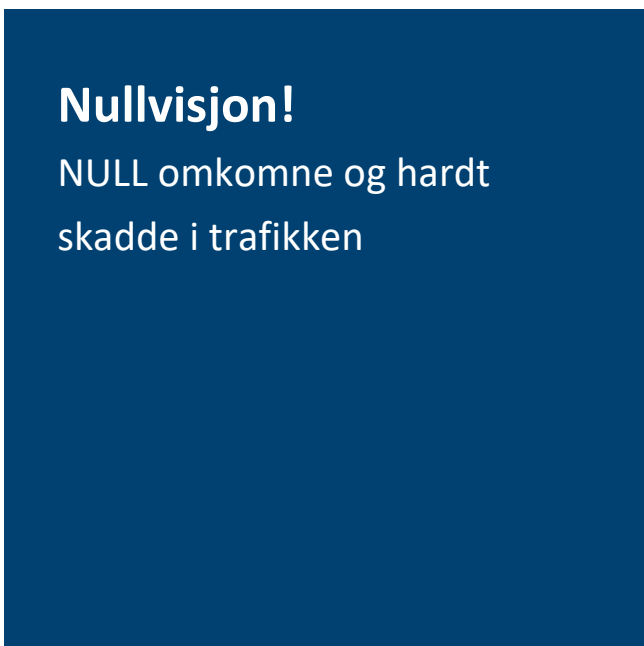


Trafikksikringsplan Kvam herad

2024 - 2027



INNHALDSLISTE

1	Innleiing	2
2	Overordna føringar.....	3
2.1	FN sine berekraftmål	3
2.2	Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 - Barnas transportplan	3
2.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025	4
2.4	Regional transportplan for Vestland 2022-2033	4
2.5	Handlingsprogram fr trafikktrygging i Vestland 2022-2025	4
2.6	Kommunale planar for kvam	5
2.6.1	Kommuneplanen sin arealdel 2019-2030, vedteken i 2019.....	5
2.6.2	Oppvekstplan for Kvam 2023-2033, vedteken i november 2022.....	5
2.6.3	Kommunedelplan for helse- og omsorg 2015 -2030, vedtatt i 2015	5
2.6.4	Kommunedelplan for energi- og klima, vedtatt i HST-sak 072/21.	5
2.7	Trafikktrygt herad	5
3	Ulukkessituasjon og -utvikling i Kvam	7
3.1	Trafikkulukker: data og trendar.....	7
3.2	Trafikkulukker: Ekstrakt og konklusjonar	11
4	Mål og strategi for trafikktryggleiksarbeidet i Kvam herad	11
4.1	Prosess.....	11
4.2	Kvar er me?.....	11
4.2.1	Evaluering av måloppnåing i høve til sist ts-plan	11
4.3	Kvar vil me?	12
4.3.1	Mål for planperioden.....	12
4.4	Korleis kjem me der?	12
5	Tiltaksplan.....	13
5.1	Fysiske tiltak	13
5.2	Trafikantretta tiltak (haldning/åtferdsendrande)	19
5.3	Organisatoriske tiltak	24
6	Økonomi.....	25
7	Rullering og rapportering	26
8	Vedlegg	27
	Innspel høringsrunde.....	27
	Prinsipp for prioritering av trafikktryggingstiltak	27
	Skadestatistikk i trafikken.....	28
	POLITISK GODKJENNING AV TRAFIKKSIKRINGSPLAN FOR KVAM 2024-2027	40

1 INNLEIING

Trafikksikringsplan (ts-plan) for Kvam er rullert for perioden 2024-2027, og godkjend av Heradsstyret i Kvam 07 des 2023, HST-155/23.

Dette er den sjetteste i rekkja av trafikksikringsplanar for Kvam herad sidan 2000. Planane har vore eit styringsverktøy for det målretta trafikktryggingsarbeidet i heradet, og dette arbeidet vert vidareført og styrkt med denne planen. Kvam herad vart godkjend som Trafikktrygt herad i 2020.

Formål med planen:

- gje ei heilskapleg oversikt over trafikkulukker på vegane i Kvam, og ut frå dette
- leggja grunnlag for tiltak i perioden 2024-2027 som i sum skal bidra til reduksjon av trafikkulukker i heradet. Tiltaka skal inkludera både fysiske og ikkje-fysiske tiltak, og vera eit grunnlag for prioritering av ts-midlar innanfor tilgjengelege økonomiske rammer, både lokalt og sentralt.



Visjonen om null omkomne og hardt skadde ligg til grunn for trafikktryggleiksarbeidet i Noreg, og er også styrande for Kvam sin ts-plan.

Sidan 2010 er det sett etappemål for arbeidet med nullvisjonen, og i Nasjonal Transportplan (NTP) 2022–2033 heiter det: «*Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050*».

Organisering:

Ei prosjektgruppe med representantar frå Vestland fylkeskommune, lokal trafikkskule, lokal transportnæring, Trygg Trafikk, politi og Kvam herad har stått for rulleringsprosessen.

Prosjektgruppa har utarbeidd tiltaksplan basert på innspel frå mange ulike interessentar som grendeutval, transportsektor, skular og barnehagar, Ungdomsrådet, Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, enkelt-personar, frå eigne synfaringar, og frå ikkje-gjennomførte prioriterte tiltak i sist ts-plan.

Tidslinje:

- oppstart planarbeid: jan 2023
- innspel og ulukkesanalyse: jan-april 2023
- mål, strategi, tiltaksplan: april-aug 2023
- plan-dokument: mai-sept 2023
- politisk godkjenning: des 2023

2 OVERORDNA FØRINGAR

For å sikra ein raud tråd i arbeidet frå globalt til lokalt nivå er det lagt vekt på desse styringsdokumenta:

- FN sine berekraftsmål
- Nasjonal transportplan (NTP) - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025
- Regional transportplan for Vestland (RTP) 2022-2033
- Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025
- Kommunale planar
- Trafikktrygt herad

2.1 FN SINE BEREKRAFTMÅL

Av dei 17 berekraftsmåla er det særleg desse som har størst relevans for trafikktryggingsarbeidet:

- **Mål 3 God helse, delmål 3.6:** innan 2030 halvera talet på dødsfall og skadar i verda som skriv seg frå trafikkulukker
- **Mål 11 Berekraftige byar og samfunn, delmål 11.2:** Innan 2030 sørgja for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleik på vegane .. med særleg vekt på behova til .. barn

2.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2022-2033 - BARNAS TRANSPORTPLAN

Det overordna målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er eit «*effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*».

Etappemål fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og omkomne i vegtrafikkulukker, av desse maksimalt 50 omkomne. Samtidig er null omkomne i vegtrafikken innan 2050 eit mål.

Utdrag frå Barnas transportplan:

- gje barn gode moglegheiter til å vera aktive og sjølvstendige trafikantar
- ta omsyn til barn og unge sine behov i areal- og transportplanlegginga
- prioritera ei ramme på 500 millionar kroner i første seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for barn og unge, mellom anna etablera ei tilskotsordning for å stimulera til lokalt arbeid for trygge skuleveggar og nærmiljø
- jobba for nullvisjonen, det vil seia at ingen skal bli hardt skadde eller omkoma i trafikken

www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/nasjonal-transportplan-2022-2033/

2.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEI 2022–2025

Formålet med tiltaksplanen er å presentera eit samla og breitt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrkja samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørane. Tiltaka i planen skal sikra at me har stø kurs mot etappemålet i NTP.

Nullvisjonen om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken ligg til grunn.			
Hovudmål: Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i vegtrafikkulykker i Vestland.			
Overordna strategi: Trafikktryggingsarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko.			
Satsingsområde (1-4) med delmål:			
1. Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk. Færre skal omkomma eller verta hardt skadde i møte- og utforkøyringsulykker.	2. Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg. Færre mjuke trafikantar skal omkomma eller verta hardt skadde.	3. Trafikksikker åtferd Fleire trafikantar skal ha ei trafikksikker åtferd.	4. Trafikktryggingsarbeidet i Vestland Det organisatoriske trafikktryggingsarbeidet skal styrkast og stimulera til samordna aktivitet.

[/www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf](http://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf)

2.4 REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND 2022-2033

Hovuddokument, handlingsprogram, strategi for mjuke trafikantar, strategi for berekraftig mobilitet

www.vestlandfylke.no/fylkesveg/regional-transportplan/

2.5 HANDLINGSPROGRAM FR TRAFIKKTRYGGING I VESTLAND 2022-2025

www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/trafikktryggleik/handlingsprogram-for-trafikktrygging-i-vestland-2022-2025.-vedtatt-fylkestinget-28.-29.-sep.-2022.pdf

2.6 KOMMUNALE PLANAR FOR KVAM

2.6.1 Kommuneplanen sin arealdel 2019-2030, vedteken i 2019

Kvam skal ha ein trafikkssikker og effektiv infrastruktur eksternt mot Bergen for å utvide kommunen sin bu- og arbeidsregion, og internt i heile kommunen for å sikre ei betre samhandling mellom grendene.

www.kvam.no/tenester/planar-strategiar-og-styringsdokument/kommuneplanar/arealdel/kommuneplanen-sin-arealdel-2019-2030/

2.6.2 Oppvekstplan for Kvam 2023-2033, vedteken i november 2022

«.. alle barn og unge i Kvam skal ha eit trygt og godt oppvekstmiljø.» Dette inkluderer også trafikktryggleiken på skuleveggar og elles.

www.kvam.no/tenester/planar-strategiar-og-styringsdokument/kommunedelplanar/oppvekst

2.6.3 Kommunedelplan for helse- og omsorg 2015 -2030, vedtatt i 2015

Dei demografiske utfordringane som ventar oss dei næraste 10- 15 åra, vil påverka framtidig tenking omkring trafikkssikring og tilrettelegging.

www.kvam.no/_f/p1/ifb2b87e5-a7e1-42cd-a6a4-94d6deeb5fab/kommunedelplan-for-helse-og-omsorg-2015-2030.pdf

2.6.4 Kommunedelplan for energi- og klima, vedtatt i HST-sak 072/21.

Overordna mål i planen:

«Kvam herad skal i tråd med FN sitt berekraftsmål 13; «Stoppa klimaendringane», medverka til å stoppa klimaendringane og medverka til at Noreg vert eit lågutsleppssamfunn i 2050.»

I høve til klimagassutslepp:

« Klimagassutsleppa i Kvam herad skal i tråd med nasjonale mål, reduserast med inntil 55 % innan 2030 i høve til 1990.». Vegtrafikken ein betydeleg bidragsytar i høve til klimagassar lokalt.

Føringane i frå energi- og klimaplanen har følgjer også for arbeidet med trafikkssikringsplanen.

www.kvam.no/tenester/planar-strategiar-og-styringsdokument/kommunedelplanar/energi-og-klima/

2.7 TRAFIKKTRYGT HERAD

Kvam herad vart i 2020 godkjend som Trafikktrygt herad, og godkjenninga gjeld for 3 år. Det inneber at kommunen forpliktar seg til å arbeida systematisk med trafikktryggleik i alle relevante sektorar innanfor sitt ansvarsområde, og byggjer mellom anna på desse kriteria:

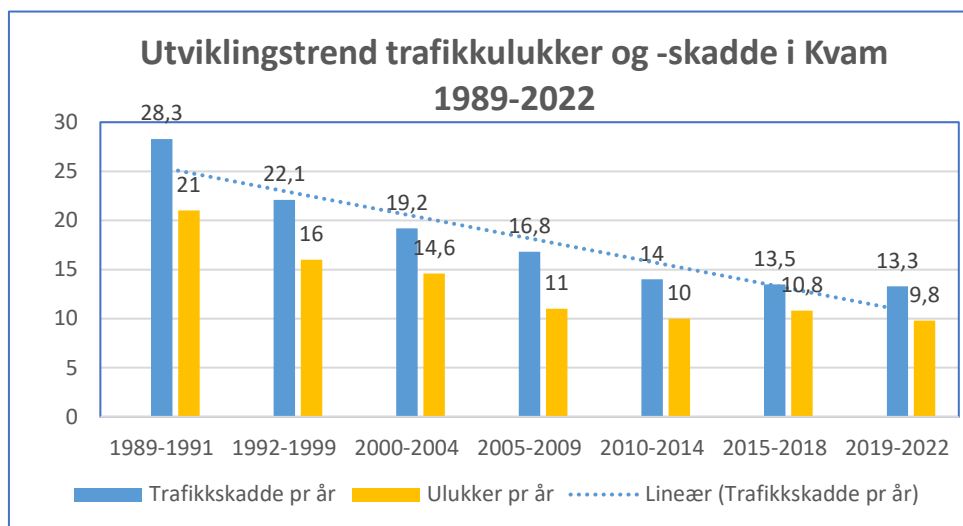
- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggingarbeidet hjå ordførar og rådmann.



- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet som gjev reglar for reiser og transport i kommunens regi og ved kjøp av transporttenester.
- Kommunen har ei oppdatert oversikt over trafikkulukker i kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggingsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

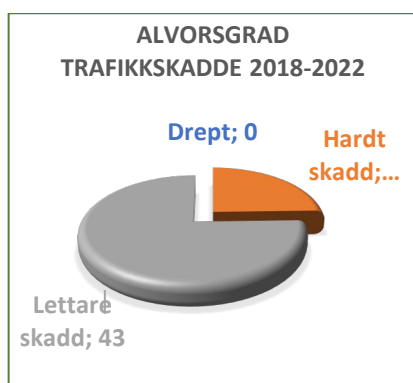
3 ULUKKESSITUASJON OG -UTVIKLING I KVAM

3.1 TRAFIKKULUKKER: DATA OG TRENDAR



Statistikken frå 1989 til 2021 viser ei gledeleg utvikling med færre ulukker og færre skadde på kvammavegane. Det er likevel utfordrande at sum av ulukker og skadde ikkje har betra seg merkbart etter 2010 og fram til i dag.

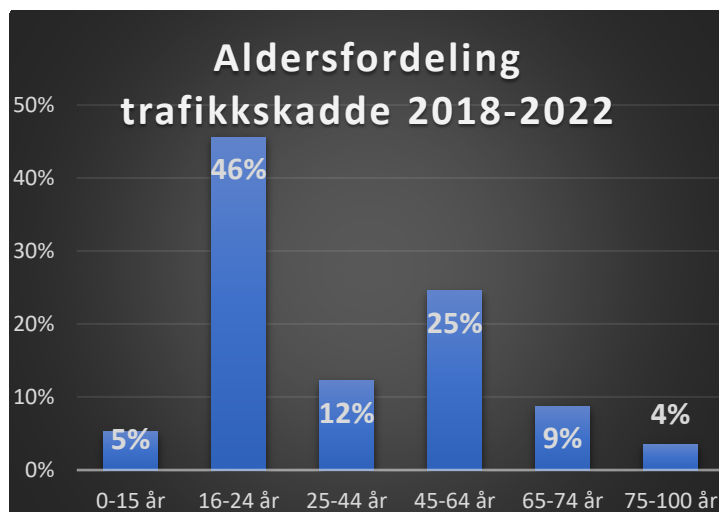
Det mest positive er at talet på dei hardast skadde og omkomne er redusert vesentleg etter 2018, særleg gjeld det talet på omkomne (0 i perioden).



Periode	Omkomne		Hardt skadde		Lettare skadde	
2005-2010	4	(0.7 pr år)	21	(3.5 pr år)	86	(14.3 pr år)
2010-2014	2	(0.4 pr år)	12	(2.4 pr år)	56	(11.2 pr år)
2015-2018	1	(0.25 pr år)	18	(4.5 pr år)	35	(8.8 pr år)
2018-2022	0	(0 pr år)	14	(2.8 pr år)	43	(8.6 pr år)

Aldersfordeling trafikkskadde

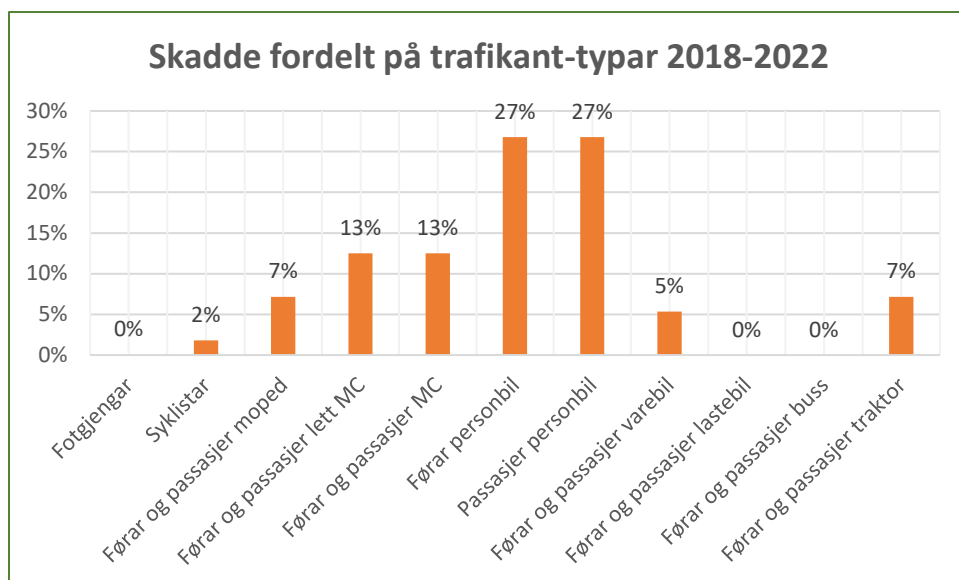
Aldersgruppa 16-24 år er sterkt overrepresentert i skadebiletet med ca 46 % av samla tal på skadde i perioden 2018-2022. Elles er skadde i gruppa 65+ omtrent som sist periode (no 13% mot 12% i 2014-2018).



Korleis fordeler trafikkskadde seg på ulike trafikant-typar?

Trafikkskadde i bilulukker dominerer med 59 % medan mc/moped-ulukker utgjer 33 % (27% i sist periode). Talet på fotgjengar- og sykkelulukker er moderat (2%), men er truleg sterkt underreportert i ulukkes-statistikken.

Traktor- og ATV-ulukker var i denne perioden 7%, ned frå 9% i sist periode.



Når skjer trafikkulukkene?

Dei fleste trafikkulukkene skjer i den lyse årstida. Mai-juli er sterkest belasta med 58 % av ulukkene. 67 % av ulukkene skjer på yrkesdagar. Ca halvparten av ulukkene skjer mellom kl 12-18.

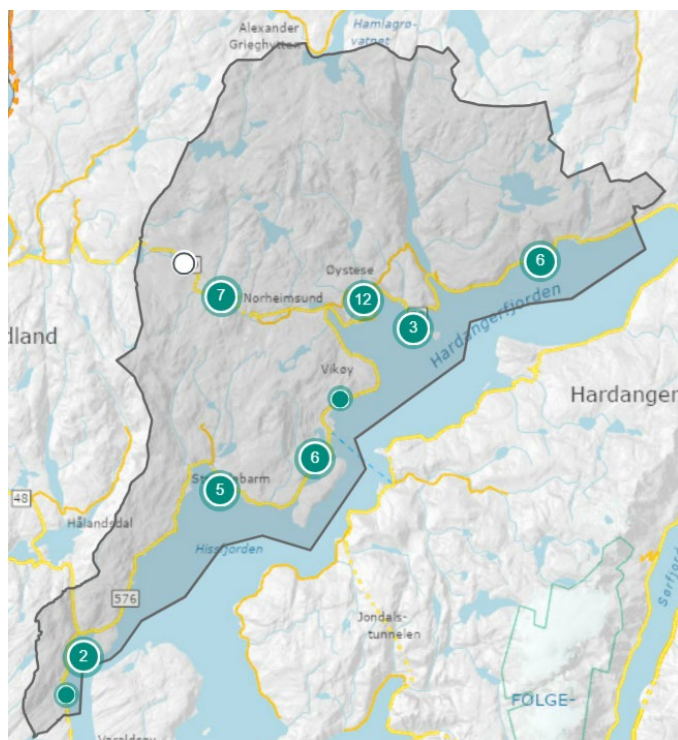


Kvar skjer ulukkene?

Fleire av dei mest ulukkesutsette strekningane i kommunen er no utbetra gjennom "Kvammapakken". Den mest tydelege effekten er sterk nedgang i ulukker mellom Norheimsund og Øystese.

Ulukkeskartet for 2018-2022 viser at trafikkulukkene er geografisk spreidde i kommunen med berre få tydelege ulukkespunkt.

Geografisk oversikt over trafikkulukker i Kvam 2018-2022.



Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no

Kvar har det skjedd større endringar i trafikk-volumet (årsdøgntrafikk, ÅDT)?

Trafikkvolumet på vegnettet i Kvam er registrert på ein del vegpunkt, og vert rekna i årsdøgntrafikk.

Endringar i trafikkvolumet ÅDT dei siste 10-15 åra på ein del veg-punkt:

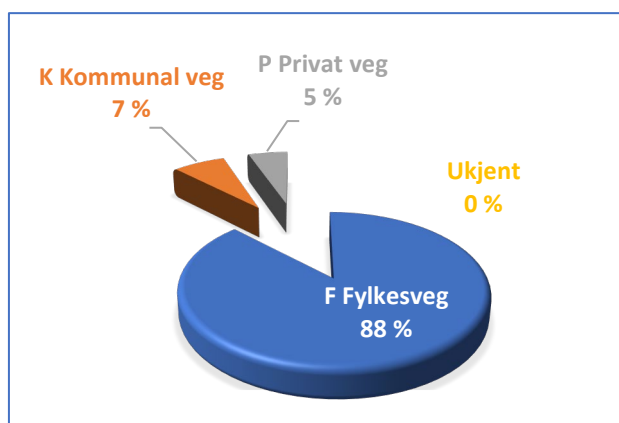
Veg	Punkt	1999	2010/ 2011	2018*	2022	Endring 2011-2022
Fv 79	Steinstø	1407	1164	1024	950	-18 %
Fv 79	Skipadalen	3739	3800	3487	3700	-3 %
Fv 79	Kvamskogen		2100	2458	2537	+21 %
Fv 79	Bomstasjon Lid		1812	2080	2300	+27 %
Fv 49	Aksnes	1505	1520	1941	2039	+34 %

Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no

Trafikken har auka sterkt på Fv 79 over Kvamskogen, men den mest markante auken har skjedd mellom Norheimsund og Tørvikbygd (34 % frå 2011-2022). Årsaka til dette er den aukande gjennomgangstrafikken aust-vest over ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd. Dette har ført til nye og akutte trafikkmessige utfordringar i Norheimsund sentrum.

Trafikkvolumet har derimot gått ned på strekkja Norheimsund - Kvanndal.

Kvorleis er trafikkulukkene fordelt på vegtypar ?



Som i tidlegare periodar så skjer framleis dei fleste trafikkulukkene på fylkesvegane i kommunen.

Fysiske tiltak må difor primært rettast inn mot fylkesvegane dersom skadetalet skal reduserast.

3.2 TRAFIKKULUKKER: EKSTRAKT OG KONKLUSJONAR

- Ungdomsgruppa 16-24 år er høgt representert
- Flest skader knytt til bilbruk, men mc-ulukker er overrepresentert
- Flest ulukker om sommaren
- Dei aller fleste ulukker skjer på fylkesveg og er knytt til møte- og utforkøringsulukker

4 MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET I KVAM

HERAD

4.1 PROSESS



4.2 KVAR ER ME?

4.2.1 Evaluering av måloppnåing i høve til sist ts-plan

Evaluering av mål i førre ts-plan (2020-2023):

- Målet om maks 6 trafikkskadde/år: **ikkje oppfylt** (11.4 skadde/år i perioden 2018-2022)
- Maks 3 skadde/år for aldersvinduet 15-24 år: **ikkje oppfylt** (5.2 skadde/år for 2018-2022)
- 80% av prioriterte strakstiltak gjennomført: 59% utført. **ikkje oppfylt**
- 50% av prioriterte langsiktige tiltak gjennomført: 40% utført. **ikkje oppfylt**
- Ha ts-planen rullert innan utgangen av 2023: **truleg oppfylt**
- Vera godkjend som trafikksikker kommune: **oppfylt**

Kvam herad er godkjend som Trafikktrygt herad, og har eit breispektra program for å redusera talet på ulukker og skadde og omkomne på vegane i Kvam. Trass dette vart mål-tala frå førre ts-planen for trafikkskadde ikkje nådde.

