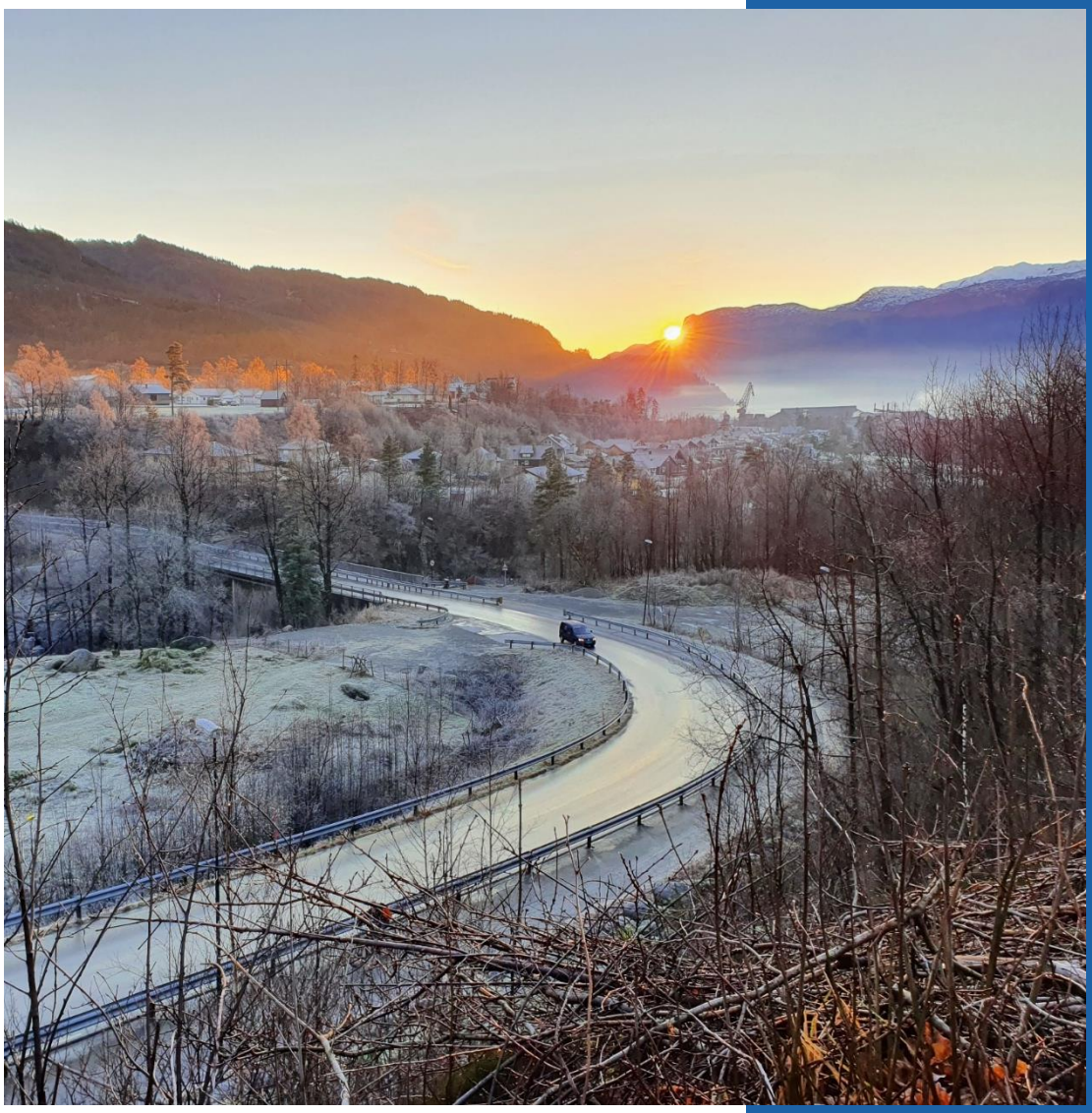
Sauda kommune

Trafikksikkerhetsplan 2021-2024



Vedtatt 24.03.2021, sak 020/2021

Innhold

1. Forord 2
2. Innledning 2
2.1. Historikk 2
2.2. Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid 2
2.3. Samarbeidspartnere 2
3. Nasjonale og regionale føringer 3
3.1. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering 3
3.2. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 3
3.2.1. Barnas transportplan 3
3.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 4
3.4. Folkehelse og trafikksikkerhet 4
3.5. Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland, 2018-2023 4
3.6. Trafikksikker kommune 5
3.7. Lokale planer for Sauda kommune 5
3.7.1. Kommuneplan 2019-2031 5
3.7.2. Handlingsplan folkehelse 2019 5
3.7.3. Hjertesone og sykkelsatsing 6
4. Sauda kommune – bakgrunn, trafikk- og ulykkessituasjon 6
4.1. Befolkning, skoler og barnehager 6
4.2. Vegnett og trafikk 8
4.3. Reisevaner 9
4.4. Ulykkesstatistikk 10
5. Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Sauda 14
6. Kommunale tiltak 14
6.1. Ikke-fysiske tiltak 14
6.1.1. Risikoadferd i trafikken 16
6.1.2. Befolkningsgrupper 17
6.1.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper 19
6.1.4. Kjøretøyteknologi 20
6.1.5. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor 20
6.2. Fysiske tiltak 21
7. Økonomi 24
8. Oppfølging og evaluering 24

1. Forord

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen. Trafikksikkerhetsarbeidet for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak.

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen også et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har også ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

En trafikksikkerhetsplan skal presentere utfordringer, målsetninger og prioriteringer for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Trafikksikkerhetsplanen 2021 – 2024 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Sauda kommune. Det er viktig å sikre at trafikksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

2. Innledning

2.1. Historikk

Denne planen er nummer tre i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Sauda kommune. I 2001 ble Sauda kommunes første trafikksikkerhetsplan (TS-plan) vedtatt og var gyldig i perioden 2001-2010. Ny plan ble vedtatt 20.mai 2015 for perioden 2015-2019, med revisjon i oktober 2016. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen og dette er langt på vei oppnådd.

2.2. Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsarbeidet i Sauda kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021-2024 er tillagt prosjektleder for sykkelsatsing og trafikksikkerhet og Trafikksikkerhetsutvalget. Planen er basert på en mal utarbeidet av Trygg Trafikk som bl.a. legger vekt på ikke-fysiske tiltak beskrevet i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021». Mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd fra nasjonalt til kommunalt nivå.

