



STRYN KOMMUNE

Vedteke av kommunestyret

**14.06.2021**



# **KOMMUNEDELPLAN**

## **for trafikktrygging og samferdsle**

# Kommunedelplan for trafikktrygging og samferdsle 2021

Dette dokumentet er laga i samsvar med forslag/eksempel/mal utarbeida av Trygg Trafikk med den hensikt å gje kommunane ein ide/støtte/hjelp til å utvikle ein heilhetleg kommunal trafikktryggingsplan. Dokumentet tek i vare nasjonale målsetjingar, folkehelselova sine intensjonar, og breidda i det kommunale trafikktryggingsarbeidet.



Bilete frå Setrevegen ved Tonning skule.

Gangfelt m/skilting, forsterka belysning og ruglefelt

# STRYN KOMMUNE

## KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKTRYGGING OG SAMFERDSLE 2021

### Innhold

- 1 Forord
- 2 Samandrag
- 3 Innleiing
  - 3.1 Historikk
  - 3.2 Organisering av kommunen sitt trafikktryggingsarbeid
  - 3.3 Samarbeidspartnarar
- 4 Nasjonale og regionale føringer for trafikktryggingsarbeidet
  - 4.1 Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
  - 4.2 Nasjonal transportplan
    - 7.2.1 Barnas transportplan
  - 4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018 – 2021
  - 4.4 Folkehelse og trafikktryggleik - Regional plan for folkehelse 2015-2025
  - 4.5 Regional transportplan 2022-2033/ Vestland fylket sin trafikktryggingsplan 2022-2025
  - 4.6 Trafikksikker Kommune
- 5 Ulykkessituasjonen / -utviklinga i Stryn kommune
  - 5.1 Trafikale utfordringar
  - 5.2 Beredskap Stryn Brann og Redning / Turistutfordringar
  - 5.3 Analyse av ulykkene
- 6 Mål og strategi for trafikktryggingsarbeidet i Stryn kommune
  - 6.1 Målsetjingar
  - 6.2 Strategiar
- 7 Kommunale tiltak
  - 7.1 Risikoadferd i trafikken
    - 7.1.1 Fart,
    - 7.1.2 Rus
    - 7.1.3 Bilbeltebruk
  - 7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemma)
    - 7.2.1 Barn
    - 7.2.2 Ungdom og unge førarar
    - 7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med nedsett funksjonsevne

7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklande, mc og moped, tunge kjøretøy)

7.3.1 Gåande og syklande,

7.4 Fysiske trafikktryggingstiltak

8. Tiltak med kostnadsoverslag

9. Prioriteringslister

9.1 Prioritering av tiltak frå pkt. 8 som det kan søkjast fylkeskommunalt trafikktryggingstilskot til (TIK-midlar)

9.2 Prioritering av rassikring på fylkesvegnettet

9.3 Prioritering av øvrige investeringstiltak på fylkesvegnettet

9.4 Opplysningar om «Flaskehalsar» på fylkesvegnettet

9.5 Prioritering av gang- og sykkelvegar i Stryn kommune

10 Økonomi

11 Evaluering / Rullering

**Vedlegg:**

1) Oversikt, fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar 2000-2020

2) Rettleiar for ein Trafikksikker Kommune

3) Samlerapport Stryn kommune 2010-2019

4) Ulykkesstatistikk SVV pr. desember 2020

## 1. FORORD

Formålet med denne kommunedelplanen for trafikktrygging og samferdsle for Stryn kommune er at her skal vere trygt å ferdast som gåande, syklande og som bilist.

Trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar for trafikktryggleiken. Trafikantane har ansvar for å vere aktsame og unngå medvitne regelbrot. Myndighetene har ansvar for å tilby eit vegsystem som legg til rette for tryggast mogleg åtferd, og verne mot fatale konsekvensar av feilhandlingar.

Kommunane har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikktryggingstiltak på kommunale vegar. Ifølgje folkehelselova og plan- og bygningsloven har kommunen eit generelt ansvar for å førebygge skader og ulykker lokalt. Kommunane har ansvar og verkemidlar som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggingsarbeidet. Kommunane er også ein stor arbeidsgjevarar og kjøpar av transporttenester. I tillegg er dei eigara av barnehagar og skular.

Trafikktrygging handlar om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikktryggingsplanen 2021 vil danne grunnlaget for vidareføring av trafikktryggingsarbeidet i Stryn kommune.

Fysiske tiltak for å auke tryggleiken vert omhandla i eige kap. - 7.6 Fysiske trafikktryggingstiltak

Trafikktryggingsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak.

Trafikktryggingsplanen har fokus på helseperspektivet som også er et satsingsområde for kommunen.

Ufordininga for det kommunale trafikktryggingsarbeidet er å få sett temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikktryggleiksplanen blir følgt opp og tiltaka gjennomførte.

Planen omhandler både trafikktryggleik og samferdsle, og såleis inneholder den kommunen sine prioriteringslister for fysiske tiltak:

- på både kommunal veg og fylkesveg
- prioritering av rassikring på fylkesveg
- prioritering av øvrige investeringstiltak på fylkesveg
- opplysningar om flaskehalsar på fylkesvegnettet
- prioriteringar av gang-/sykkelvegar langs kommunal veg
- prioriteringar av gang-/sykkelvegar langs fylkesveg
- prioriteringar av gang-/sykkelvegar langs riksveg

## 2. SAMANDRAG

Det er utarbeida eit planprogram for denne kommunedelplanen som har vore ute til høyring i perioden 19.05.2020-26.06.2020, samt sendt direkte til aktuelle partar. Planprogrammet er også kunngjort i lokalavisa og på kommunen sin heimeside. Det er motteke fråsegn/innspel til planprogrammet og til aktuelle trafikktryggingstiltak. Planprogrammet vart vedteke i kommunestyret sak 099/20 den 24.09.2020. Også i ettertid er det motteke søknader om trafikktryggingstiltak, og desse er også teke med i denne planen.

For arbeidet med planen er det oppnemnd ei prosjektgruppe og ei styringsgruppe.

Prosjektgruppa skal kartlegge og setje fokus på kva som skal vere førsteprioriteringar i handlingsprogrammet for planen gjeldande for 2021-2024.

Gruppa består av:

- Jan Flore, kommunalsjef teknisk
- Sigurd Muldsvor, avd.leiar kommunalteknikk
- Tor Guddal, driftsing.
- Silje Aasnes Skarstein, leiar sektorutval for tekniske saker

## 3. INNLEIING

### 3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr.5 i rekka av trafikktryggingsplanar for Stryn kommune. Planane har hatt som hovudfunksjon å vere eit styringsverktøy for eit målrettet trafikktryggingsarbeid i kommunen, og dette er langt på veg oppnådd. Dei største utfordringane har vore forankring i alle ledd i kommunen, samt budsjettering/finansiering av eigenandel for trafikktryggingstiltak og finansiering av ikkje-fysiske tiltak.

Under utarbeidninga av Stryn kommune sine trafikktryggingsplaner har ein sett til samordning med overordna planer, bl.a. Sogn og Fjordane (no Vestland) fylke sin trafikktryggingsplan. Og prøvd å vektlegge denne, for å sikre en raud tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli vidareført og forsterka, spesielt sidan dei nasjonale føringane er blitt tydeligare og meir konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018-2021.

## 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I STRYN KOMMUNE

---

Trafikktryggingsarbeidet i Stryn kommune er forankra hos kommunaldirektør med delegert mynde til kommunalsjef teknisk.

Kommunedelplan for trafikktrygging og samferdsle er såleis ei eigen tematisk plan i kommunal planstrategi. Ansvaret for prosessen med å utarbeide ei ny trafikktryggingsplan for perioden 2021 – 2024 er lagt til avd. kommunalteknikk.

Tradisjonelt har dette ansvaret tidlegare også vore lagt til teknisk etat.