Gjennomføring av fysiske tiltak på veg og organisatoriske tiltak fekk derimot ein høgare score.

4.3 KVAR VIL ME?

4.3.1 Mål for planperioden

Overordna mål



Null-visjonen: Innan 2030 skal kombinasjonen av endra haldningar og åtferd, trafikksikre køyretøy og vegsystem føra til at ingen omkjem eller vert hardt skadde i trafikken i Kvam.

Effektmål for perioden 2024-2027:

I samband med at 0-visjonen er det overordna suksesskriteriet, ønskjer Kvam herad å spissa målet mot reelt trafikkskadde som ein indikator på om vi går mot 0-visjonen. Effektmål er difor avgrensa til to:

- **Maks 6 trafikkskadde pr år i gjennomsnitt**
- **Trafikkskadde i aldersvindauga 16-24 år: maks 3 pr i årleg gjennomsnitt**

4.4 KORLEIS KJEM ME DER?

- Systematisk koordinering av trafikksikringstiltak med andre offentlege og private interessentar basert på utarbeidde handlingsplanar.
- Bruk av sosiale media til info om skadestatistikk, analysar, artiklar og prosjekt.
- Styrkja opplæring i trafikk på utdanningsinstitusjonar og gjennom kampanjar og aksjonar.
- Styrkja fokuset på trafikktryggleik internt i Kvam herad (KH har ca 1 000 tilsette).
- Gjennomføring av kontrollar på veg: fart, rusmisbruk, manglande vegmerksemd, køyretøy, bruk av tryggleiksutstyr.
- Særleg fokus på tiltak for trygg skuleveg og trygge område rundt skular ("hjartesone").
- Styrkja tiltak mot den mest utsette aldersgruppa 16-24år

- Utbetring av særleg ulukkesutsette punkt og strekningar

Konkret er dette spesifisert under kapittel 5 i Tiltaksplanen.

5 TILTAKSPLAN

5.1 FYSISKE TILTAK

Fokusomåde:

Trygg skuleveg samt Hjartesone ved skular og barnehagar . Typiske tiltak er gang/sykkelveg, veglys, sikring av kryssingspunkt, transport, siktforhold sommar og vinter. Målet er at 8 av 10 skuleelevar skal kunna gå eller sykla til skulen på trygge vegar i sentrumsnære område.
Møte- og utforkøyringsulukker: førebyggjande tiltak på punkt eller strekningar som er trafikkfarlege.

Desse fokusområda er i godt samsvar med regionale og nasjonale føringar, sjå kap 2.

Tidsmessig er tiltaka delte opp i:

- S** "Strakstiltak": Tiltak det er realistisk å gjennomføra i perioden, og som ikkje krev planprosess. Desse tiltaka er tenkt gjennomførte i perioden 2024-2027 under føresetnad av at midlar vert sikra i budsjetta.
- L** "Langsiktige" : Større tiltak som kan krevja reguleringsendringar, grunnnerv og finansiering som går ut over det kommunale trafikksikringsbudsjettet og dei forventa årlege regionale tilskota til trafikksikring. Tiltak der planarbeid eller fysiske arbeid er tenkt starta opp innan utgangen av 2027.

Prioritering:

I tabellen nedanfor er prioritering av tiltaka vist ved farge og tidshorisont:

Prioritet
Topp

Middels	
Ikkje-prioritert	

Oppfølging:

- Vestland fylkeskommune (**VLFK**)
- Kvam herad (**KH**)

	Nr	Pri	Stad	spesifikasjon	Ansvar
Kategori					
Gang/ sykkel-veg					
	1	S	Øystese- Laupsa fv 79	Komplettering av gang og sykkelveg på gjenstående strekning. Reguleringsplan er godkjend. Skuleveg.	VLFK
	2	S	Vikedal-Ålvik fv 79	Utarbeida reguleringsplan for den delen som manglar på strekninga, og ha denne godkjend i perioden. Skuleveg.	VLFK / KH
	3	S	Ålvik	Opparbeida gangveg på strekninga pensjonisten-Torget.	VLFK / KH
	4	S	Torebøen feltet, Øystese	Opparbeida fortau fram til eksisterande fortau i sving Skårdalsvegen. Reguleringsplan er godkjend. Skuleveg.	KH
	5	S	Vavollsvegen	Gjeldande reguleringsplan viser ikkje fortau. Tryggingstiltak av veg for mjuke trafikantar vert vurderte for heile eller deler av veggen. Skuleveg/veg til barnehage.	KH
	6	S	Tangerås- Bakka fv 576	Opparbeida «snarveg» for strekninga Risa-svingen til Strandebarm omsorg. Skuleveg.	KH
	7	L	Dragsbrua til X Augestadveg, fv 576	Etablera gang/sykkel veg i samsvar med godkjend reguleringsplan på vegparti som er smalt, svingete og uoversiktleg. Skuleveg.	VLFK

	8	L	Vikedal-Ålvik fv 79	Etablere gang og sykkelveg på minst 50% av veglengd frå Selholm til eksisterande gang/sykelveg mot Ålvik. Skuleveg.	VLFK
	9		Fosse-Bru	Utarbeida reguleringsplan som inkluderer samanhengjande g/s veg for strekninga. Skuleveg.	VLFK
	10		Oma sentrum	Reg-plan frå 1996. Fortau manglar gjennom sentrum.	
Fart	11	S	Norheimsund sentrum	Vurdera fartsreduksjon til 40 km/t i Norheimsund sentrum frå rundkøyring v Straumbrua til avkøyrsløp til Hardanger Fartøyvernssenter.	VLFK
	12	S	Tørvikbygd	Redusert fartsgrense til 60 km/t frå Berge gard til 50 km/t sone i Tørvikbygd	VLFK
	13	S	Vikøy	Redusert fartsgrense til 40 km/t frå fartsdempar Blyberg til avkøyrsløp Framnes	VLFK
	14	S	Mundheim sentrum mot Gravdal	Flytta skilt 50 km/t lengre frå sentrum i retning Gravdal	VLFK
	15	S	Fartsmålingar	Systematisk registrering av fart og trafikkteknologisk på kommunale vegar.	KH
Busstopp	16	S	Buss-skur	Synfaring og tilråding av behov for buss-skur. Dette inkluderer m.a. Ålvik fv 79 ved sjukestova, Steinsdalen og Strandebarmtunet aust. KH inviterer til synfaring.	KH/VLFK
	17		Fosse	Flytta busskur v Fossevegen («Huset på prærien») nærare fv 49	VLFK
Kryssing g/s-veg, gangfelt	18	S	X fv 49 Dalheim/ Tørvikbygd	Forsterka tryggingstiltak for gåande som kryssar trafikk ned mot ferjekai. Skuleveg.	VLFK

	19	S	Vikøy-Aksnes g/s veg	G/s veg har fleire kryssingar over fv 49. Tiltak for betra kryssingspunkt, t.d. endeløysing av eksisterande fortau med tilrettelegging for universell utforming.	VLFK
	20	S	Ålvik torg	Universell utforming for gåande som kryssar fv 79 frå busstopp nordside til butikk.	VLFK
	21	S	Rema Norheimsund	Rekkverk på fortau ved gangfelt. Formål: hindra hurtig rørsle mellom parkerte bilar direkte ut i gangfelt, dårleg sikt.	VLFK
	22	S	Norheimsund	Etablera opphøgd gangfelt nær avkøyrsla til Hardanger Fartøyvernseier	VLFK
Veglys	23	S	Fosse-tunellen	Etablera lys i tunellen.	VLFK
	24	S	Mundheim sentrum	Etablera gatelys ved buss-terminal	KH
	25		Vurder behov for veglys etter gjevne kriterium	Øvre Norheim-Kjerrane fv 5120, kryss fv 576 Innstranda/Tveit, Lia Årsnes Mundheim, busstopp X Nes/Salbuveia fv 576, avkøyrsla fv 5120 v Norheimsvegen 73	VLFK/ KH
Sikt- betring	26	S	Heile kommunen	Hekk-kampanje «Klipp hekk og buskar». Heimeside og evt lokale kampanjar.	KH
	27	S	Berge Gartneri, Tørvikbygd	Utbetra sikt-tilhøva i utkøyrsla frå gartneri inn mot fv 49	KH/privat
	28	S	Årleg kantklipp	Kommunale vegar Fylkesvegar	KH VLFK
	29	S	Generelt	Grøftereinsk i fylkesvegar	VLFK
	30	S	Generelt	Grøftereinsk kommunale vegar	KH
	31	L	Avkøyrsla Åsevegen	Utbetra siktforhold i avkøyrsla i retning sørvest. Skuleveg.	KH

			Tørvikbygd fv 576		
	32		Norheims-vegen 53-94 fv 5120	Hekk og annan sikthindrande vegetasjon må beskjerast.	KH
	33		Avkøyrslø Fossevegen-fv 576	Utbetra siktforhold ut mot fv 576	KH/VLFK
Veg-utbetring	34	S	Kvam ungdomsskule - Nedre Vik	Etablera ny veg i samsvar med reguleringsplan/ny sentrumsplan for Øystese. Skuleveg.	KH
	35	S	Øystese barneskule	Opparbeida løysing som tilfredsstiller ønsket om hjartesone ved skulen.	KH
	36	S	Norheimsund skule	Reguleringsplan for nærområdet er godkjend. Gjennomføra tryggingstiltak i samsvar med plan for å oppnå hjartesone ved skulen.	KH
	37	S	Tveitnes-svingen, Ytre Ålvik	Uluksespunkt. Tiltak som skilting etc må vurderast.	VLFK
	38	S	X Herads-tveitvegen - fv 49	Reguleringsplan er utarbeidd. Gjennomføring av tiltak i plan for å redusera konflikt i kryss/avkøyrslø.	VLFK
	39	S	Norheimsund X Fv 49 – Grovagjelet-busshaldeplass	Vurdera tiltak for betre sikt og utkøyring etter at ny vgs er ferdigbygd	KH/VLFK
	40	S	Avkøyrslø Coop Øystese	Vurdera endra avkøyrslø frå Coop mot fv 79. Dagens løysing er utilfredsstillande og uklar.	KH/VLFK
	41	L	Steinsdals-fossen, kryssing av elva	Utarbeida reguleringsplan og få den godkjend i plan-perioden. Målet er å unngå konflikt mellom lokal trafikk og turistar som skal vitja Steinsdalsfossen.	KH

	42	L	Norheimsund Sandven	Utarbeida reguleringsplan for tunell sør for Norheimsund sentrum for å redusera gjennomgangstrafikk gjennom sentrum.	KH
	43	L	Tunell Kvamskogen	Starta planleggingsarbeid for rassikring i Tokagjelet (prioritert i Regional transportplan, RTP).	VLFK/KH
	44	L	Tunell Steinstøberget	Rassikring - planlegging som vist i RTP	VLFK
	45		Rykkje	Uheldig lineføring frå busstopp retning Fykkesund	VLFK
	46		X Ljones-Kolltveit fv 576	Godkjend reg-plan på plass. Utbetring av smalt parti og sikring mot nedfall av is	VLFK
	47		Røyrvik Stegaberget fv 576	Utbetring av smal og uoversiktleg strekning. Reg-plan manglar.	VLFK
Andre	48	S	Øystese sentrum fv 79	Utbetring av dårlege fortauskantar, innstramming av kryss, retta feilskilting etc. Ref VLFK prosjektark datert 3 mars 2023. Skuleveg.	VLFK
	49	S	Norheimsund	Utbetring av dårlege fortauskantar, innstramming av kryss, retta feilskilting etc. Ref VLFK prosjekt 060755 datert 1.3.2023. Skuleveg.	VLFK
				Oppdatering av skiltplan for Norheimsund sentrum	VLFK/KH
	50	S	Nedre Norheim	Skilta parkeringsforbod for sikring av utrykningsveg frå Toloheimen til fv 79	KH/VLFK
	51	S	Norheimsund sentrum fv 49	Utarbeida reglar for varelevering med store køyretøy då dette i dag skaper trafikkfarlege situasjonar.	KH
	52	S	Straumen senter	Tiltak for å redusera hindring i høgda for synshemma, ved trapp til 2. etasje.	KH

	53	S	Generelt	Tiltak mot plassering av plakatar og anna på fortau som er farleg for synshemma og gjer framkomst vanskelegare	KH
	54	S	Kart over hjartesoner	Utarbeida kart over hjartesoner ved skular og barnehagar, og nytta desse aktivt til førebygging av trafikkfare.	KH
	55		Tokagjel tunellar fv 49	Sikringstiltak for syklende. Sjåast i samanheng med tunell-løysing til Kvamskogen	VLFK
	56		Generelt	Plassering av snødeponi i høve til siktforhold, særleg langs skulevegar	KH / VLFK
	57		Generelt	Fornya/byta ut falma skilt på fylkes- og kommunale vegar.	VLFK/ KH

5.2 TRAFIKANTRETТА TILTAK (HALDNING/ÅTFERDSENDRANDE)

Breispektra tiltak retta mot ulike aldersgrupper etter kvart som dei vert eksponerte for nye trafikk-situasjonar og/eller skifter trafikant-rolle. Særleg fokus på born og unge og andre risiko-grupper. Særleg riskofylt åtferd som t.d. rus, manglande merksemd på veg, mangelfull bruk av tryggingststyr og fart bør prioriterast.