I 2017 ble Sauda kommune godkjent som Trafikksikker kommune. I den forbindelse ble Trafikksikkerhetsutvalget opprettet. Utvalget består av representanter fra kommuneadministrasjon (plan og forvaltning, drift, folkehelse), skole og barnehage, samt politiet. Utvalget har som formål å jobbe for god trafikksikkerhet for alle, og øke fokus og kompetanse på dette feltet. Ansvar og oppgaver inkluderer bl.a. arbeid med trafikksikkerhetsplan, årlig handlingsplan, søke trafikksikkerhetsmidler, gå/sykle kampanjer, trafikksikker skoleveg, og trafikkforhold rundt spesielt utsatte områder som skole, barnehage, helse- og omsorgssenter osv.

2.3. Samarbeidspartnere

- Trygg Trafikk Rogaland
- Rogaland Fylkeskommune

3. Nasjonale og regionale føringer

3.1. Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – Samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkesundersøkelser.
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

3.2. Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan

Nasjonale mål og hovedområder for innsats:
Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030. Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

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

3.2.1. Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen

- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

3.3. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill 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 prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

3.4. Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

3.5. Handlingsplan for trafikksikkerhet for Rogaland, 2018-2023

Fysiske tiltak

Trafikksikkerhet på fylkesvegnettet følges opp gjennom handlingsprogrammet for fylkesveier.

Ikke-fysiske tiltak

Følgende områder er definert som satsingsområder i det fylkeskommunale arbeidet.

Trafikksikkerhet inn på systemnivå, herunder:

- Flere kommuner skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune»
- Videreutvikle samarbeid innenfor «Partnerskap for folkehelse»
- Trafikksikkerhet innarbeides i bedrifters HMS-system

Fokus på risikoutsatte grupper:

- Eldre bilførere
- Unge bilførere
- Mc førere
- Rusmisbrukere
- Innvandrere

3.6. Trafikksikker kommune

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er vegeier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper transporttjenester og er ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel, og har slik et stort ansvar for å forebygge ulykker. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune, som er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikksikkerhet. Godkjenningen setter krav til kommuneledelse, barnehager, skoler, teknisk avdeling, planavdeling, kulturavdeling, kommunelege og helsestasjoner.