Parallelt med utarbeidninga av kommunen sin plan for neste periode (2021-2024) er også ein ny Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggingsarbeid på veg, samt Vestland fylkeskommune sin trafikktryggingsplan i ferd med å bli ferdigstilt.

Dette har resultert i at mange av tiltaka i denne planen er ei vidareføring av nasjonale og fylkeskommunale forventningar til det kommunale trafikktryggingsarbeidet, noko som sikrar ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til kommunalt nivå.

## 3.3. SAMARBEIDSPARTNARAR

---

Her er ei oppstilling av ulike instansar og organisasjonar som er viktige bidragsytarar i trafikktryggingsarbeidet i kommunen, men som styrer si verksemd ut frå eigne planar og tiltak:

- Politi
- Statens vegvesen
- Stryn Vidaregåande Skule
- Ungdomsskular og barneskular i samsvar med læreplan
- Barnehagar i samsvar med rammeplan
- NAF
- MA
- Trygg Trafikk

## 4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGAR I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

### 4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringa legg til grunn at Norge er verdsleiande innan trafikktryggleik på veg, som følge av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnspolitisk problem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktryggleik må derfor fortsatt ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken. Det vert vist til at mange av dei enkle og mest effektive trafikktryggleikstiltaka er tekne i bruk. Med eit relativt lavt antal trafikkulykker, blir ytterlegere reduksjon i antalet drepte og hardt skadde stadig meir krevjande. Ein er avhengig av auka og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Hovudinnretninga på meldinga er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikktryggingsarbeidet, og som vil føre til betre overordna forankring og auka samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringa desse satsningsområda:

- Forankring av tverrsektorielt trafikktryggingsarbeid på overordna nivå
- Betre utnytting av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrka tverretatleg samarbeid
- Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkesundersøkingar
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og auka utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringa videreføre ei breid tilnærming i trafikktryggingsarbeidet, ein målrettet innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet skal leggast vekt på.

### 4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

#### Nasjonal transportplan 2018-2029 og ny plan for 2022-2033 (våren 2021)

Regjeringa legg fram ny nasjonal transportplan våren 2021 for perioden 2022-2033.

I dei Nasjonale forventningane til regional og kommunal planlegging 2019–2023, ønskjer regjeringa å påverke fylkeskommunar og kommunar til at berekraftsmåla vert ein del av grunnlaget for all planlegging. Desse forventingane er spesielt relevante i dette planarbeidet:

*«kommunane legg til rette for sykling og gange i byar og tettstadar, mellom anna gjennom trygge skulevegar, ved å planleggje for gange og sykling frå kollektivknutepunkt og ut til friluftslivsområde og for transportløysingar for grupper som er mindre mobile.»*

*«Kommunane har ein aktiv og heilsakapleg areal og sentrumspolitikk der dei legg vekt på å styrke sentrumsområda. Bustader, næringsverksemder, arbeidsplassar og tenestetilbod er lokaliserte i eller tett på sentrum, og det er godt tilrettelagt for kollektivtrafikk, syklistar og fotgjengjarar.»*

Den forrige nasjonale transportplanen for perioden 2018-2029 vidareførte nullvisjonen og la opp til eit nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030.

Regjeringa har i planperioden retta innsatsen mot følgjande fem hovudområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

#### 4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneheldt for første gong eit eige kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal kunne velge å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikktryggleiken for barn og unge
- Legge vekt på barn og unge sine behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet
- At det skal leggast vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følgje opp transportetatane og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikktryggleiken i barnehage og skule  
I planen vert det presisert at barn og unge er dagens og framtida sine trafikanter, og dette må ein ta hensyn til også i overordna planar.

### 4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ VEG 2018 – 2021

---

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* er utarbeida av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommuner. I tillegg har mange andre aktørar gjeve innspel til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med *Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018-2025*, fylkeskommunene sine planer for prioritering innanfor trafikktryggleksarbeidet og de sju storbykommunane sine trafikktryggingsplanar.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere eit omforeina og breidt spekter av fagleg forankra tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingsaktørene. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, som medfører ein reduksjon på om lag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

## 4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKTRYGGLEIK

---

Trafikkulykker vert vurdert som eit betydeleg folkehelseproblem på tross av ein markant reduksjon av antal alvorlege trafikkulykker sidan 1970. Det er spesielt for unge menneske at trafikkulykker utgjer ei viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringa vil i tråd med «Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter», forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebyggje ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesførebyggande arbeidet generelt, og trafikktryggleiksarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Folkehelsearbeid er samfunnet si samla innsats for å påverke faktorane som fremjar helse og trivsel, førebygger sjukdom, skade eller liding, eller som beskyttar mot helsetrugslar. Innan førebygging er det tre omgrep som er viktige:

Ulukkesforebygging, skadeførebygging og sikkerheitskultur.

- Ulukkesførebygging er aktivitetar som er retta mot å fjerne relevante farar for å hindre at ei ulukke skjer, til dømes: ved å strø sand på glatt føre, eller for å beskytte seg eller andre mot farer ved f.eks. autovern, gjerder, lys, gangfelt, gangveg.
- Skadeforebygging er aktivitetar som tar sikte på å hindre eller redusere skaden etter at ulukka har skjedd. Slike tiltak er bruk av tryggleiksutstyr som setebelte, sykkelhjelm, bilsete til barn, refleks.
- Tryggleikskultur er summen av kunnskap, motivasjon, haldninger og åtferd som kjem til uttrykk gjennom organisasjonar og verksemder sin totale tryggleiksåtferd. (Fhi.no)

Trafikktryggingsarbeid er ein viktig del av det førebyggande folkehelsearbeidet i lokalmiljøet. Om vi er gåande, rullande eller køyrande, eller er vi alle trafikanter. Dødsfall og livstrugande skadar er ei utfordring for folkehelsa. Som for andre helsetilstander er det sosioøkonomiske perspektivet også relevant for ulykkeskader. Passivitet og passiv transport ei anna utfordring for folkehelsa. Det er ønskjeleg at flest mogleg skal velje å forflytte seg på ein aktiv måte, og ha ei aktiv fritid. At færre vel å bruke bilen aukar trafikktryggleiken, og er berekraftig i høve til klima og miljø.

Stryn har ei spreidt busetnad der gang- og sykkelveg i liten grad er utbygd samanhengande, og ein stor del av ferdselet føregår med bil. Haldningsskapande arbeid er viktig når det gjeld trygge vegar. Respektere fartsgrenser og skilt, bruk av refleks, opplyste overgangsfelt, oversiktlege parkeringsplassar, gode rutiner for parkering (rygge inn).

Bruk av fartshumper er effektivt for å redusere fart i tettbygde strøk, bustadfelt eller i trafikkerte områder med mykje aktivitet. Bruk av fartsdumpar må vegast opp med ulemper mtp støy. Tunge køyretoy som bremsar ned ved ein fartshump, kryssar farshumpen og som akselerera etter å ha køyrt over humpen, kan medføre støy som er plagsom for dei som bur eller arbeider tett ved. Ei anna ulempe med fartshumper er at nedbremsinga og akselerasjonen medfører auka drivstoffforbruk og auka utslepp.

### Utdrag frå Vestland utviklingsplan/ Regional plan for folkehelse (2015-2025)

Trafikktryggleik og nullvisjonen skal ligge til grunn i samferdselsplanlegginga. Dette er ein visjon om at det ikkje skal skje ulykker med drepne eller hardt skadde i trafikken i Vestland. Trygge omgjevnader der folk ikkje fryktar skader, ulukker, vald og kriminalitet, er ei føresetnad for fysisk og psykisk helse, trivsel og livskvalitet, samt aktiv deltaking. Trafikktryggleik er avgjerande for å endre reisevanane i befolkninga.