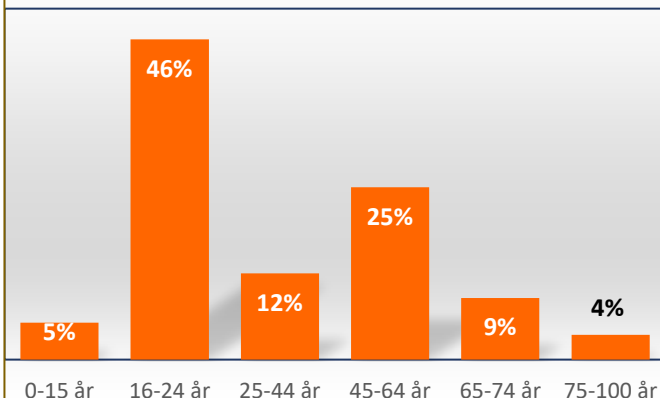
Fokus-gruppe	Utfordringar
Små born 0-5 år	Sikring av born i bil, bruk av refleks
Born 6-15 år	Nye på skulevegen, ferdsel mellom heim og barnehage og skule, bruk av sykkel til skulen
Ungdom 16-20 år	Bruk av moped/mc, start øvingskøyring med bil, nye bilførarar
Unge vaksne 21-35 år	Foreldre-rolle i trafikk. Skuleveg-problematikk
Vaksne	Oppdatering på trafikkreglar og eiga køyre-evne

Tiltaka inkluderer informasjon, korrigering av åtferd, rolle-medvit, og ansvarsoppskriving av foreldra si rolle.

Målgruppe	Tiltak	Ansvar
Små barn 0-5 år	<u>Helsestasjon</u> har utarbeidd dokumentasjon for når og korleis trafikktryggleik vert innført i møte med foreldre og born. Miljø og tryggleik som tema ved kvar konsultasjon i alderstrinn 0-5 år. Heimebesøk: 2 stk brosjyrer «Dyrebar last, Barns miljø og sikkerhet 0-6 mnd» Førebygging av ulukker og skader Barselgrupper, 6 veker, 3 mnd, 4 mnd, 5 mnd: «Barns miljø og sikkerhet, 0-6 mnd» 6 mnd, 8 mnd, 10 mnd, 1 år, 15 mnd, 18 mnd «Barns miljø og sikkerhet, 6 mnd-2 år» 2 år: « Barns miljø og sikkerhet 2-4 år» 4 år: « barns miljø og sikkerhet 4-6 år» • Skulestart 1.klasse: «barns miljø og sikkerhet» www.tryggtrafikk.no/sikring-av-barn-i-bil/nyttige-brosjyrer-om-barn-bil/	Leiar for helsestasjon og skulehelsetenesta
	<u>Barnehage</u> <i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for barnehagar i trafiksikker kommune,</i> www.tryggtrafikk.no/trafiksikker-kommune/ • Trafikktryggleik integrert i opplæring og nedfelt i årsplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transport-tenester	Styrar

	• Rutinar for tryggleik for tur til fots eller med motorisert framdrift • Opplæring i trafikkreglar for fotgjengarar • Opplæring i å bruka sansane i trafikken • Opplæring i å bruka refleks, bilbelte og hjelm • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte www.barnastrafikkklubb.no	
Barn 6-15 år	<u>Grunnskule</u> <i>Trafikktryggleikstiltak skal vera i tråd med kriteria for skule i trafikksikker kommune.</i> www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/ • Skulen har integrert trafikkopplæring i læreplan/årsplan i tråd med kompetansemåla i gjeldande nasjonal læreplan • Trafikktryggleik som krav ved innkjøp av transporttenester • Rutinar for tryggleik for tur til fots, på sykkel eller med motorisert framdrift • Trafikkopplæring og -tryggleik årleg tema på foreldremøte • Foreldre og føresette vert involverte i trafikktryggleiksarbeidet til skulen, t.d. gjennom foreldrearbeidsutvalet (FAU)	Skuleeigar/rektor
	<u>Barnetrinnet (1-4 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan • Skulestart aksjon- sender ut info til foreldre om trafikkopplæring • Politiet til stades rundt skulen ved skulestart	Rektor Trygg trafikk Politiet

	• Bussvakter på haldeplassane ved skulen • Utdeling av refleksvestar til alle 1. klassingar • Prosjekt trafikktryggleik - Bruk av sykkel og sykling i trafikk. - Sykkeldyktig.no - blindsone-lastebil - rebusløp • Markera refleksdag 3.oktober- dela ut refleks. www.tryggttrafikk.no/skole/4-7-trinn/sykkelopplaering/	Rektor Rektor Rektor ilag med aktuelle samarbeidspartar Rektor
	<u>Mellomtrinnet (5-7 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan • Refleksdag 3.oktober- dela ut refleks. • Prosjekt trafikktryggleik -skuleveg: gå, sykla, buss -rebusløp	Rektor, evt. i samarbeid med eksterne ressusar
	<u>Ungdomstrinnet (8-10 trinn)</u> Trafikksikring som fast tema i årsplan • Møte med føresette og ungdom knytt til trafikkrelaterte tema t.d. ○ Ung i trafikken ○ Politi-info om utstyr til køyretøy og forsikring ○ Trygg trafikk -aktivitetar/innlegg • Førstehjelpskurs (Røde kors, brannvern) • Tilby valfag trafikk 10. trinn (57 t/år, inkl trafikalt grunnkurs) • Info-samling om privat øvingskøyring for 16-åringar • Farar ved mobilbruk og skjermbruk i nye bilar	Rektor i samarbeid med eksterne ressursar

Ungdom 16-20 år	Aldersfordeling trafikkskadde 2018-2022 <table><thead><tr><th>Altersgruppe</th><th>Prosent</th></tr></thead><tbody><tr><td>0-15 år</td><td>5%</td></tr><tr><td>16-24 år</td><td>46%</td></tr><tr><td>25-44 år</td><td>12%</td></tr><tr><td>45-64 år</td><td>25%</td></tr><tr><td>65-74 år</td><td>9%</td></tr><tr><td>75-100 år</td><td>4%</td></tr></tbody></table> • VGS elevar: Årleg trafikkskyggleiksdag - Aktuelle samarbeidspartar: -lokal MC-klubb -Elevar/lærarar på valfag trafikk 10.trinn -Ung til ung formidling – ungdom som deler erfaring frå trafikkulukke -Statens vegvesen (dropp av bil) -Trafikkskule -Ambulansetenesta (fyrstehjelp) - Info om konsekvensar av lovbrøt (førarkort, yrkesval etc) • Ung til ung formidling- ungdom lagar filmar med budskap om: -Uforsvarleg køyring (bakhjulet, herjing, fart) -Stille aksept- gje beskjed, medansvar som passasjer • Gladkontroll • VGS-elevar deltek på øving saman med nødetatar • Infoskjerm om ulukkes-statistikk på vgs	Altersgruppe	Prosent	0-15 år	5%	16-24 år	46%	25-44 år	12%	45-64 år	25%	65-74 år	9%	75-100 år	4%	Utekontakt, folkehelsekoordinator , rektor i samarbeid med eksterne aktørar. Ungdomsrådet? Politiet Nødetatar, rektor VGS VLFK
Altersgruppe	Prosent															
0-15 år	5%															
16-24 år	46%															
25-44 år	12%															
45-64 år	25%															
65-74 år	9%															
75-100 år	4%															
Unge vaksne 21-35 år	• Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart)	Politi														
Vaksne	• Bruk av sosiale medier for informasjon:	Informasjonsråd- gjevar i samarbeid														

	- Trafikkkampanjar 2 gonger årleg- retta mot vaksne som rollemodellar -SVV-film om fart- rollemodell -Trygg trafikk har mykje nettressursar - Uluksesinfo, artiklar med fokus på lokale trafikkproblem - Dialog med frivillige lag og organisasjonar- fokus på trafikktryggleik - Tilbod om gjenoppfriskingskurs (70+) - Tilbod om “rustløysar-kurs”(køyreteknikk) til MC-førarar 45+ - Informasjon om øvingskøyring til foreldre - Fare ved mobilbruk og skjermbruk i nyare bilar - Kontrollar (rus, alkohol, bilbelte, fart)	med trafikkisikringsgruppa og eksterne aktørar Kultureininga Statens vegvesen KH traf sikr gr./lokal mc-klubb Statens vegvesen Politiet Politiet
Innvandrara	Trafikktryggleik som del av introduksjonsprogrammet (Kan få innspel frå trafikkskule på relevant innhald og viktige begrep) www.tryggtrafikk.no/skole/trafikksikkerhet-pa-flere-sprak/ http://pafleresprak.tryggtrafikk.no/portal	NAV/ Vaksenopplæring

5.3 ORGANISATORISKE TILTAK

Føremålet med dei organisatoriske tiltaka er å skapa eit best mogleg grunnlag for eit breitt, systematisk, målretta og samordna trafikktryggingsarbeid i Kvam for å nå mål og strategiar i tiltaksplanen.

- Kvam skal vera re-godkjent som Trafikktrygt herad i planperioden
- Kommunen skal ha eigen post for trafikktryggleiksarbeid i årsbudsjetta og aktivt søkja om ekstern finansiering som supplement til eigne midlar for å styrkja gjennomføringskapasiteten.

- Trafikktryggleik skal vera tema i alle arealplanar i Kvam ("føre-var"-prinsipp)
- Trafikktryggleik skal vera tema i utbyggingsprosjekt og prosjektering både i planlegging og utføring
- Kommunen skal ha ei administrativ trafikktryggleiksgruppe som sikrar tverrsektorielt arbeid med trafikk sikring innad i kommunen. Grappa skal halda seg orientert om trendar innan trafikkulukker og trafikk sikring. Den skal handsame innspel til trafikk sikring, bidra til trafikktryggleik i samband med offentlege arrangement og sørgja for trafikk sikring i kommunens eige planarbeid og utbyggingsprosjekt. I tillegg disponerer grappa budsjettposten for trafikktryggleiksarbeid, og er ansvarleg for at kommunen søkjer finansiering til trafikk sikringsarbeid gjennom ulike stønadsordningar.
- Viktige prioriteringskriterium ved søknad om nye veglys:
 - Skuleveg (opphaldsstad/venteplassar/buss-skur/leskur/kryss) vert prioritert før vegstrekk
 - Innspel frå offentlege styresmakter og grendelag vert prioritert før enkeltpersonar
 - Punkt som er lista i ts-plan vert prioritert
 - Trafikkforhold (mengde, fartsgrense, fordeling mellom mjuke og harde trafikantar, kjende uhell frå tidlegare)
 - Kostnad knytt til å etablera nytt/nye lyspunkt i høve til eksisterande nett i området
- Tverrfagleg samarbeid med andre instansar skal ivaretakast gjennom årlege samordningsmøte med politi, Vestland fylkeskommune og Kvam herad. Første del av møtet skal vera ope og med høve til innspel frå transportfirma i kommunen.
- Tema om trafikktryggleik skal liggja lett tilgjengeleg på heradet si heimeside, og kommuniserast til innbyggjarane gjennom andre relevante sosiale medium (info om skadestatistikk, analysar, artiklar og prosjekt). Tilsvarande skal det vera lett for innbyggjarar å følgja status på eigne innspel til trafikk sikring.