Sauda kommune ble godkjent som trafikksikker kommune i 2017 og skal re-godkjennes i 2021.

3.7.Lokale planer for Sauda kommune

3.7.1. Kommuneplan 2019-2031

Sauda kommune vedtok i mai 2020 ny kommuneplan for perioden 2019-2031. I denne settes det flere mål knyttet til tilrettelegging for myke trafikanter og trygge skoleveger. Relevante mål fra kommuneplanen:

- Me skal sikra og skapa trygge tilhøve for ungar og mjuke trafikantar. Me vil legga til rette for samanhengande gang- og sykkelforbindelsar til og gjennom sentrum, samt mellom viktige målpunkt. Me vil sikra at barn og unge i størst mogleg grad kan gå eller sykla til skulen gjennom utbygging av trygge skulevegar.
- Gang og sykkelsti langs elva byggast som klimaførebyggjande tiltak.
- Me skal planlegga og utvikla attraktive og samanhengande nettverk for gange og sykkel.
- Me skal legga til rette for utvikling av Sauda som «sykkelby». Gjennomgåande gang- og sykkelvegar til og i sentrum skal prioriterast.
- Det skal vera lett og trygt å gå og sykle. Me skal prioritera tilrettelegging for fotgjengerar og sykkel.
- Utvida nettverk av gang og sykkelveg gjennom sentrum –samanhengande sykkelveg frå Lona til Svandalsfossen.
- Minst tretti prosent av korte reiser er med gang og sykkel.

3.7.2. Handlingsplan folkehelse 2019

Relevante mål fra Sauda kommunes handlingsplan for folkehelse:

- Mål: trafikksikker kommune
    - Vidare arbeid og utvikling av «Trafikksikker kommune»
    - Strøing av glatte vegar/trapper/gangvegar
    - Tilrettelegging av uterom-og grønstruktur og etablera gang-og sykkelvegar som gjer at me vel fysisk aktivitet framfor motorisert transport.
    - Betre overgang mellom transportformer. T.d. parkering av bil/sykkel på «kollektivsentralar».
- Mål: Trafikksikker skuleveg
    - Færrast muleg skader og ulykker i skulekvardagen
    - Skilting, gang og sykkelveg, vidare utbygging
    - Hjertesone
    - Gode haldningar blant barn og vaksne
- Mål: Trygg tilgang til leke-og rekreasjonsområder

    - Vurder fartsgrensene, særleg i Åbøbyen, sentrum, kaien og andre bustadområder. Dette i samanheng med Brugata som miljøgate, reguleringsplanar, sentrumsplan mm
- Mål (barnehage): Barna er trygge i trafikken
    - «Tarkus-barnas trafikkvenn» eller «Naffen» for førskulegruppa + praktisk trafikkopplæring for dei mindre barna.
- Mål (grunnskulen): Færrast muleg skader og ulykker i skulekvardagen
    - Kontinuerleg arbeid for betre trafikktryggleik
    - Deltaking i «Beintøft, gå til skulen-kampanje»
- Mål (barn og unge): Alle brukar refleks for å hindra skader og ulykker
    - Markering nasjonal refleksdag, Trygg Trafikk
    - Alle i 1. klasse får gratis refleksvest

3.7.3. Hjertesone og sykkelsatsing

I 2018 ble det vedtatt at Sauda kommunes grunnskoler skal få etablert Hjertesone for å øke trafikksikkerheten rundt skolene, gjennom å redusere foreldrekjøring og legge til rette for at flere kan gå og sykle til skolen. Dette arbeidet ble igangsatt høsten 2019.

Sauda kommune har også utarbeidet en sykkelstrategi og en plan for sykkelvegnettet gjennom Rogaland fylkeskommunes satsing «Sykling på mindre steder», som også er relevant for trafikksikkerhetsarbeidet. Strategien inneholder mål og tiltak frem mot 2030, med handlingsplan som skal rulleres jevnlig. Plan for sykkelvegnettet peker ut hvilke deler av gatenettet som skal tilrettelegges for sykling.