Det er stort forfall og etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet. Dette har ein negativ innverknad både på trafikktryggleiken og framkomst. Kombinert med auka risiko for flaum og rasfare gir dette eit behov for auka innsats for å ta vare på det eksisterande vegnettet. Kommunane skal ha oversikt over lokale ulukker med faglege vurderingar av årsaker og konsekvensar. Eksempel på effektive førebyggande tiltak i nærmiljøet er opplyste og strødde gang- og sykkelvegar, trafikkregulering, sikring av vegar der det ofte ferdast «mjuke trafikantar», samt trygg utforming av leikeplassar, parkeringsplassar, etc.

### Kommunale føringer:

*Ruspolitisk handlingsplan 2020-2024*: I følgje undersøkingar av normaltrafikken kører 1 av 30 førarar med alkohol, illegale rusmidlar eller sløvande legemiddel i blodet. Ruskøyrarane kjem frå alle samfunnslag og mange er gjengangarar. Streng lovgevnad, høgt straffenivå og låg sosial aksept i befolkninga gjer at Noreg har lågt omfang av ruspåverka køyring enn mange andre europeiske land.

### Leve heile livet:

Tryggleik i trafikken er også forankra i «Mål og strategiar i leve heile livet». Ein inkluderande infrastruktur seinkar terskelen for å delta i samfunnet - dette er til dømes trygge gangvegar, benkar, transportordningar, teknologi og lyssetting.

## 4.5 REGIONAL TRANSPORTPLAN (RTP) 2022-2033 /VESTLAND FYLKE SIN TRAFIKKTRYGGINGSPPLAN 2022-2025

---

Regional transportplan - eit overordna mål og strategiar for veg- og transportområdet (i prosess).

Fylkesvegfakta for Vestland fylkeskommune:

- 5547 km fylkesveg
- Over 400 fylkesvegprosjekt
- 272 tunnelar – flest i Norge
- 1988 bruar
- 30 ferjesamband

TS-ansvarleg i Vestland fylkeskommune er for Stryn kommune Linn Kathrin Bakke, med kontorstad Førde og etter organisering med inndeling i kommuneansvar.

Arbeidet med Handlingsplan for trafikktrygging i Vestland fylke for perioden 2022-2025 er no under utarbeiding. Rammer for dette programmet er lagt i føringer i Vegtrafikklova §40 og Folkehelselova §20.

Nasjonale mål i Nasjonal Transportplan er maks 350 drepne og hardt skadde i 2030.

Tilsvarande mål for Vestland fylke er maks 63 drepne og hardt skadde i 2024 og 44 i 2030.

Stryn kommune har i vedtak FO-022/21 av 04.02.2021 oversendt innspeil til høyringsuttale vedkomande Regional transportplan for Vestland fylke 2022-2033.

Dette for tema:

- Gang- og sykkelveg
- Rassikring
- Tiltak på fylkesvegnettet

Prioriteringane for desse temaene samsvarer med det som står i tiltakslistene i denne planen.

## 4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

---

Folkehelselova §40 seier at Fylkeskommunen skal fremje folkehelse innanfor dei oppgåver og med dei verkemidlar som fylkeskommunen er tillagt. Dette skal skje gjennom regional utvikling og planlegging, forvaltning og tenesteyting. Og tiltak som kan møte fylket sine folkehelseutfordringar.

Etter vegtrafikklova § 40a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket. Ei viktig oppgåve i denne samanheng er å påverke og stimulere kommunane til å arbeide målretta og heilheitleg med trafikktryggingsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtalar kommunen sitt ansvar for ulykkesførebygging, folkehelsearbeid og trafikktryggleik. Kommunen er pålagt eit ansvar bl.a. som veigeigar, som eigar av skule og barnehagar, stor arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester.

Trafikksikringsarbeidet skjer på tvers av sektorane i kommunen. For å sjå heilskapen i dette arbeidet, utvikle det vidare og få samarbeid på tvers til å fungere best mogeleg, er godkjenningsordninga «Trafikksikker kommune» ein god reiskap.

Godkjenningsordninga er også eit felles satsingsområde for Vestland Fylkeskommune og Trygg Trafikk, og eit godt verktøy for å sikre ei systematisk, heilskapleg og breitt forankra trafikktryggingsarbeid i kommunen.

Stryn kommune v/prosjektgruppa for utarbeiding av denne planen har drøfta ordninga «Trafikksikker kommune».

Dette er også tidlegare gjort av leiargruppa i kommunen, etter motteken informasjon om ordninga frå Trygg Trafikk i febr. 2018.

Stryn kommune stiller seg positive til både innholdet og systematikken i rettleiaren for ordninga, og vil i eigen regi bruke rettleiaren for å arbeide mot dei måla/kriterium som er sett til godkjenning av denne ordninga.

Men pr. i dag vil ikkje kommunen ta på seg meir krav/eigenrapportering for å oppfylle sertifiseringskrava for å bli godkjent som Trafikksikker kommune.

Vedlegg - «Rettleiar for ein Trafikksikker Kommune» - gjev ei grundigare innføring i Trafikksikker kommune-konseptet.

## 5. ULYKKESITUASJONEN / -UTVIKLINGA I STRYN KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører sjølvsagt menneska som vert råka store lidingar. Dei er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadane er berekna til ca. 24,2 mrd. kr. på landsbasis (tal frå 2017). Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta mykje av kostnaden. Det løner seg derfor å forebygge!

I tillegg til dei mest alvorlige trafikkulykkene skjer det også eit høgt antal skader på vegane våre som ikkje går inn i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi dei ikkje vert rapportert til politiet). Dette gjeld spesielt for eineulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengrar vert ikkje rekna som trafikkulykker, og vert derfor heller ikkje medteken i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklistar fikk behandling berre på Oslo skadelegevakt i 2014, der dei aller fleste skjedde i trafikken. Same år var det offisielle antalet sykkelulykker for hele landet «kun» 555. Ei tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengrar vart behandla for skader i 2016. Svært mange av skadane skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vore førebygde gjennom betre vedlikehald på vegane våre, særleg betre snømoking og strøing.

Siste åra har det også blitt svært populært med sparkesyklar både med og utan drivkraft, med svært mange ulykker knytta til bruk av slike.

Stryn Brann og Redning har i 2020 gjennomført 55 utsyrkningar, der trafikkulykker er den desidert største årsaka i antal med 13 utsyrkningar.

Ulykkesstatistikken i Stryn kommune 2010-2019, er innhenta frå Statens vegvesen og er lagt som vedlegg til denne planen.

### 5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGAR I KOMMUNEN

Stryn kommune har stort areal, og har mange mindre tettstader utanom Stryn sentrum. Kommunen har ein gjennomgåande riksveg (Rv 15) retning aust-vest som Statens vegvesen er eigar og driftar av.

I Stryn kommune er det stor mangel på eigne gang-/sykkelvegar både lands riksvegar og fylkesvegar.

Elles er her mange fylkesvegar, der Fv 60 er den med mest trafikkbelastning. Så er her også mange andre fylkesvegar langs Nordfjorden og inn i sidedalane.

Stryn kommune er ei av dei største turistkommunane i Vestland fylke, og følgjeleg er det stor sesongvariasjon i trafikkmengda på riks- og fylkesvegane. Dei seinare åra har også vist at sommartrafikken har vore sterkt aukande, jmf. trafikkteilingar. Og at nordmenn i aukande grad ferierer i eige land.

#### Riksveg:

Hovudutfordringa for Rv 15 er Strynefjellstunnelane og stor stigningsprosent på vegen på vestsida i tillegg til manglande vegbreidde i sjølve tunnelane og rasfare på mange delstrekningar. Dette er forhold som set avgrensingar i høve til både framkomst og regularitet. Løyve til å køyre modulvogntog med lengde 25,25m er det siste nye om trafikk på Rv 15.