6 ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen til heradet. Tiltak som går over fleire år og tiltak med oppstart i planperioden, skal prioriterast i budsjettet kvart år frå 2024 til og med 2027. Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeida utgiftene innanfor eigne budsjettområde.

Kostnad og finansiering av trafikantretta tiltak:

Normalt er kostnad av desse inkludert i ordinære driftsbudsjett. For særlege tiltak som kampanjar, prosjekt og liknande kan det søkjast om tilskot frå fylkeskommunen sine trafikk sikringsmidlar.

Kostnad og finansiering av fysiske tiltak:

Mange av desse er krevjande tiltak. Kostnadsestimat kan berre gjerast etter at planar er meir detaljerte. Dei tyngste del-prosjekta er knytte til gang- og sykkelveggar. Ein føresetnad for å sikra gjennomføring av prioriterte ts-tiltak samt gjennomføring av nokre årleg innkomande ts-innspel, er at det vert sett av ein budsjettsum årleg.

For mange av tiltaka er innløysing av grunn og kjøp av eigedomar ofte tidkrevjande og kostesame.

Finansiering er tenkt gjennom investerings- og driftsmidlar i Kvam herad i kombinasjon med Vestland fylkeskommune sine trafikksikringsmidlar. Regional transportplan sin handlingsplan (RTP) vil også vera ein viktig basis for prioritering av større tiltak.

I tillegg er det potensiale for synergi-effekt ved kombinerte tiltak (trafikksikring i samband med leidningsomlegging og andre infrastruktur-prosjekt).

7 RULLERING OG RAPPORTERING

Planen skal rullerast kvart 4. år. Neste rullering bør gjennomførast innan utgangen av 2027.

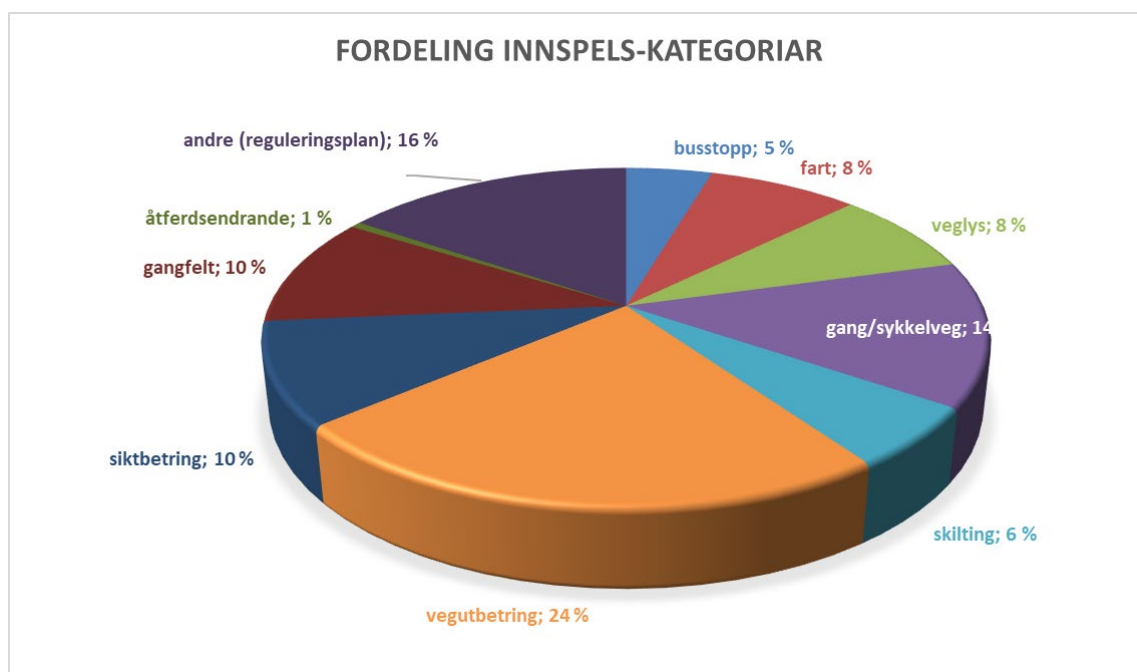
Ansvarsfordeling for oppfølging er spesifisert i handlingsplanen si tiltaksmatrise. For å få oversikt over gjennomføring av fysiske tiltak, skal det haldast årlege samordningsmøte der fylkeskommune, politi og kommune (oppvekst, teknisk) tek del. Andre kan kallast inn etter behov. Teknisk sjef er ansvarleg for innkalling til samordningsmøtet.

Årleg samordningsmøte om trafikantretta tiltak: oppvekstsjef kallar inn.

Årleg rapport til politisk leiing om status for tiltaka i ts-planen frå dei respektive sektorane: oppfølging teknisk sjef.

8 VEDLEGG

INNSPEL HØYRINGSRUNDE



Fordeling av type innspel som kom inn i høyringsrunden.

PRINSIPP FOR PRIORITERING AV TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK

Generelle prinsipp

Val av type tiltak skal baserast på eit fagleg grunnlag, som sannsynleggjer at tiltaket direkte eller indirekte vil bidra til reduksjonar i talet på omkomne og hardt skadde.

- Trafikkforhold (t.d. mengde, fartsgrense, fordeling mellom mjuke og harde trafikkantar, kjende uhell frå tidlegare)
- Tiltak må vurderast opp mot tilgjengelege ressursar og kva som gagnar flest mogeleg
- Samarbeidstiltak bør gjennomførast der det vil gi betre resultat og utnytting av ressursar
- Innspel frå offentlege styresmakter og grendelag vert prioritert før enkeltpersonar
- Skuleveg (opphaldsstadar, venteplassar, kryss) vert prioritert før vegstrekk

SKADESTATISTIKK I TRAFIKKEN

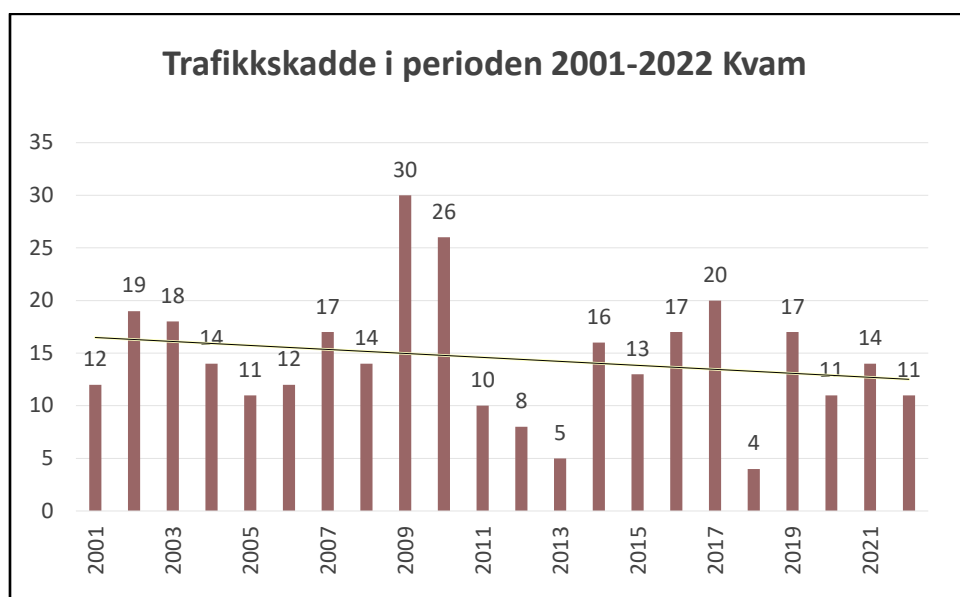
Ulukkesstatistikk og analyse

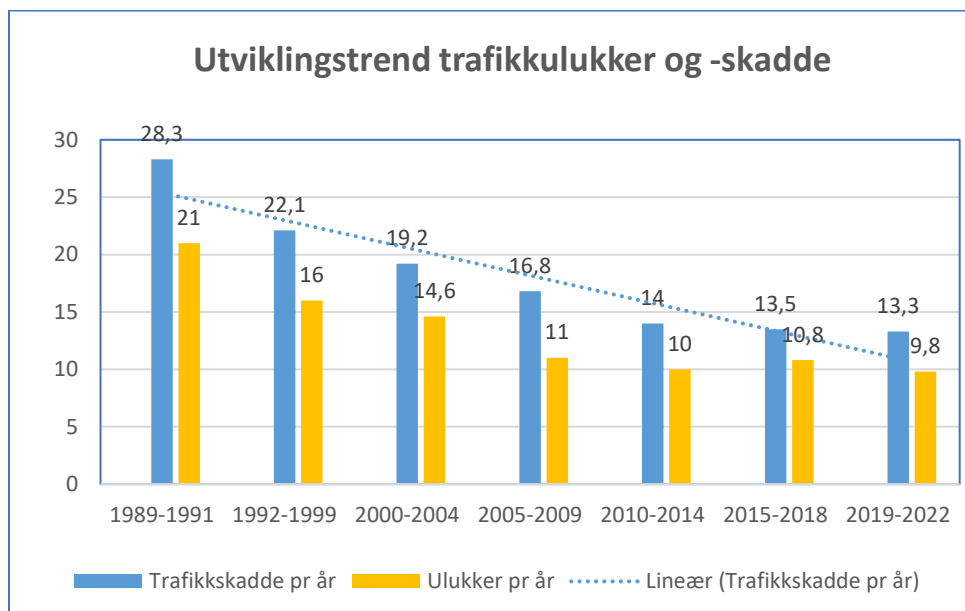
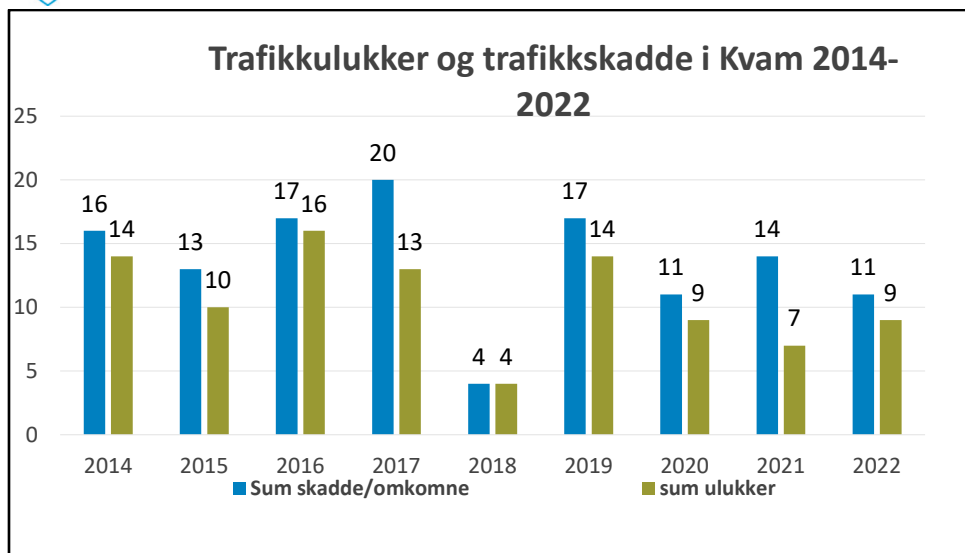
Tabellar i dette vedlegget er utarbeidde på grunnlag av Statens vegvesen sine databasar:

- Skadestatistikk på norske vegar: [Trine ulukkesstatistikk](#)
- Geografisk spreiring: vegkart.atlas.vegvesen.no

Tabellane gjev oss god oversikt over **kva** som har skjedd (alder, type ulukke, tid etc), men ikkje noko om **kvifor** ulukkene skjedde. Årsaker til trafikkulukker i Kvam er difor ikkje spesifiserte, og ts-planen har berre referert til det som ligg tilgjengeleg på nettet av generelle vurderingar på nasjonalt nivå.