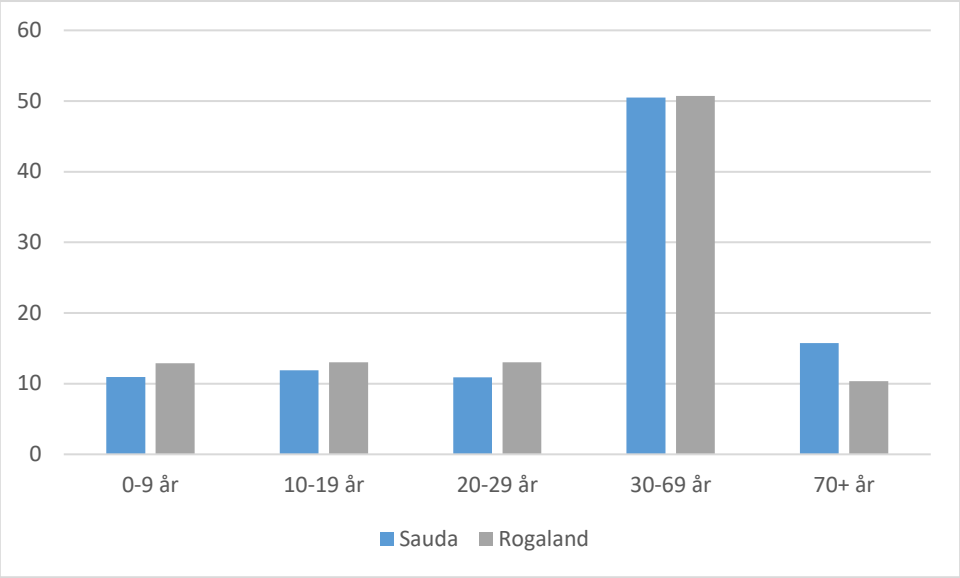
Sykkelstrategien har utpekt to satsingsområder: barn og ungdom, og strekningen Lona-Svandalsfossen, og inneholder tiltakspakker med fokus på disse. Hovedmålet for sykkelstrategien er at Sauda skal være Norges beste sykkelkommune i 2030 med en sykkelandel på 20%. En rekke undermål er også definert, bl.a. knyttet til sikkerhet:

- Det skal være sikkert å sykle i Sauda: Ingen alvorlig skadde eller omkomne i gang- og sykkelulykker
- Det skal oppleves trygt å sykle i Sauda

4. Sauda kommune – bakgrunn, trafikk- og ulykkessituasjon

4.1. Befolkning, skoler og barnehager

Sauda kommune hadde per 1.1.2020, 4595 innbyggere. De siste 10 årene har befolkningstallet i Sauda sunket fra 4695, en nedgang på ca 2%. Figur 1 viser alderssammensetningen i Sauda per 1.1.2020 sammenlignet med Rogaland. Figuren viser at andelen i gruppen over 70 år er høyere i Sauda enn i Rogaland (16% vs 10%). I de andre aldersgruppene er det små forskjeller.



Figur 1: Prosentvis aldersfordeling for befolkningen i Sauda og Rogaland.

Sauda kommune er delt inn i tre skolekretser, hver med egen barneskole. Det er én ungdomsskole i Sauda, der alle barneskolene blir samlet i 8. klasse. I tillegg har kommunen Sauda vidaregåande skule, med elever fra hele regionen. I hver skolekrets ligger én barnehage, med unntak av Austarheim skolekrets som har to. Figur 2 viser plassering av skoler og barnehager. Noen elever går på annen skole enn den de sogner til pga spesielle ønsker eller forhold. Elever får gratis skoleskyss dersom de har mer enn 2 km reiseveg til skolen i 1. klasse eller mer enn 4 km for 2.- 10. klasse. I tillegg får elever med farlig eller vanskelig skoleveg gratis skyss uavhengig av avstand, basert på individuelle vurderinger.