### Fylkesveg:

Den største utfordringa for nokre av fylkesvegane er auka trafikkmengde om sommaren. Dagsreiser av turistar ut frå Olden Cruisehamn til Oldedalen/Briksdalen og til Lodalen, gangtrafikk i Olden sentrum og syklande i grupper skaper vanskar for framkomsten til beboarar og næringsaktørar. I tillegg er det andre gruppereiser med buss-transport til desse destinasjonane. Det er hendingar der trafikken stoppar heilt opp.

Statens Vegvesen / Vestland fylke har i 2019/2020 gjort utbetringar med utviding av møteplassar fleire stader langs fv 5723 Loen - Bødal, langs fv 5724 Olden - Briksdal og er no i 2020/2021 i ferd med liknande arbeid langs fv 5725 Utvik – Molderheim.

Langs fv 5698 Panoramavegen er der også flaskehalsar med svært smal veg enkelte strekningar.

Her er såleis svært mange utfordringar med standardheving langs fylkesvegane i tillegg til mange stader med rasutsette strekningar. Her er også ein del bruar som er for smale for møtande trafikk, og er såleis flaskehalsar i trafikkflyten.

Langs fv 60 er det også til dels kaotiske og trafikkfarlege tilhøve for mjuke trafikkantar både til/frå og ved dei populære badepassane på Staveneset (for Stryn) og Avleivikja (for Olden/Loen). Her er ikkje tilrettelagt med g/s-vegar frå sentrumsområda og her er også manglante tilrettelegging for bilparkering.

Så er her også to tunnellar på fv 60 mellom Stryn og Olden (Stavenestunnelen og Tyvanestunnelen) som ikkje stettar dagens krav. Men her er for nokre år sidan kome opp skilt med anbefalt fartsgrense 60 km/t ved desse tunnelane.

Sjå elles oppstilling over strekningar med flaskehalsar på fylkesvegnettet pkt. 9.4

### Kommunale veg:

Ein del kommunale vegar er etablerte slik at arealet for mjuke trafikkantar berre er merka med kvitstripe i asfalten, noko som ikkje er tilfredsstillande som sikring. Dette er eldre veganlegg som ikkje ville blitt etablert slik etter dagens standardkrav.

På dei fleste kommunale vegane må dei mjuke trafikkantane nytte køyrebana for framkomst. I kommunen er det til saman om lag 153 km med kommunal veg. Her er om lag 3,9 km med adskilt g/s-veg og om lag 8,1 km med fortau i plan med veg eller avgrensa med kantstein.

Mange av dei kommunale vegane og bruene er plassert i bruksklasse Bk8, som indikerer maks 8 tonn aksellast. Dette set avgrensingar for større og tyngre køyretøy, som bl.a. medfører auka kostnader ved tømmertransport. Men her er likevel enkelte utfordringar for skulebuss-transport og mjølketransport til meieri pluss renovasjonsruter. Dei køyretøya som er drivne med alternative drivstoff som elektrisk, gassdrevne eller hybrid er på full fart inn i transportparken i mange næringar. Desse køyretøya har større eigenvekt enn dagens fossildrevne, og medfører då mindre nyttelast.

Setrevegen som går frå rv15 i Stryn sentrum og gjennom bustadfelta på nordsida av sentrumsområdet til Stryn Vinterski og hyttefelta under utbygging har etter kvart blitt svært trafikkbelasta. Denne vegen er truleg den kommunale vegen med mest trafikk. I 2015 og 2019 vart det gjennomført breiddeutviding av vegen inkl. etablering av oppbygd fortau på to delstrekningar med lengde om lag 700m og 1100m. Men mellom desse strekningane er det ein såkalla flaskehals for biltrafikken pga. for smal køyreveg. Her er det er såleis behov for å utføre liknande breiddeutviding, over ei strekning på om lag 360 m mellom x Geilevegen –

x for vegen Stegen. Tiltaket er kostnadsreikna til om lag 1,0 mill i 2020. Frå øverste bustadfeltet i Hogane er Setrevegen svært mykje brukt som turveg / tilkomst til turløypenettet som ligg i området Stryn Vinterski – Ullsheim i Nord-Markane. Opprusting av ein tursti langs denne vegen er eit etterlyst tiltak, og ville ha gjeve eit tryggare ferdsel for dei mjuke trafikkantane. Ved utføring av desse to ovanfornemnde tiltaka, ville ein ha fått etablert ein trygg veg for dei mjuke trafikkantane, frå Stryn sentrum og opp til starten av utfartsområdet ved Stryn skisenter.

## 5.2 BEREDSKAP STRYN BRANN OG REDNING / TURISTUTFORDRINGAR

---

### Informasjon frå brannsjef og varabrannsjef i Stryn kommune av 04.02.2021:

Som brannsjef og varabrannsjef i Stryn kommune, vil vi kome med nokre synspunkt i forhold til beredskap i dalane i turistsesongen.

I denne samanhengen er vi mest opptatt av at beredskapsetatane skal klare å kome seg fram, utan altfor store hindringar.

Stryn kommune er ein stor turistkommune, og vi må klare å legge til rette for at turistane får ei positiv og god oppleving av besøket. Vi må legge til rette for turistane, og for innbyggjarane/dei fastbuande på ein skikkeleg måte.

Sommaren 2020 var, etter vår oppfatning eit «toppår» i høve turisme i Indre Nordfjord. Dette førte til at vegane våre fekk større trafikkmengde enn kva dei klarte å ta unna. I begge dalføra, Lodalen og Oldedalen er vegen smal, og lite tilpassa stor trafikk.

Sommaren 2020 var det stort sett personbilar – mest norske, som var på besøk, svært lite bussar.

Det er ein periode på året (om lag frå 15. juni til 15. august, med ein topp i juli), der trafikken er størst. I denne perioden kan ein i verste tida på døgnet risikere full stopp i trafikken. Blir det ei hending inne i ein av dalane, kjem beredskapsaktørane ikkje seg inn til hendinga.

Når dalane er fulle av turistar med alle sine aktivitetar, så aukar risikoen. Risikoen aukar på alle områder, trafikkulykker, ulykker i samband med fritidsaktivitetar og hendingar med helsa til folk. Det kan også oppstå brann, både i køyretøy og i bygningar.

Sidan vi starta i brannvesenet har det vore fleire, både alvorlege og mindre alvorlege ulykker, som brannvesenet har vore på i samband med turisme . Ei av dei mest alvorlege var buss i Oldevatnet i 1990. Seinast sist sommar var det ulykke med kano på Lovatnet, der kanoen kvelva i vind og fleire personar hamna i vatnet. Det finst fleire slike døme siste åra.

Når det gjeld trafikken, er vi mest uroa for utforkøyringar eller at vegen gir etter, og buss legg seg på sida evt reiser i vatn. Når vegen er smal og bilane prøver å passere, er det fort gjort å legge for langt ut. Dersom noko slikt skjer, vil det vere behov for opne vegar og god tilgjengeleghet. Og ikkje minst god tilgang på store ressursar. Det meste av dette må kome etter landevegen. Alt kan ikkje gjerast med helikopter.

## **Forslag til tiltak:**

### **Langsiktige tiltak :**

Dei beste tiltaka er sjølvsagt å bygge nye, fine vegar med 2 felt, men dette er ikkje realistisk. Det må settast opp ei oversikt over dei mest kritiske punkta, og starte med dei. Då er det snakk om breiddeutviding og legge til rette for fleire og større møteplassar. Er det kritiske punkt der vegen kan «rase ut», må dette også opp på lista. Dette er noko som bør på plass i begge dalføra, både i Oldedalen og Lodalen. Dette må inn i planane til vegeigar, og arbeidet må starte så raskt som råd.

### **På kort sikt**

Har sett frå andre store turistplassar at mengde besök blir regulert . Det burde kunne gå ann å sette eit tak på for eksempel tal køyretøy inn i området. Dette burde kunne regulerast med lysregulering eller bom. Dersom reguleringa er basert på tal bilar inn i området, vil dette regulere seg sjølv. Dagar og tider på døgnet der det er lite bilar, vil lyset vere grønt, og rødt på dagar og tider på døgnet når det er mykje bilar.