Skadeutvikling

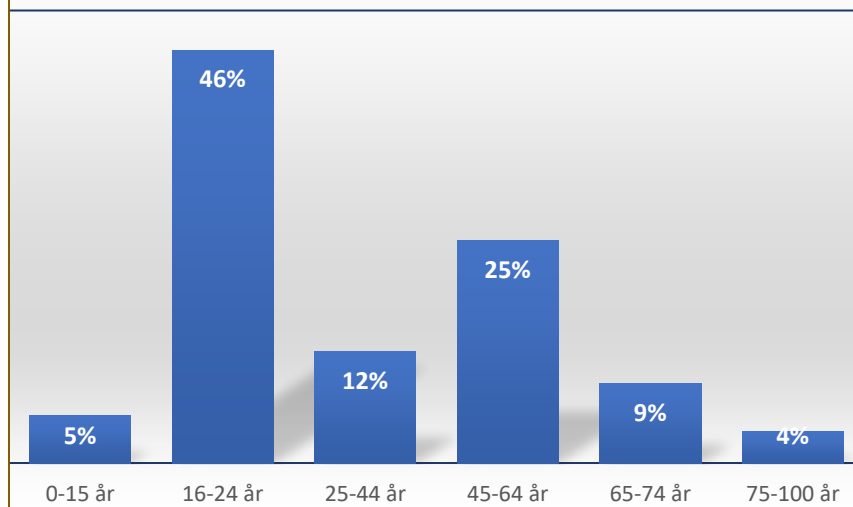




Kven rammar trafikk-ulukkene?

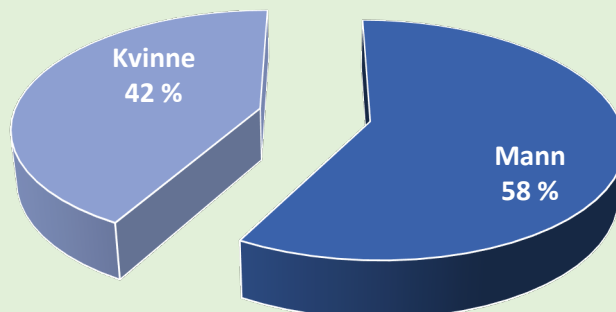
ALDER

Aldersfordeling trafikkskadde 2018-2022

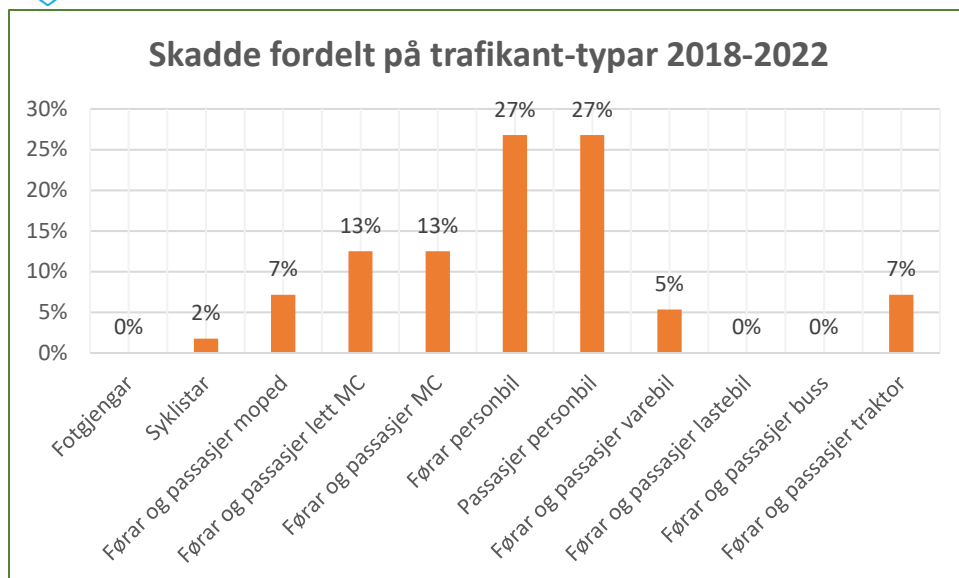


KJØNN

Kjønnsfordeling trafikkskadde 2018-2022

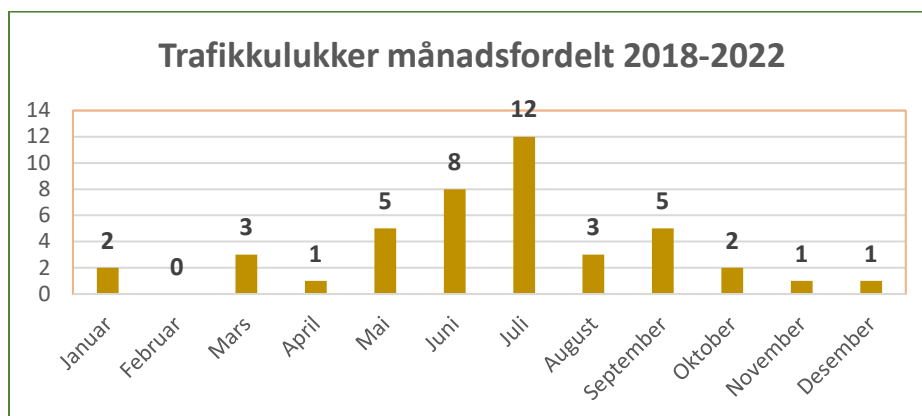


TRAFIKANTGRUPPER



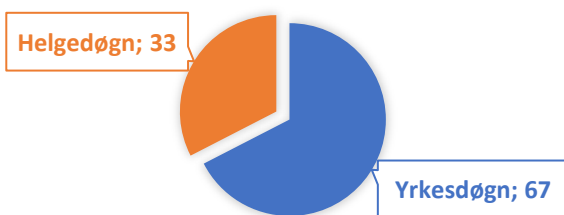
Når skjer ulukkene?

MÅNAD



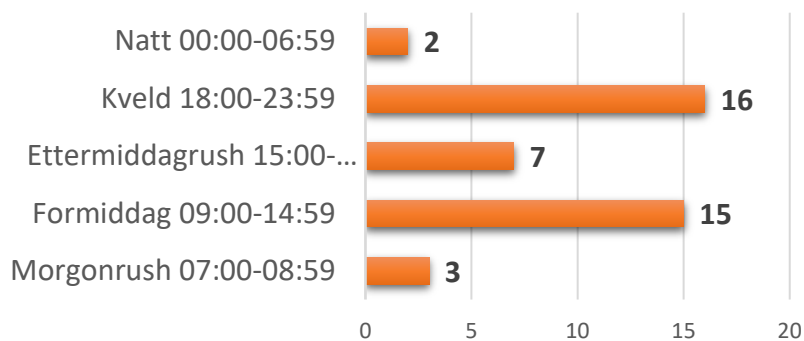
VEKEDAG

VEKEDØGN-FORDELING ULUKKER 2018-2022



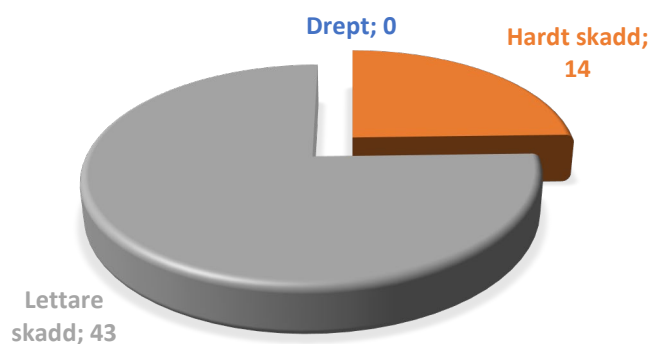
TID PÅ DAGEN

Timefordeling ulukker 2018-2022



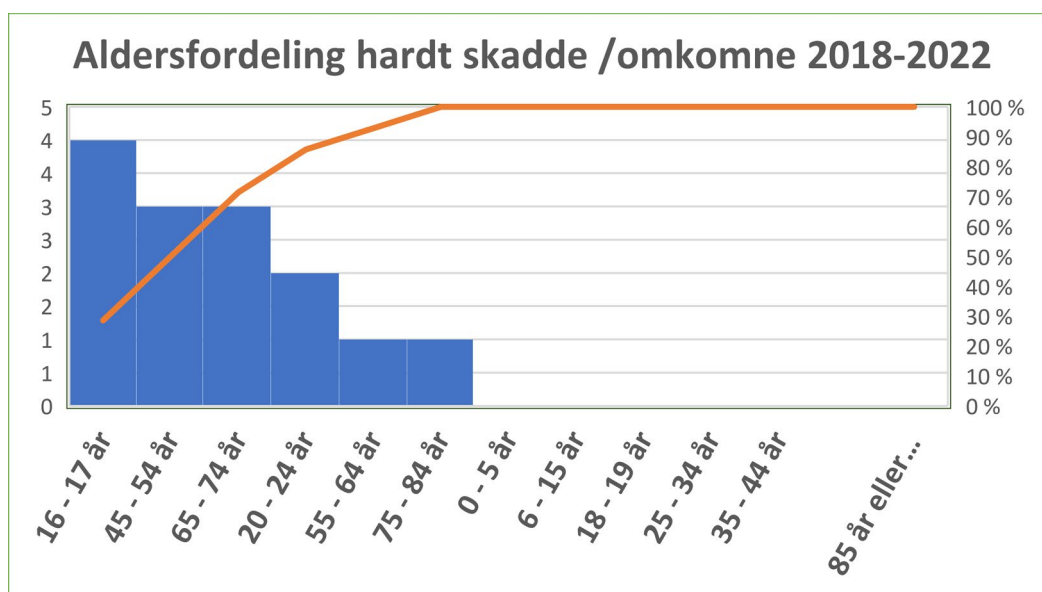
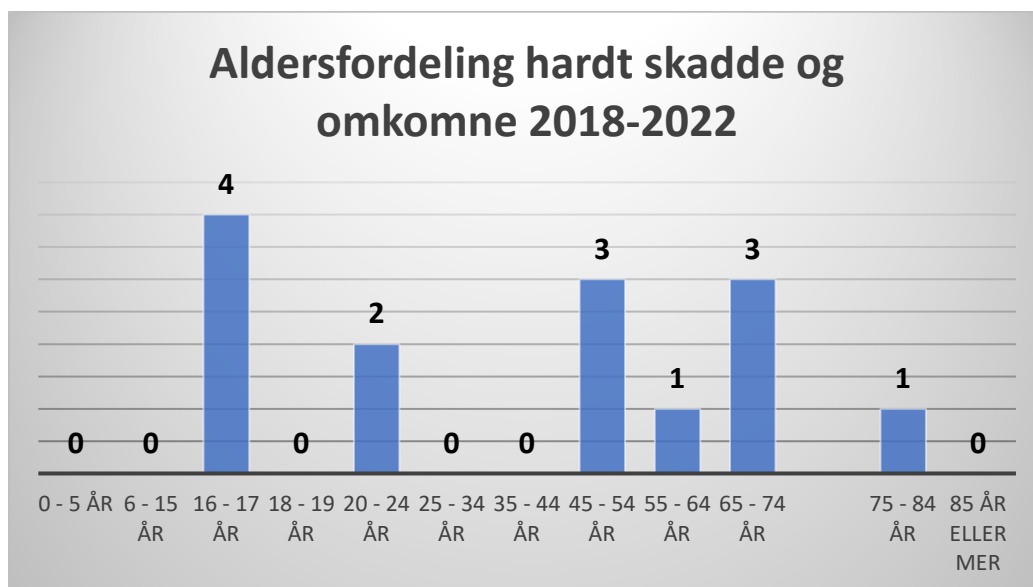
Kor alvorlege er trafikkskadane?