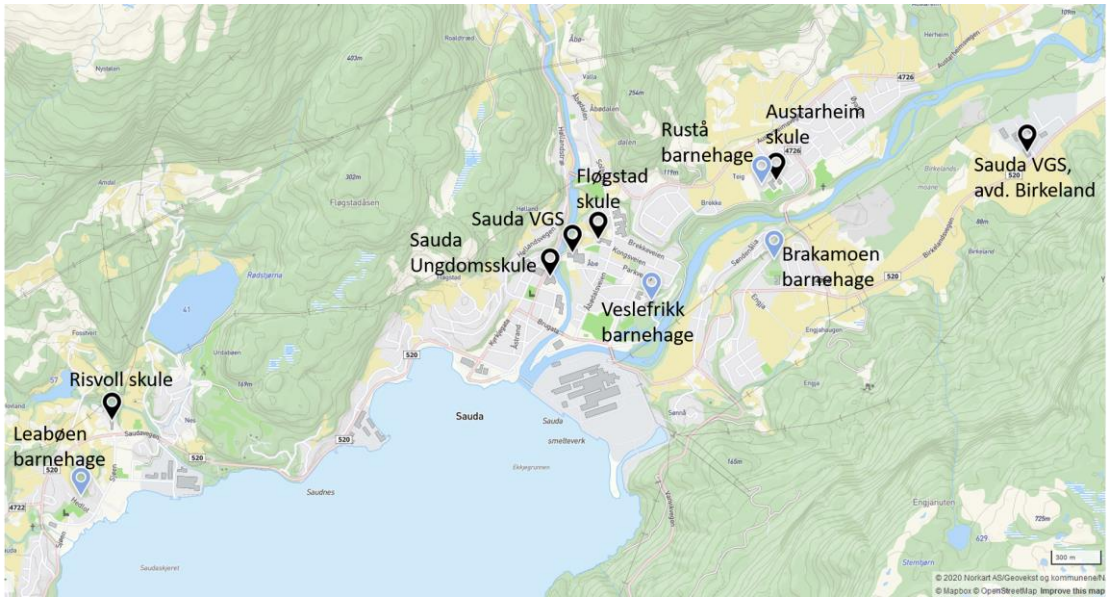
Tabell 1. Informasjon om skoler og skoleveg (tall fra www.gsi.udir.no for skoleåret 2019/2020).

Skole	**Trinn**	**Antall elever**	**Plassering og skoleveg**
Austarheim skule	1-7	178	Skolen ligger i boligfeltet Rustå. De fleste elevene har trygg skoleveg i boliggater og langs gang- og sykkelveg. Noen elever må gå langs og/eller krysse Fv 4726 (Austarheimsvegen, Kastfossvegen) eller Fv 520 (Birkelandsvegen). Elever som bor på Maldal, Maldalsveien og Indre Birkeland har fått innvilget skoleskyss etter farlig eller vanskelig skoleveg. I tillegg får elever fra Hellandsbygd, Fiveland, og Vanvik skoleskyss (totalt 9 elever i skoleåret 2019/2020).
Fløgstad skule	1-7	135	Skolen ligger nær Sauda sentrum ved Åbødalsveien. Mange elever har skoleveg langs lite trafikkerte boliggater eller langs større veger tilrettelagt med fortau. Noen må også ferdes langs mer trafikert veg og/eller langs veg uten egen tilrettelegging. 1.klassinger fra Djupadalen får skoleskyss (ingen elever i skoleåret 2019/2020).
Risvoll skule	1-7	96	Skolen ligger ved Fv 520 i Saudasjøen. Noen elever må krysse Fv 520 i gangfelt, denne er til tider sterkt trafikkert. Elever fra Borvik, Gausvik, Amdal og øvre deler av Svandalsveien får

			skoleskyss etter farlig eller vanskelig skoleveg (8 elever i skoleåret 2019/2020.)
Sauda Ungdomsskule	8-10	183	Skolen ligger i Sauda sentrum og har elever fra hele Sauda. Noen sykler eller går og en del blir kjørt av foreldre og slippes bl.a. av langs Fv 4724. I skoleåret 2019/2020 bodde 62 elever mer enn 4 km unna skolen og fikk gratis skoleskyss.
Sauda Vidaregåande Skule	1-3	340	Hovedskolen ligger på Lofthus. En linje (transportlinjen) er lokalisert på Birkeland. Skolen har elever fra hele regionen.