Skal det vere opning for å køyre der med bobil, og eller med campingvogn? Skal det eventuelt kunne køyrast før ei tid og etter ei tid på døgnet?

Vi ser for oss å kunne etablere eit informasjonspunkt der dalane startar. Det må vere litt god plass, slik at det er muleg å snu. Her kunne vore informasjon om alt kva dalane har å tilby, både av natur, severdigheiter og overnattingsmogelegheiter.

På denne plassen burde det vore opplyst om kva vegstandard her er, og evt. kva begrensingar dette har.

Alle tiltak som blir gjort må vere til gode for dei fastbuande. Blir f.eks trafikkmengda regulert, må trafikken som dei fastbuande utgjer kome som eit tillegg. Dei fastbuande må ikkje bli skadelidande.

Vi trur dette vil kunne fungere i begge dalstrøka.

Stryn kommune, i lag med andre aktørar, er ansvarleg for å kunne tilby ein beredskap både til fastbuande og besökande i kommunen. Slik det er sommaren med den aktiviteten, og den mengda med besökande, spesielt i dalane, vil eg påstå at vi «nesten» ikkje har akuttberedskap på deler av døgnet – då stort sett på dagtid. Med den trafikken som er på vegane, er det ikkje råd å kome fram. Dette må det gjerast noko med.

Dersom vi får ei større hending eller brann, og beredskapsaktørane ikkje kjem seg fram, vil konsekvensane kunne bli store. I verste fall kan folk omkome, og store verdiar gå tapt. Dette må vi hindre.

Samband og kommunikasjon kan også vere ei utfordring i nokre områder. Når det gjelder mobildekning, er det ikkje alle områder som blir dekka av begge dekningsleverandørane Telenor og Telia.

## 5.3 ANALYSE AV ULYKKENE

---

For å kunne følgje opp trafikktryggingsarbeidet blir det å oppnå nullvisionen målt gjennom reduksjon i talet på drepne og hardt skadde. Hardt skadde blir definert som summen av svært alvorleg skadde og alvorleg skadde.

Samlerapport for trafikkulykker i Stryn kommune i perioden 2010-2019 er motteke frå Statens vegvesen. Denne er lagt ved som eige vedlegg til denne planen.

I denne perioden har ein desse opplysningane:

Sum personskade-ulykker	117 (herav 52 som er forårsaka av utforkøring)
Sum personskader	164
Antall drepte	5
Antall hardt skadde	25
Antall lettare skadde	134

Sum antall drepte og hardt skadde er då 30. Ulykkesårsak har for dei fleste av desse vore møteulykker (13) og utforkøring (10).

For antall personskadeulykker og personskader fordelt på månad, er det juli månad som har dei desidert største tala. Dette er samanfallande med ferietid/turistsesong og stor mengde trafikk på vegane i kommunen. For dei same ulykkene fordelt på vekedag, er det torsdag, fredag og søndag som er mest ulykkesutsette. Dette har nok truleg samanheng med helgeutfart / helgebesøk inn / ut frå kommunen vår.

For trafikanttyper og skadegrad, er det førarar personbil og passasjer personbil som har størst antall ulykker.

For antall drepte er det 3 i alder 35-59 år, og 2 i alder over 75 år.

Stryn Brann og Redning har hatt 55 utrykningar i løpet av 2020.

Utrykning til trafikkulykker er type utrykning med flest antall (13).

Ved gjennomgang av desse skade- og utrykkningsrapportane samt intervju med avd.leiar Brann og Redning, er det ikkje avdekkja spesielt farlege punkt eller delstrekningar langs vegane i Stryn kommune.

Vår konklusjon er at ulykkene som har skjedd har tilfeldig plassering.

Av dei 117 ulykkene med personskade i perioden 2010-2019, er 39 av desse registrerte på Fv 60 og 38 av desse på Rv 15. Dette er samtidig dei to vegane i kommunen der vegstandarden er forventa å vere riksvegstandard, hovedsakleg med fartsgrense 80 km/t. Desse to vegane utgjer om lag 120 km i strekning, medan dei andre fylkesvegane i kommunen har ei samla lengde på 75-80 km.

Stryn kommune er eigar av om lag 153 km med kommunale vegar.

## 6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I STRYN KOMMUNE

### 6.1 MÅLSETTING

Stryn kommune har ikkje eigne statistikkar for ulike ulykker og ulykkesgrupper. Men statistikk frå Statens vegvesen 2010 og frå Stryn kommune avd. brann og redning er kommenterte i forrige punkt/avsnitt (pkt. 5.3). Det er heller ikkje nedfelt eller drøfta konkrete målsetjingar i høve antal ulykker eller skader i samband med trafikkavviklinga på kommunale vegar.

Stryn kommune er eigar av 153 km med kommunale vegar. Mesteparten av desse er gards- og grendavegar av eldre årgang. Opp gjennom historia er det blitt stilt strengare krav til sikringstiltak langs desse vegane, spesielt for å hindre utforkøyring. Dette er krav som både innbyggjarar, skuleskyss-transportør og eigne vurderingar har sett fram. Dei siste 20 åra har det blitt etablert over 7,6 km med med autovern/støypekant som slike sikringstiltak langs kommunale vegar – på dei mest utsette delstrekningane.

Målsetjinga er ei vidareføring av slike tiltak, men er sjølvsagt avhengig av at avd. kommunalteknikk får løyvingar til dette over driftsbudsjettet.

I områder rundt skular og barnehagar er det svært viktig med mest mogeleg bilfrie vegar, såkalla «hjartesoner».

### 6.2 STRATEGI

Stryn kommune ønskjer at det vert arbeida aktivt og gjennomført tiltak i dei ulike organisasjonane (sjå pkt. 3.3 Samarbeidspartnarar) for å auke trafikktryggleiken i kommunen.

#### Dette gjeld blant anna for:

- Auka bruk av bilbelte
- Auka bruk av refleks
- Auka bruk av bakoverlent barnesikring
- Auka bruk av sykkelhjelm
- Redusere andelen av bilstellar som overskrid fartsgrensene
- Arbeide målretta for at fleire går og syklar til skulen
- Auke antal km med gang-/sykkelveg

#### **Leve heile livet – Ei kvalitetsreform for eldre (Meld. St. 15 (2017-2018))**

Reforma Leve heile livet skal bidra til at eldre kan meistre livet lenger, ha tryggleik for at dei får god hjelp når dei har behov for det, at pårørande kan bidra utan at dei vert utslitne og at ansatta kan bruke sin kompetanse i tenestene. Hovudfokus er å skape eit meir aldersvenleg

Norge og finne nye og innovative løysingar på dei kvalitative utfordringane knytta til aktivitet og fellesskap, mat og måltid, helsehjelp, samanheng og overgongar i tenestene.

## KS sitt program for eit aldersvenleg lokalsamfunn

Handler om å gjere samfunnet i stand til å møte utfordringane og mulegheitene knytta til ei aldrande befolkning. Fleire sektorar må involverast og medverknad må vere i fokus for at eldre skal kunne delta i samfunnet.

## Utviklingsplan for Vestland 2020-2024

Vart vedteken av Fylkestinget i Vestland 29.sept. 2020. Planen set strategisk retning for utviklinga i fylket dei neste fire åra. Planen byggjer på bærekraftmåla til FN, og er eit verktøy for å gjere Vestland til det mest framoverlente fylket i landet.

## 7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018-2021) er det sett mål for tilstandsutviklinga innanfor område der tilstandsendringar er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

Tilstandsmålene er sett innanfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet set ein opp dei nasjonale tilstandsmåla og dei innsatsområda kommunen finn som dei mest relevante å arbeide med.

Under kvart av områda har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå dei nasjonale måla.