ALVORSGRAD TRAFIKKSKADDE 2018-2022



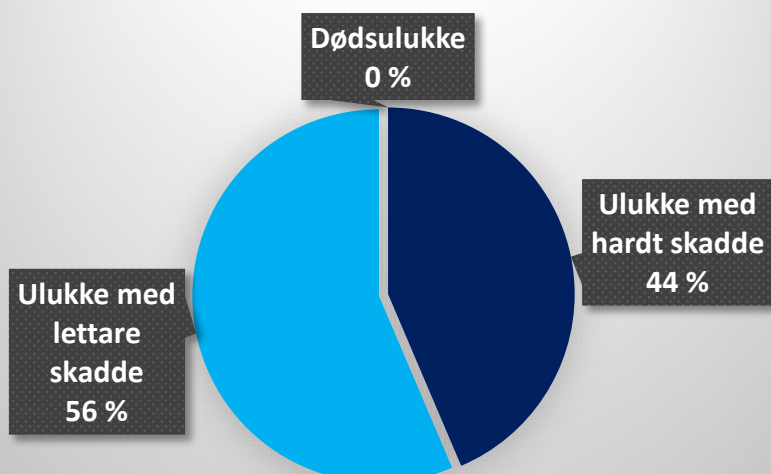
Talet på omkomne og hardt skadde er redusert frå tidlegare periodar:

Periode	Omkomne	Hardt skadde	Lettare skadde
2010-2014	2 (0.4 /år i gjnsnitt)	12 (2.4/år)	56 (11.2/år)
2015-2018	1 (0.25/år i gjnsnitt)	18 (4.5/år)	35 (8,8/år)
2018-2022	0 (0/år i gjnsnitt)	14 (2.8/år)	43 (8.6/år)

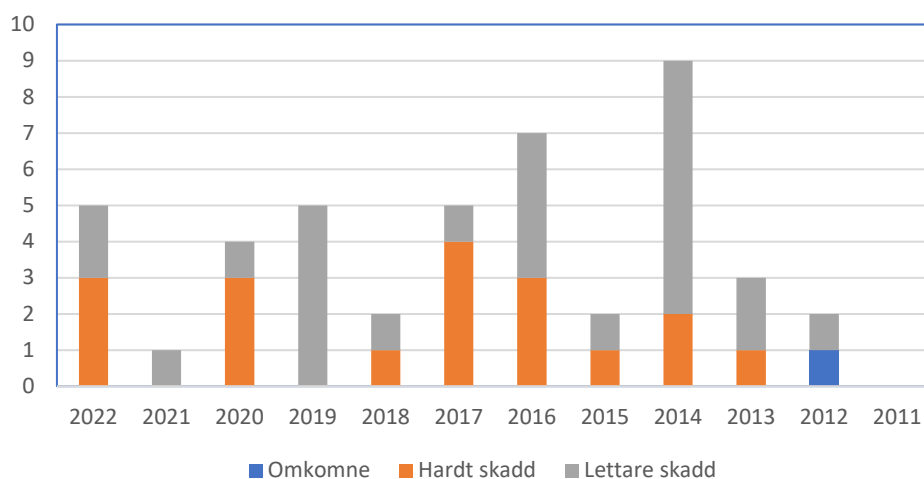


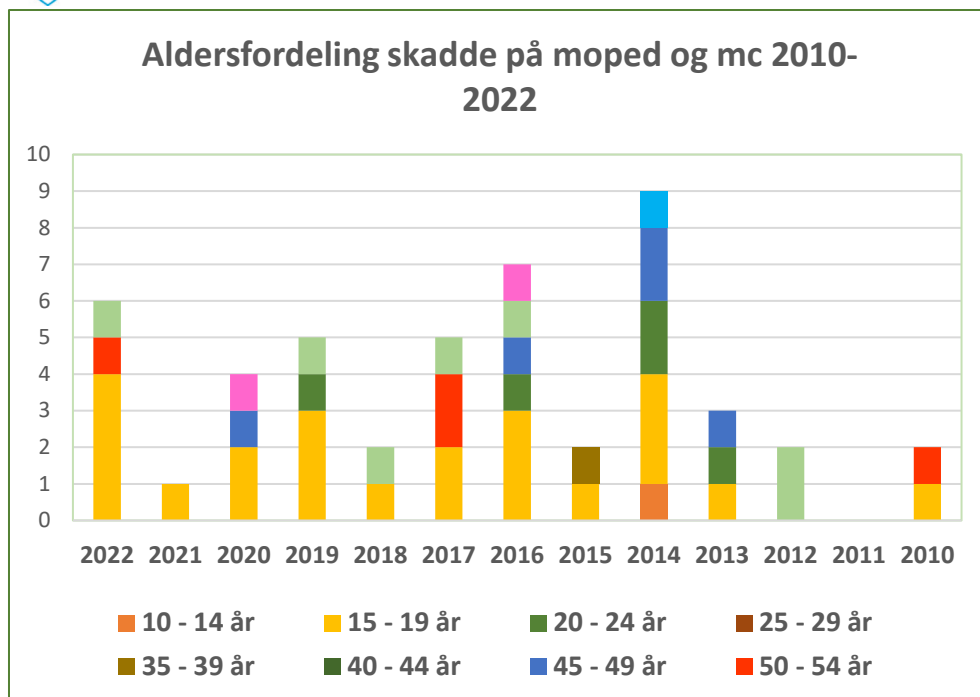
ALVORSGRAD PÅ MC / MOPED

Moped og mc skadde 2014-2022



Alvorsgrad mc og moped 2010-2022



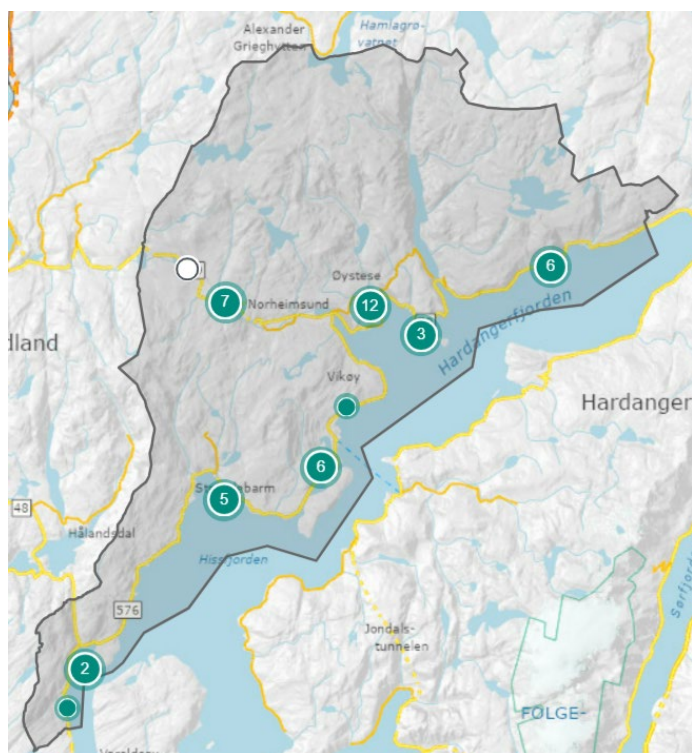


Korleis skjer ulukkene?

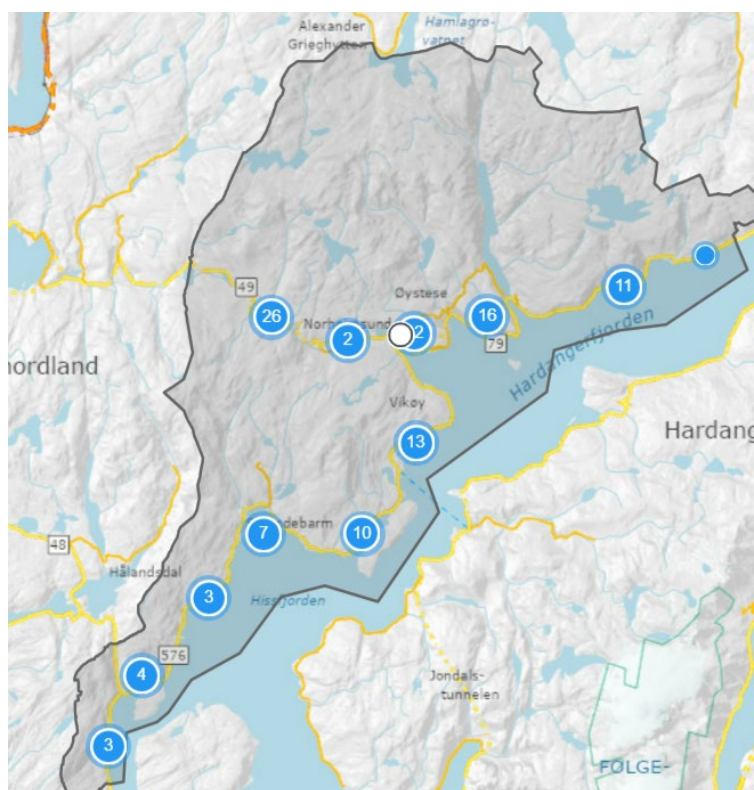


Kvar skjer ulukkene?

Nedanfor er vist geografisk fordeling av trafikkulukker i 2018-2022 (i alt 43 ulukker)

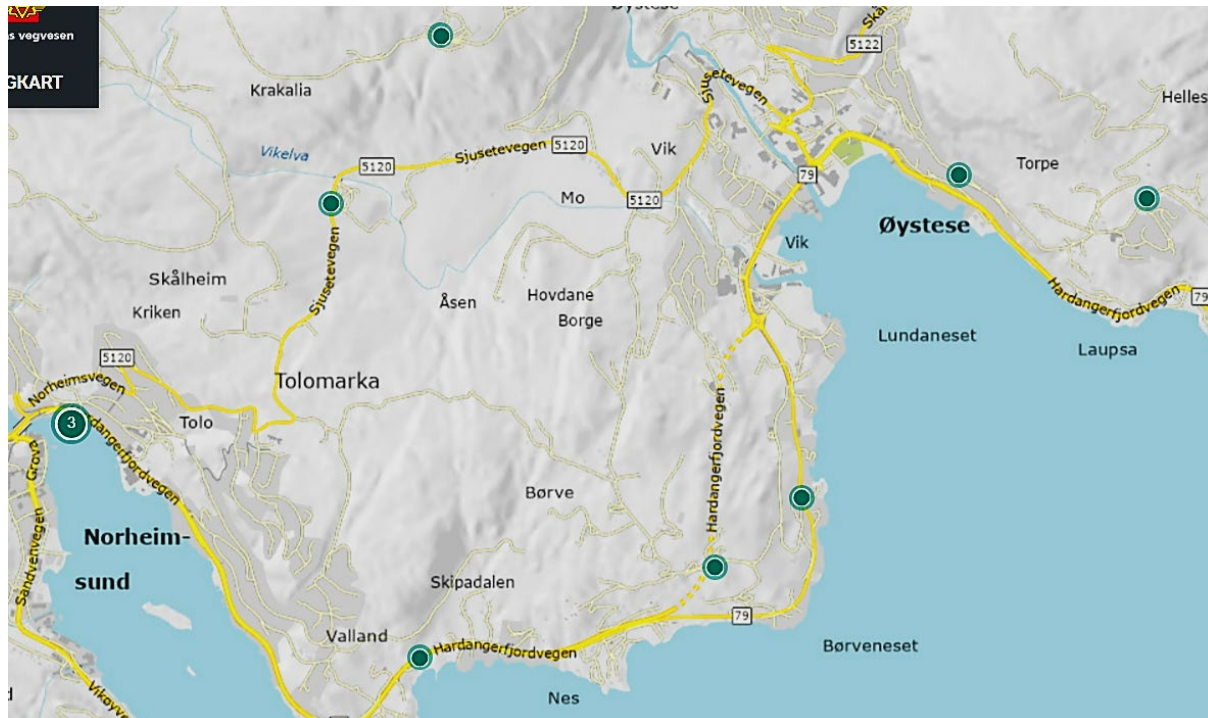
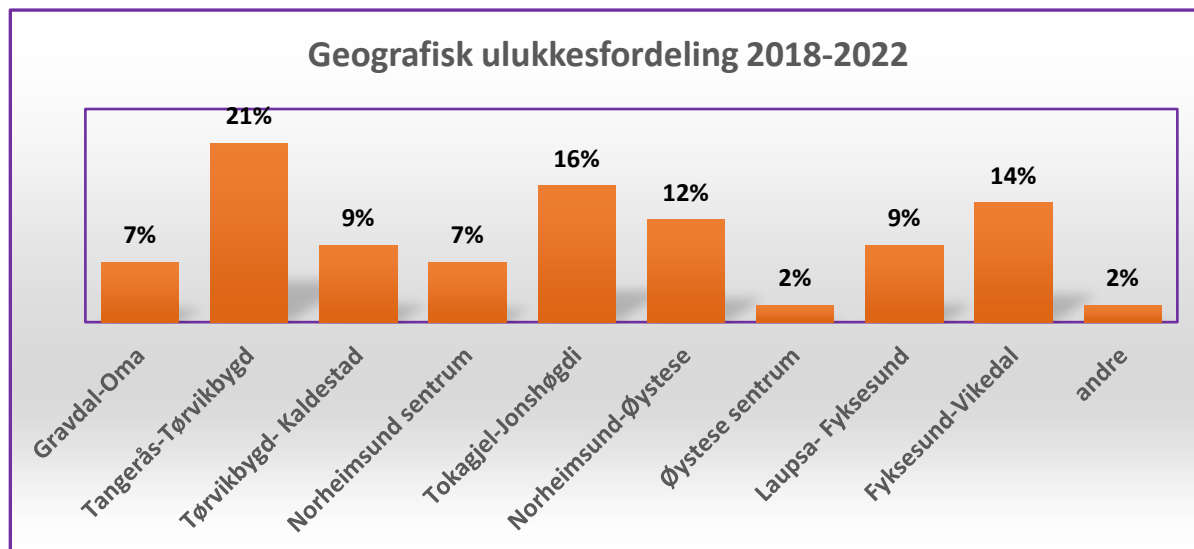