Tabell 2. Informasjon om barnehager (tall fra www.basil.udir.no).

Barnehage	Antall barn	Plassering
Brakamoen	70	Barnehagen ligger i boligfeltet Andersengja på Birkeland.
Leabøen	40	Barnehagen ligger i boligområde ved Sjøen i Saudasjøen.
Rustå	45	Barnehagen ligger ved siden av Austarheim skule, i boligfeltet Rustå.
Veslefrikk	71	Barnehagen ligger i Torsveien i Åbøbyen.



Figur 2: Kart over Sauda med plassering av skoler og barnehager.

4.2. Vegnett og trafikk

Sauda kommune grenser til Vestland fylke i vest, nord og øst og mot Suldal kommune i sør og sørøst. Hovedvegen gjennom Sauda er Fv 520, som starter på Ropeid i Suldal kommune og går til Hordalia i Ullensvang. Dette er også nasjonal turistvei. Fv 520 er vinterstengt mellom Hellandsbygd og Røldal. Dette betyr at det i 5-6 måneder av året ikke finnes gjennomkjøringstrafikk i Sauda. Sauda kommune har seks fylkesveger og et stort antall kommunale veger.

Eramet genererer noe tungtrafikk i forbindelse med transport av gass og slam. Størstedelen av denne trafikken går på Fv 520 sørover og østover.

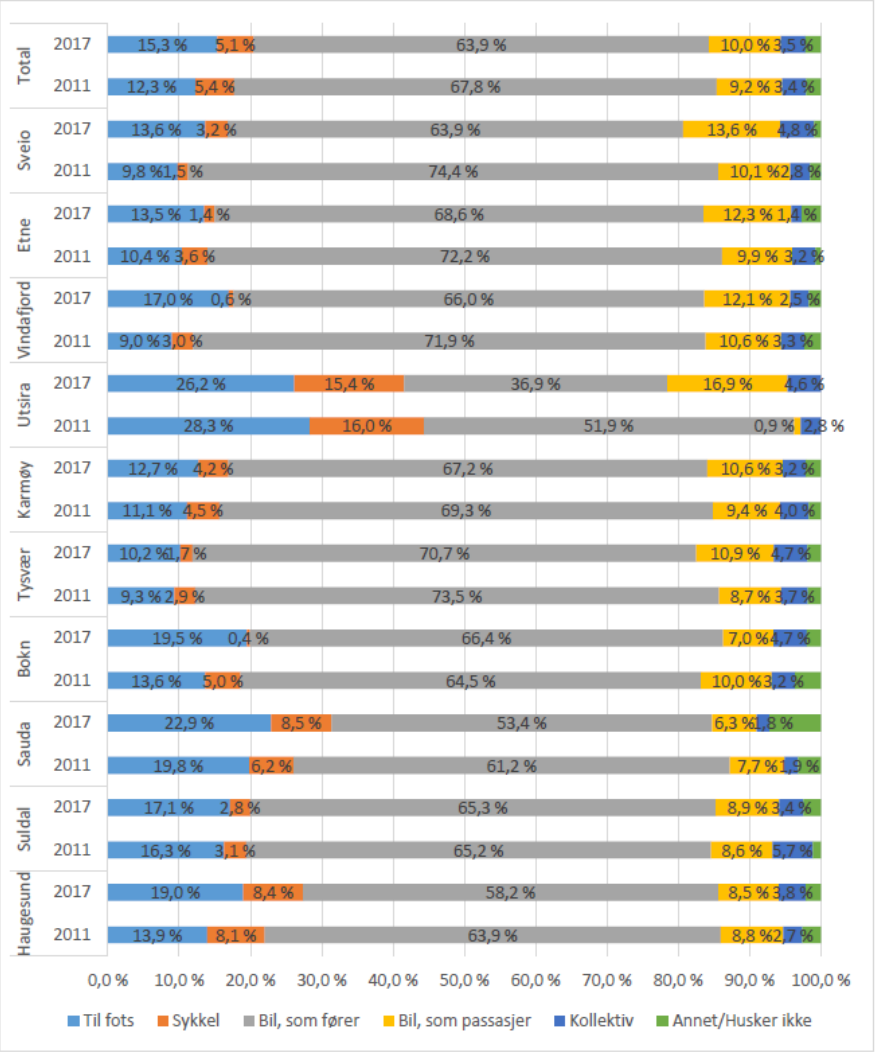
Kommunen har avfallsanlegg på Birkeland. Hit kjøres alt avfallet som kommunen samler inn, og avfall fra private og næringsliv. Avfallet sorteres her før det transporteres videre med kontainerbiler ut av kommunen, deriblant til Haugesund. Denne kontainerbilen følger Fv 520 ut av kommunen.