### 7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

#### 7.1.1 FART.

Nasjonale mål:

Fart <i>(kapittel 4.2)</i>	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % <i>(2016)</i>	70 % <i>(2022)</i>
Rus <i>(kapittel 4.3)</i>	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % <i>(2016/2017)</i>	0,1 % <i>(2026)</i>
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % <i>(2016/2017)</i>	0,4 % <i>(2026)</i>

## Kommunale tiltak:

- I barnehagen sin rammeplan står det at born skal lære å orientere seg og ferdast trygt. Dette inkluderar også å lære å lese trafikkbiletet, å te seg i trafikken, samt korleis ein er synleg og tydeleg i trafikken.
- Trafikktryggingstiltak ved bhg/skule/leikeplassar/ sjukeheimar.
- Redusert fart, skilt, lys og god merking.
- Kommunen som arbeidsgjever skal påverke sine tilsette i til å opptre med minst muleg risiko i trafikken.
- Kommunen skal ha utarbeida retningslinjer for tenestereiser og forankra denne i alle sektorar.
- Trafikktryggleik skal vere årleg tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøpar av ulike tjenester, skal stille krav til samarbeidspartnarar om trafikksikker adferd (transporttjenester, veg og vedlikehaldstjenester). Desse skal innarbeidast i anbodsdokumenta.

### 7.1.2 RUS

Nasjonale mål

Rus <i>(kapittel 4.3)</i>	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % <i>(2016/2017)</i>	0,1 % <i>(2026)</i>
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % <i>(2016/2017)</i>	0,4 % <i>(2026)</i>

## Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å hindre at tilsatte er påverka av legale eller illegale rusmidlar i tenesten.
- Ved kjøp eller leasing av nye bilar skal alkolås innarbeidast som ein del av anbodsgrunnlaget.

### 7.1.3 BILBELTEBRUK

Nasjonale mål

Bilbelte/sikring av barn i bil <i>(kapittel 4.4)</i>	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % <i>(2017)</i>	98 % <i>(2022)</i>
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % <i>(2017)</i>	75 % <i>(2022)</i>
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % <i>(2017)</i>	95 % <i>(2022)</i>

## Kommunale tiltak:

- Helsestasjonane skal ha auka fokus på temaet barn i bil, at barn skal sitte bakovervendt i bil til dei er **minst fire år**.
- Det må også vere fokus på *riktig* sikring av born og unge etter fylte 4 år.
- Kommunen gjennom dei kommunale barnehagane gjennomfører tiltak for å auke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)
- Kommunen har, i retningslinjene for tenestereiser, ei forventning om at alle kommunalt tilsette brukar bilbelte ved transport i teneste. Dette gjeld bil og buss.

## 7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMA)

### 7.2.1 BARN

Nasjonale mål

Barn (0-14 år) <i>(kapittel 5.2)</i>	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 <i>(minst ett år i 2018-2021)</i>
---	---	-------------	--

## Kommunale tiltak:

- Barnehagar og skuler skal i samarbeid med foresette ha fokus på trafikktryggleiksarbeid og førebygging av ulykker
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farleg skuleveg
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skulene (Hjartesonen)
- Kommunen skal begrense muligheita for å køyre inn på skuleområder og i tilknytning til skular
- Kommunen skal legge til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen
- Skulane skal sørge for god sykkeloplæring i tråd med kompetanse mål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreningar til at alle barn til og frå fritidsaktivitetar vert sikra best mogeleg, og at vaksne som transportørar kører med lavast mogeleg risiko
- Kommunen skal sørge for at tilsatte i barnehagar og skuler har tilstrekkeleg kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk
- Kommunen skal stimulere lag og foreningar til å innarbeide retningslinjer for transport innanfor si verksemnd

## 7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRARAR

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere <i>(kapittel 5.3)</i>	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>a</sup>
--	---	--	---------------------

<sup>a</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### **Kommunale tiltak:**

- Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskulene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk på ungdomstrinnet
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innanfor si verksemde

## 7.2.3 ELDRE TRAFIKANTAR OG TRAFIKANTER MED NEDSETT FUNKSJONSEVNE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjons- nedsettelser <i>(kapittel 5.4)</i>	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % <sup>a</sup>
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		- 30 % <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016

### **Kommunale tiltak**

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegar og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ta i vare eldre trafikanter og trafikanter med nedsett funksjonsevne
- Kommunen skal stimulere pensjonistforeningane til å integrere tema trafikktryggleik i si verksemde

## 7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLANDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

---

### 7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende <i>(kapittel 6.2)</i>	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>a</sup> <b>230 km</b> på fylkesveg (2018-2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagane og skulene skal årlig fokusere på betydninga av at syklistar og fotgjengarar bruker personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks)

## 7.4 FYSISKE TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK

---

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjøringsulykker <i>(kapittel 7.2)</i>	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % pr 1/1-2018	54,1 % pr 1/1-2022
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1500 km <i>(utbedres i 2018-2023)</i> <sup>c</sup>

Stryn kommune har dei siste 20 åra, med nokre få unntak, gjennomført trafikktryggingstiltak både på kommunale og fylkeskommunale vegar.

Dette både med kommunale midlar og fylkeskommunale tilskotsmidlar (tidlegare Aksjon skuleveg og TIK-tilskot).

Vedlagt er ei oversikt over slike gjennomførte tiltak i perioden 2000-2020.

**Montering av autovern/støypekantar på kommunale vegar2000-2020:**

Stryn kommune har utført trafikktryggingstiltak med montering av autovern/støypekantar langs mange av dei kommunale vegane. Dette er gjennomført både som eigne tiltak med TIK-midlar, ordinære driftsmidlar for kommunal veg, gjennom utbyggingstiltak eller finansiert som del av løyving for tiltak med standardheving på kommunale vinar.

I perioden 2000-2020 er det gjennomført desse årlege lengdene langs kommunale vinar.

<b>År</b>	<b>Meter</b>
<b>2000</b>	<b>186</b>
<b>2001</b>	<b>70</b>
<b>2002</b>	<b>215</b>
<b>2003</b>	<b>271</b>
<b>2004</b>	<b>236</b>
<b>2005</b>	<b>201</b>
<b>2006</b>	<b>636</b>
<b>2007</b>	<b>0</b>
<b>2008</b>	<b>667</b>
<b>2009</b>	<b>735</b>
<b>2010</b>	<b>0</b>
<b>2011</b>	<b>134</b>
<b>2012</b>	<b>0</b>
<b>2013</b>	<b>1061</b>
<b>2014</b>	<b>856</b>
<b>2015</b>	<b>0</b>
<b>2016</b>	<b>193</b>
<b>2017</b>	<b>1092</b>
<b>2018</b>	<b>233</b>
<b>2019</b>	<b>286</b>
<b>2020</b>	<b>551</b>
<b>SUM</b>	<b>7623</b>

## **8. TILTAK MED KOSTNADSOVERSLAG**

### **Gjenståande tiltak frå kommunedelplan 2017-2020**

<u>Stad</u>	<u>Kostnad eks. mva.</u>
Buss-skur på Lindset, langs kommunal veg	212.000