Geografisk fordeling av trafikkulukker i Kvam 2018-2022. Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no

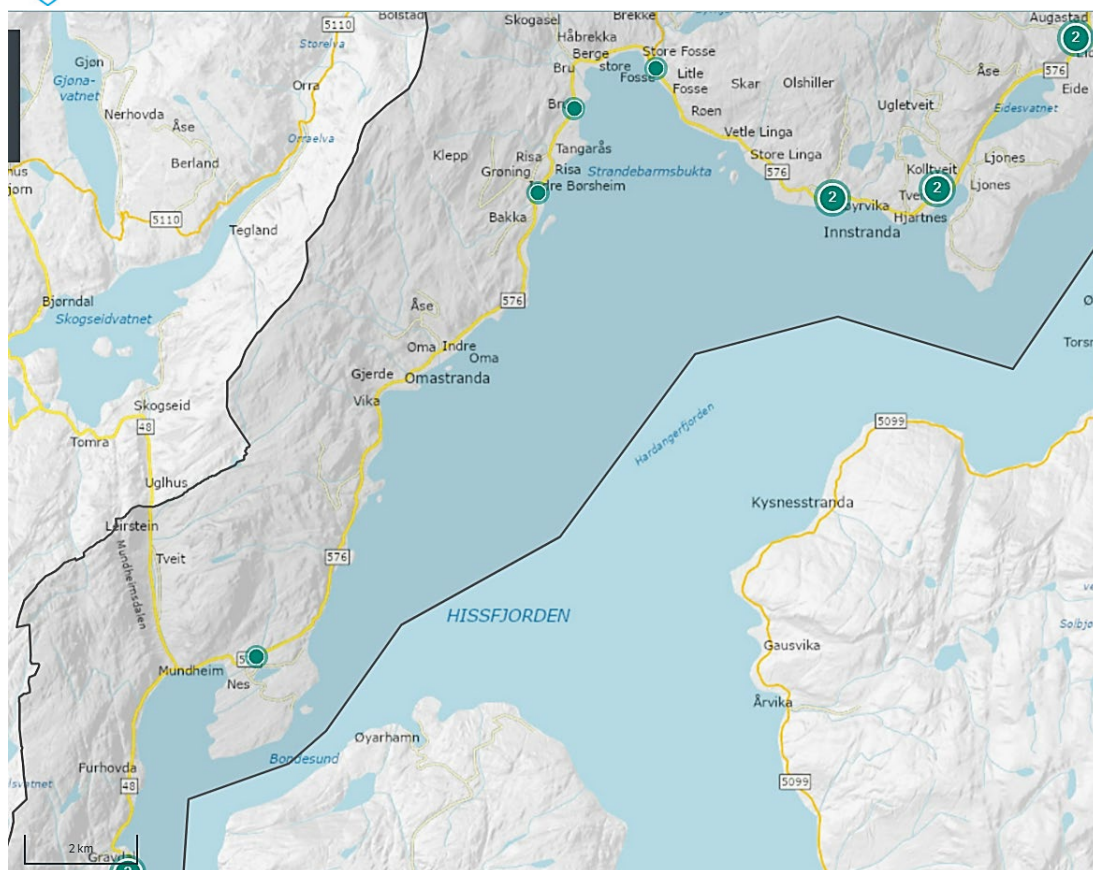


Kart over trafikkulukker i Kvam 2010-2022. Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no

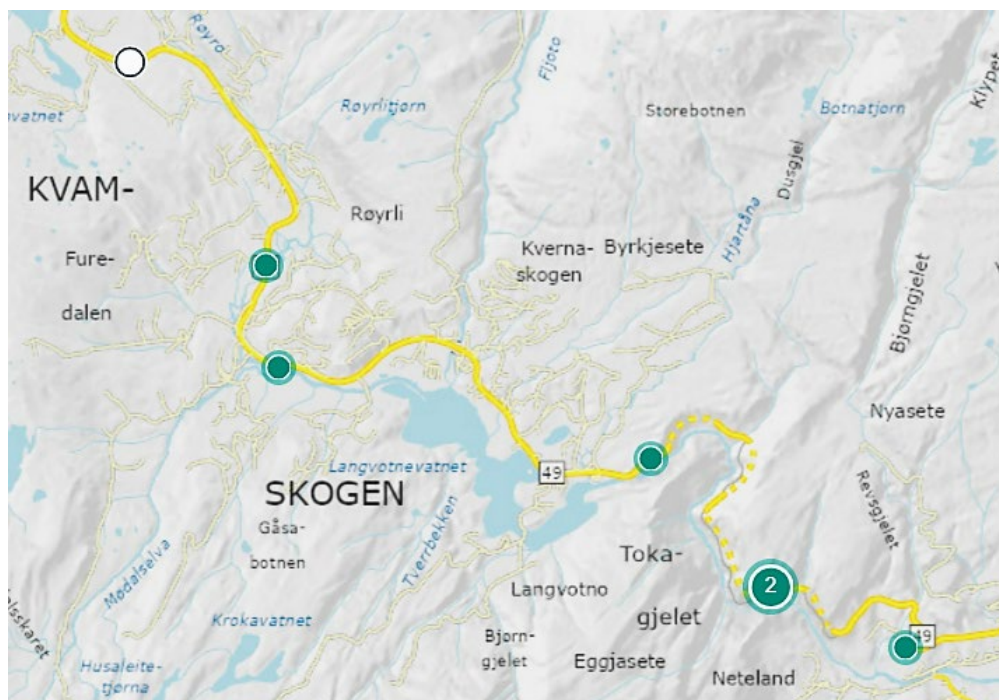
Ulukkesfordeling geografisk i perioden 2018-2022



Norheimsund og Øystese: trafikkulukker 2018-2022. Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no



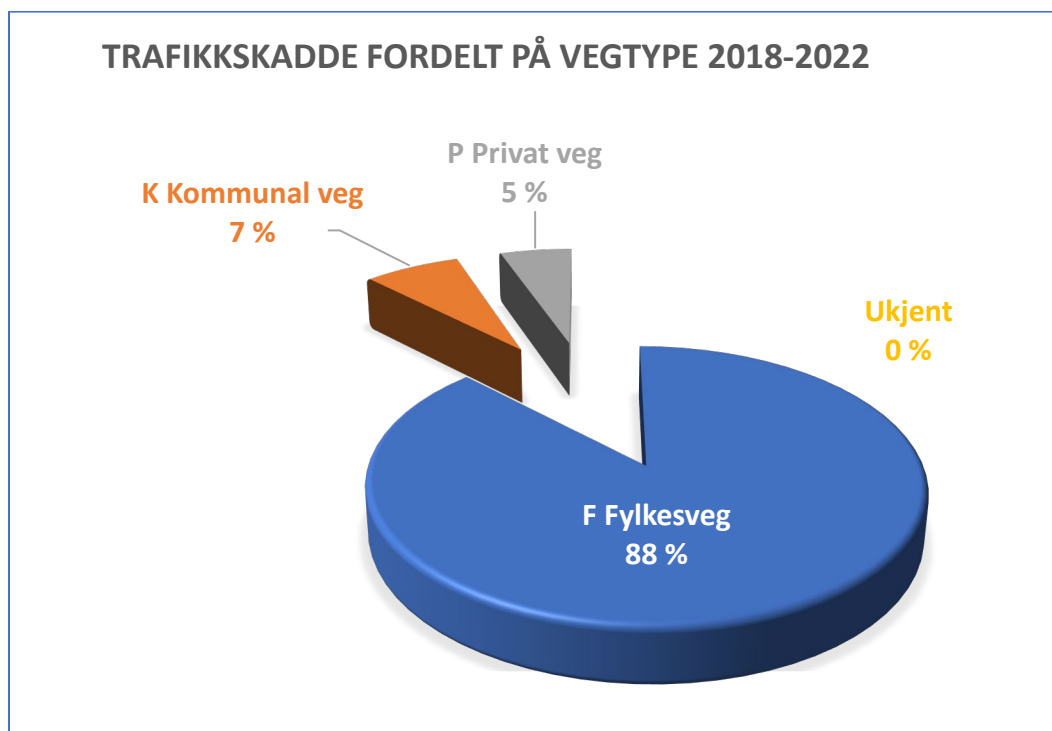
Gravdal-Aksnes: trafikkulucker 2018-2022



Tokajel-Kvamskogen: trafikkulucker 2018-2022



Flotve-Ålvik: trafikkulukker 2018-2022



Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Kjelde: vegkart.atlas.vegvesen.no

Veg	Punkt	1999	2010/ 2011	2018*	2022	Endring 2011- 2022
Fv 79	Steinstø	1407	1164	1024	950	-18 %
Fv 79	Skipadalen	3739	3800	3487	3700	-3 %
Fv 49	Kvamskogen		2100	2458	2537	+21 %
Fv 49	Bomstasjon Lid		1812	2080	2300	+27 %
Fv 49	Aksnes	1505	1520	1941	2039	+34%
FV 49	Norheimsund sentrum				4100	
Fv 79	Øystese sentrum				4000	
Fv 79	Straumbrua-Tolo				4200	
FV 576	Oma				1100	
FV 576	Innstranda				800	
FV 79	Kjepsohøgda				750	
FV 48	Mundheim-Gravdal				996	
FV 576	Mundheim - Oma				615	
FV 48	Mundheimsdalen				1076	

POLITISK GODKJENNING AV TRAFIKKSIKRINGSPLAN FOR KVAM 2024-2027

07.12.2023, HST- 155/23 Vedtak:

1. Kvam heradsstyre vedtek framlegg til Trafikksikringsplan for Kvam for planperioden 2024- 2027 med fylgjande endringar:

Ein registrerer at gjennomgangstrafikken aust-vest over ferjesambandet Jondal-Tørvikbygd og gjennom Norheimsund sentrum er i stadig auke.

Denne auken har no vore betydeleg over lengre tid, noko som har ført til nye og akutte utfordringar med tanke på ei trygg trafikkavvikling.

Det er vedteke oppstart av reguleringsplan for tunell bak sentrum, men i påvente av at tunellen blir realisert er det avgjerande at den aukande trafikken tek større hensyn til dei mjuke trafikkantane i sentrum.

Som avbøtande tiltak er det no nødvendig å prioritere fylgjande strakstiltak:

- Redusere fartsgrense til 40km/t gjennom sentrum.
- Etablere eit nytt og oppheva fotgjengarfelt i området nær avkøyringa til Hardanger Fartøyvernssenter mfl. for trygg vegkryssing og fartsreduksjon inn mot sentrum.
- Oppdatere skiltplanen i sentrum for å betre informasjonen til trafikantane
- Redusere fartsgrensen til 40km/t gjennom Vikøy frå fartsdumpen på Blyberg til avkjørsel til Framnes.
- Reduksjon av dagens fartsgrense til 60 km/t frå Berge Gard til dagens 50 km/t sone Tørvikbygd sentrum.

Rådmannen får i oppdrag å oppdatere trafikksikringsplanen i tråd med desse punkt.

2. Midlar til trafikksikringstiltak vert årleg følgt opp i samband med utarbeiding av budsjett og økonomiplan. I tillegg til heradet si eigenfinansiering, skal administrasjonen nytta offentlege og private tilskotsordningar slik at prioriterte trafikksikringstiltak kan gjennomførast så raskt som mogleg.

3. Kvam herad søker om re-godkjenning som Trafikktrygt herad.

4. Prioriteringar i planen gjeld trafikksikring av vegnettet, og skal ikkje vera ei prioriteringsliste for generell betring av vegstandard i heradet.