til å bli en mobilitetsaktør. Dette innebærer at Kolumbus ikke lenger bare har ansvar for buss og ferje, men også sykkel og gange. De skal ivareta hele reisekjeden fra hjem til målpunkt.

I forbindelse med statlig oppfordring om å søke på klimasatsmidler, sendte Kolumbus inn søknad i samarbeid med 12 kommuner i Rogaland om støtte til prosjektet «Integrering av sykkeldeling i mobilitetstilbudet». Nylig ble det gitt tilsagn om 5 mill til prosjektet.

Kommunene som sa seg villig til å delta i prosjektet, satt forbehold om finansiering. Både Haugesund og Karmøy sa seg villig gjennom sykkelbyen, å delta i tiltaket. Haugesund estimerte 25 sykler med 50 ladepunk. Karmøy kun 5 sykler med 10 ladepunkt, da dette kun gjelder fastlands-Karmøy. Karmøys bidrag må sees i sammenheng med satsingen i Haugesund. Det er kommunene som finansierer innkjøp av sykler og vedlikehold av ladestasjoner i sin kommune, mens det er Kolumbus som tar ansvar for koordinering og samordning av systemet gjennom bla billettapp. Kommunens bidrag må anses som et ledd i satsingen på sykkel for å bidra til mer klimavennlig transport og bedre folkehelse. Finansieringen anses å bli belastet trafikksikkerhetsmidlene og er foreslått i handlingsplanen.

6. FINANSIERINGSKILDER

Nasjonal transportplan (NTP)

Bypakker og bompengeneinnkrevinger. «I mindre byer vil ordinære bypakker med bompengeneinnkreving være et velegnet verktøy for å finansiere vegprosjekter og andre transporttiltak. Dette forutsetter lokalt initiativ og tilslutning. I noen mindre byområder kan lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for persontransport med bil.»

ATP Haugalandet har i sin strategi for transportutvikling; Posisjonere regionen for bypakke og en mulig framtidig avtale med staten for mellomstore byområder.

For Karmøy vil det viktig å få E134 ny Karmsund bru, samt arm til Husøy inn i planen.

Haugalandspakken

Dagens Haugalandspakke varer frem til 2023. Det er ikke vedtatt om en pakke 2 kommer. Haugalandet har som en av de fem mellomstore byregionene inngått intensjonsavtale som binder regionen til et forpliktende samarbeid for å komme i posisjon til å få statlige midler gjennom byvekstavtaler i ny Nasjonal transportplan gjeldende fra 2022 til 2033. Pengene i Haugalandspakken må fremover benyttes på tiltak som bidrar i retning av de samme målene som det blir stilt krav om i en slik byvekstavtale.

Handlingsplan for fylkesvegnett i Rogaland 2018 – 2021 (2023)

Handlingsplanen danner grunnlag for fylkesvegbudsjettene i perioden. Planen har stort fokus på å kunne ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet innenfor handlingsprogramperioden. Dette medfører at drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur vil måtte prioriteres før store investeringsprosjekter og programområdetiltak, i.h.t. føringer i Nasjonal transportplan.

Handlingsplanen konsentrerer seg om aktuelle prosjekter innenfor programområdene:

- ☉ Mindre utbedringer
- ☉ Tiltak for gående og syklende
- ☉ Trafikksikkerhet
- ☉ Miljø og servicetiltak
- ☉ Kollektivtiltak

Kommunen gir innspill til handlingsplanen når denne sendes kommunen på høring.

Trafikksikkerhetsmidler, TS-midler fra Fylkets trafikksikkerhetsutvalg

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg gir hvert år tilskudd til finansiering av sentrale tiltak på skoleveger, både fylkesveger og kommunale veger. Langs fylkesveger dekkes tilskuddet med 100 % finansiering. For tiltak langs kommunale veger, må kommunen finansiere 40 % av total kostnad. Prosjektenes totale beløp er begrenset oppad til 1,5 mill.

Karmøy kommune søker om fylkeskommunale TS-midler hvert år.

Kommunal økonomiplan og årsbudsjetter.

Det er kommunestyret som i budsjett og økonomiplanbehandling bestemmer hvor høyt kommunen velger å prioritere trafikksikkerhetstiltak. Fremdriften og realiseringen av trafikksikkerhetsplanen er helt avhengig av størrelsen på de årlige midlene som settes av til tiltak. Kommunestyret har de siste årene bevilget 5 mill årlig til trafikksikring.

7. OPPFØLGING OG EVALUERING

Planen tas opp til ny vurdering minst en gang innen hver kommunestyreperiode.