### **Nye innspel på tiltak i perioden og i samband med høyring av planprogrammet**

<u>Stad</u>	<u>Kostnad eks. mva.</u>
Rv 15 på strekninga Storesunde – Lunde bru, avkørsler – fartsgrense – manglende g/s-veg, manglende veglys, sperrelinje, trafikkstøy, ulykker	
Veglys ved g/s-veg langs Minneparken i Myrane Stryn sentrum	75.000
Veglys langs fv 5698 på Blakset, Skulen – x Rosetvegen	800.000
Veglysanlegg langs Øyravegen mot Stryn stadion	230.000
Utvik sentrum, fareskilt Born pluss sikring med autovern (Vestland fylkeskom.)	
Holevegen, sikringstiltak med oppbygd fortau og skilting for sone 30	360.000
Dragesetvegen/Morskogen i Innvik, breiddeutviding og skilting sone 30	420.000
Fv 5724 Olden – Briksdal, rasfarleg skuleveg – rassikring og opprusting	
Oppheimsvegen – innføring av 30 km/t som fartsgrense	
Fartsdempande tiltak langs fv 60 i Innvik sentrum	
Betre skilting Lovik bustadfelt for å indre gjennomkjøring i g/s-veg	
Sikringstiltak med autovern langs kommunal veg Vikalida – Lindset	320.000
Utbetring av avkørsle fra fv 5698 ved veg til Nygård på Blakset	
Beinnesvegen i Olden «Skulevegen vår» – autovern, veglys og reasfaltering	
Nye møteplassar fv 5723 Loen – Bødal = Utført 2019/2020	
Nye møteplassar fv 5723 Olden – Briksdal = Utført 2020	
Nye møteplassar fv 5725 Utvik – Molderheim = Under utføring 2020/2021	
Div. innspel – frå Rådet for eldre og personar med nedsett funksjonsevne	
Skuleveg på Hjelle langs fv 5720 Hjelleøyane – Erdal (Vestland fylkeskommune)	
Trafikksikkerheit på parkeringsplassen Stryn stadion/søkje om driftsmidlar	
og halddningsskapande tiltak	
Ny avkørsle Avleivika inkl. parkeringsplass	2.237.000
(spleiseland med Vestland fylke ?? eller Trafikktr.tilskot ??)	
Breiddeutviding inkl. oppbygd fortau Setrevegen, 360m	1.000.000
(mellan x Geilevegen og x Stegen)	
Tursti langs Setrevegen, frå Hogane til Stryn Vinterski	250.000
Ekstra belysning i Bøavegen, mellom Rv 15 og Nybøvegen	55.000

## 9. PRIORITERINGSLISTER

### 9.1 Prioritering av tiltak frå pkt. 8 som det kan søkjast fylkeskommunalt trafikktryggingstilskot til (TIK-midlar)

#### Tiltak på fylkesveg og kostnad

Stad	Kostnad eks. mva.
1. Ny avkørsle Avleivika inkl. parkeringsplass (spleiselas med Vestland fylke / Trafikktryggingstilskot 2021)	2.237.000
2. Buss-skur Olden sentrum inkl. flytting av busslomme Trafikktryggingstiltak for gangfelt ved innkøyringa til Naustbakkane Og ved gangfelt der Fv 724, Oldedalsvegen kjem inn på Fv 60 i Olden sentrum (under prosjektering, Vestland fylkeskommune)	
3. Veglys langs fv 5698 på Blakset, Skulen – x Rosetvegen	800.000
4. Utvik sentrum, fareskilt Born pluss sikring med autovern (Vestland fylkeskom. – skilting utført i 2021, autovern registrert behov) Nedsett fartsgrense i Utvik sentrum	
5. Fartsdempande tiltak langs fv 60 i Innvik sentrum	
6. Utbetring av avkørsle frå fv 5698 ved veg til Nygård på Blakset	
7. Veglys ved Sagedammen	300.000
8. Skuleveg på Hjelle langs fv 5720 Hjelleøyane – Erdal (Vestland fylkeskommune)	
9. Nye møteplassar fv 5723 Loen – Bødal = Utført 2019/2020	
10. Nye møteplassar fv 5723 Olden – Briksdal = Utført 2020	
11. Nye møteplassar fv 5725 Utvik – Molderheim = Under utføring 2020/2021	

#### Tiltak på kommunal veg og kostnad

Stad	Kostnad eks. mva.
1. Veglys ved g/s-veg langs Minneparken i Myrane Stryn sentrum	75.000
2. Ekstra belysning i Bøavegen, mellom Rv 15 og Nybøvegen	55.000
3. Veglysanlegg langs Øyravegen mot Stryn stadion	230.000
4. Holevegen, sikringstiltak med oppbygd fortau og skilting for sone 30	360.000
5. Dragesetvegen/Morskogen i Innvik, breiddeutviding og skilting sone 30	420.000
6. Oppheimsvegen – innføring av 30 km/t som fartsgrense	
7. Betre skilting Lovik bustadfelt for å indre gjennomkjøring i g/s-veg	
8. Sikringstiltak med autovern langs kommunal veg Vikalida – Lindset	320.000
9. Beinnesvegen i Olden «Skulevegen vår» – autovern 125m	65.000
10. Beinnesvegen i Olden «Skulevegen vår» – veglys	700.000
11. Beinnesvegen i Olden «Skulevegen vår» – reasfaltering	1.622.000
12. Trafiksikkerhet på parkeringsplassen Stryn stadion/søkje om driftsmidlar og haldningsskapande tiltak	
13. Breiddeutviding inkl. oppbygd fortau Setrevegen, 360m (mellan x Geilevegen og x Stegen)	1.000.000
14. Tursti langs Setrevegen, frå Hogane til Stryn Vinterski	250.000
15. Buss-skur på Lindset, langs kommunal veg	212.000
xx. Belysning i Stryn sentrum. På fotgjengarovergongar og farlege kryss. Eks. Europris og Gym Stryn.	

#### Tiltak på riksveg - Stad

Rv 15 på strekninga Storesunde – Lunde bru, avkørsler – fartsgrense – manglande g/s-veg, manglande veglys, sperrelinje, trafikkstøy, ulykker.

**Viser til gjentakande søknader og svar på dei. Og innspel til denne planen i samband med kommunal planstrategi 2020-2024, i eige skriv av 12.05.2020 frå interessegruppa/Nedrefloen grunneigarlag.**

Dei 3 buss-skura langs Rv 15 som var med i tidlegare kommunedelplan er innmeldt/drøfta med Statens vegvesen.

**Det er ikkje høve til å søkje om TIK-midlar til tiltak langs riksveg.**

## 9.2 Prioritering av rassikring på fylkesvegnettet

**Innspel frå Stryn kommune – Regional transportplan for Vestland fylke 2022 – 2033 – høyringsuttale sak FO 022/21 sak FO 022/21 av 04.02.2021**

**Fv 5724 Oldedalsvegen**

**Fv 5723 Lodalen**

Fv 5722 km 5,1-9,0 Flostranda 3,9km. Sikring mot skred av is, snø og stein.  
Byggearbeidet for ny tunnel er i sluttfasen, og opning vert i løpet av 2021.

1. Fv 5724 km 10,6-12,2 Kroka/Heimefonna/Sandvika/Bukkesvora.  
Sikring mot snø- og sørpeskred.
2. Fv 5723 km 11,7-11,8 Merkjingsjølet. Sikring mot is- snø- og steinskred.
3. Fv 5724 km 13,9-14,0 Fossvega, fare for sørpeskred/flaumskred
4. Fv 5723 km 7,2-7,3 Viljenes. Sikring mot sørpeskred/flaumskred.
5. Fv 5723 km 10,8-11,0 Raudifonna. Sikring mot sørpeskred/flaumskred.
6. Fv 5724 km 5,0-5,6 Sandnesfonna, Sikring mot tørrsnøskred
7. Fv 5723 km 6,4-6,7 Brengsfonna. Sikring mot sørpeskred/flaumskred.
8. Fv 5723 km 5,7-6,0 Drotningane. Sikring mot sørpeskred/flaumskred
9. Fv 5724 km 5,7-5,9 Aksnesfonna, Sikring mot for sørpeskred/flaumskred
10. Fv 5723 km 10,5-10,6 Lisle Merkjingsjølet. Sikring mot sørpeskred/flaumskred
11. Fv 5724 km 8,7-8,8 Breiskreda, Sikring mot tørrsnøskred
12. Fv 5724 km 16,4-16,6 Svoragrovttunnelen, Sikring mot isnedfall
13. Fv 5723 km 7,5-7,6 Avura. Sikring mot sørpeskred/flaumskred
14. Fv 5724 km 8,1-8,3 Strandafonna, Sikring mot tørrsnøskred
15. Fv 722 km 8,3-8,4 Geitåna. Sikring mot sørpeskred/flaumskred

Kommunestyret vedtok følgjande tillegg i sak 016/13:

"Dersom økonomien ikkje tillet oppstart av dei prioriterte prosjekta i handlingsplanperioden, ber vi om at heilt nødvendige, men mindre kostnadskrevjande strakstiltak, vert vurdert. Dette gjeld sikring av Heimefonna på fv 724 Oldedalen og Merkjingsjølet på fv 723 Lodalen".

**Fv 5724 Olden – Briksdal, rasfarleg skuleveg – rassikring og opprusting – sjå eigne skriv frå foreldreaksjonsgruppa for Trygg Veg Olden-Briksdal av 24.02.2020 og 04.12.2020.**

### **9.3 Prioritering av øvrige investeringstiltak på fylkesvegnettet**

Liste med prioriteringar frå tidlegare plan.

1. Vegutbetring Fv 60 – Hildaneset - Innnvik sentrum, 2,0 km, inkl. utviding av Sydneskrysset
2. Vegutbetring Fv 5724 Heimefonna – Yri, 2,8km
3. Vegutbetring Fv 5698 Nos – Jevnlid, 1,1 km
4. Vegutbetring Fv 5723 Hamrane 0,1 km, Lodalen, Ulykkespunkt
5. Vegutbetring Fv 5698 Tvinnereim – Bakkesvadet, 1,5 km
6. Vegutbetring Fv 5723 Hogrenning 0,2 km. Ulykkespunkt.
7. Vegutbetring Fv 5724 Aksnes – Heimefonna, 3,7km

Fv 5613, Ny Blakset-tunnel er i ferd med å bli slutført, og opning er planlagt til juni 2021.

Vegutbetring Fv 60 Utvikfjellet, tunnel frå Byrkjelo og forbi Utvik sentrum.

Tiltaket vert trekt ut av lista, då denne parsellen inngår i framtidig E39.

### **9.4 Opplysningar om «Flaskehalsar» på fylkesvegnettet**

Liste med prioriteringar frå tidlegare plan.

Stryn kommune har i tidlegare innspel til RTP meldt inn opplysningar om såkalla «flaskehalsar» på fylkesvegnettet. Vidarefører innpela på desse vegstrekningane, med merknader.

- |   |  |
|---|--|
| • Fylkesveg 5723 til Lodalen            | Er laga til nokre møteplassar 2019/2020<br>Store utfordringar med framkomst i turisttrafikken og i høve ulykkessituasjonar |
| • Fylkesveg 5724 Olden-Briksdal         | Er laga til møteplassar 2019/2020<br>Store utfordringar med framkomst i turisttrafikken og i høve ulykkessituasjonar       |
| • Fylkesveg 5722 Mindresunde – Flo      | Breidddeutviding i samband med anleggsarbeid med ny tunnel er utført på ein del strekningar                                |
| • Fylkesveg 5613 Blekesvingen – Blakset | Breidddeutviding i samband med anleggsarbeid med ny tunnel er utført på nokre strekningar                                  |
| • Fylkesveg 5698 Blakset – Rand         | Mange parti med for smal vegbane<br>Jevnlid, Gald - Nos, Tvinnereim - x Randabygda   |
| • Fylkesveg 60 Stavenestunnelen         | Liten breidde og ligg i kurve  |
| • Fylkesveg 60 Tyvanestunnelen          | Liten breidde og ligg i kurve  |
| • Fylkesveg 60 i Utvik                  | To bruer ovanfor sentrum har for liten breidde<br>Strekning med smal veg aust for sentrum mot Innnvik                      |
| • Fylkesveg 5725 Utvik – Molderheim     | Utviding av møteplassar utført 2020 og under arbeid i 2021   |

## 9.5 Prioritering av gang- og sykkelvegar i Stryn kommune

### Tiltak langs riksveg

Oppstilling og prioritert er lik med vedtak i forrige plan.

Pri.		Lengde i m
1	Rv 15, Frå vegkryss Svarstad/Faleide til avk. mot Vinsrygg (gml. riksveg)	1150
2	Rv 15, Frå Rise bru austover til Storesunde (kryss Fv 722)	7400
3	Rv 15, Frå Grønevik austover til eksist. g/s-veg nærmere Stryn sentrum	500
4	Rv 15, Frå Storesunde (vegkrysset til Flo) - austover til Meland	2200
5	Rv 15 - Frå eksist. g/s-veg ved Betel vestover til avkøyringa til Hjelle	650
6	Rv.15, Vegkrysset til Stryn MNP - Statoilstasjonen (Stryn Mek. Verkstad)	120

### Tiltak langs fylkesveg

Innspel frå Stryn kommune – Regional transportplan for Vestland fylke 2022 – 2033 – høyningsuttale sak FO 022/21 av 04.02.2021

Pri.		Lengde i m
	Fv 60, Frå Solvik og austover på Fv 60 til eksist. g/s-veg i Loen sentr. Tiltaket er gjeve løyving og planarbeidet pågår for oppstart i 2021	1950

Tiltaket på pri. 2 stod på pri. 8 og pri. 10 i forrige plan.

1	Fv 60, Samanhengande g/s-veg frå Hildastranda til Innvik sentrum	800
2	Fv 60, Frå ende g/s-veg ved Loen skule til Tyvaneset (helikopterpl.)	1000
	Fv 60, Frå Auolemvegen (eksist. g/s-veg) til Avleinvikja (ekist. g/s-veg)	1500
3	Fv 60, Frå eksist. g/s-veg ved Skarsteinkaia til ende regulert g/s-veg	1280
4	Fv 60, Frå ungdomsh. Urdabrun til barneh. i Utvik + langs 2 stk. Fv.bruer	140
5	Fv 60, Frå Solvik og vestover på Fv 60 til Rake	750
6	Fv 60, Frå Skogstadkrysset i Innvik til Hamnen (mot Utvik)	390
7	Fv 60, Sjøatunet (Utvik sentrum) - Hage	450
8	Fv 60, Frå Visnes - Staveneset badeplass	900
9	Fv 5724, Gangveg Olden sentrum – Løken bru	1830

### Tiltak langs kommunal veg

Pri.		Lengde i m
	Ingen planar om adskilt gang-/sykkelveg langs kommunal veg	
1.	Setrevegen – vidareføring av oppbygd fortau til Hogane	1120
2.	Geilevegen, fortau	650

## 10. ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka i denne planen skal vere del av i økonomiplanarbeidet i Stryn kommune .

Kommunalsjef teknisk har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde. Evt. at det vert løyvd ein årleg fast sum til trafikktryggingstiltak.

Kommunalsjef teknisk etat vil ved framtidige økonomiplanperioder prøve å få på plass årlege løyvingar for kommunale eigenandelskostnader i samband med tiltak som kan søkjast om fylkeskommunalt trafikktryggingstilskot til.

Vestland fylkeskommune kan løyve opp mot 1,0 mill. i tilskot pr. tiltak.

Men det føreset eigenandel (kommunal eller privat) på min. 50% og at kommunen har ein godkjent TS-plan.

## 11. EVALUERING, RULLERING

Det vert årleg, i samband med budsjett-/økonomiplanarbeid, gjennomført møte i arbeidsgruppa.

Her vert evt. nye innspel/tiltak drøfta, inkl. endring av prioriteringsrekkefølga av tiltaka, med påfølgjande politisk handsaming.

Planen skal rullerast 4. kvart år i samsvar med Stryn kommune sin planstrategi.

### VEDLEGG

- 1) Oversikt, fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar 2000-2020
- 2) Rettleiar for ein Trafikksikker Kommune
- 3) Samlerapport STRYN 2010-2019
- 4) Ulykkesstatistikk SVV pr. desember 2020