Det finnes ingen tellinger eller beregninger som viser tungtrafikkandelen på vegnettet i Sauda utenom for Fv 520.

Da 6-års reformen ble innført i skolene økte privatkjøringen til skolen i forbindelse med henting og levering. Dette medførte økt trafikk på vegnettet rundt skolene om morgenen og ettermiddagen.

4.3. Reisevaner

Ifølge Reisevaneundersøkelsen (RVU) for Haugalandet i 2017 er fordeling av reisemiddel i Sauda som vist i Figur 3. RVUen er kun basert på befolkningen over 13 år. Nesten 60% av reisene er med bil, mens ca 23% av reiser er med gange, og 8,5 % er med sykkel.



Figur 3: Hovedreisemåte blant befolkningen over 13 år på Haugalandet etter kommune. Figur fra Bayer (2018).

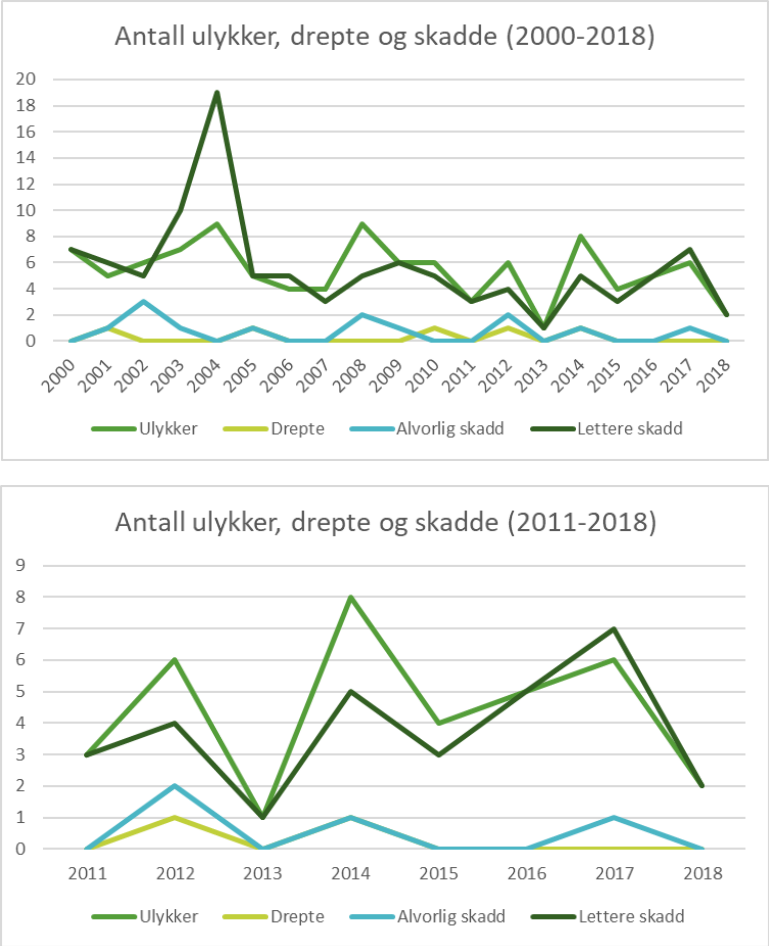
RVUen viste at 90% av de over 18 år i Sauda har førerkort klasse B, og 68% sier at de alltid har tilgang til bil. Av innbyggerne over 13 år oppga 75% å eie eller disponere sykkel.

4.4. Ulykkesstatistikk

Data i dette kapittelet er hentet fra Nasjonal vegdatabank på vegkart.no og inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen. Datagrunnlaget inkluderer alle ulykker som her er registrert under Sauda kommune.

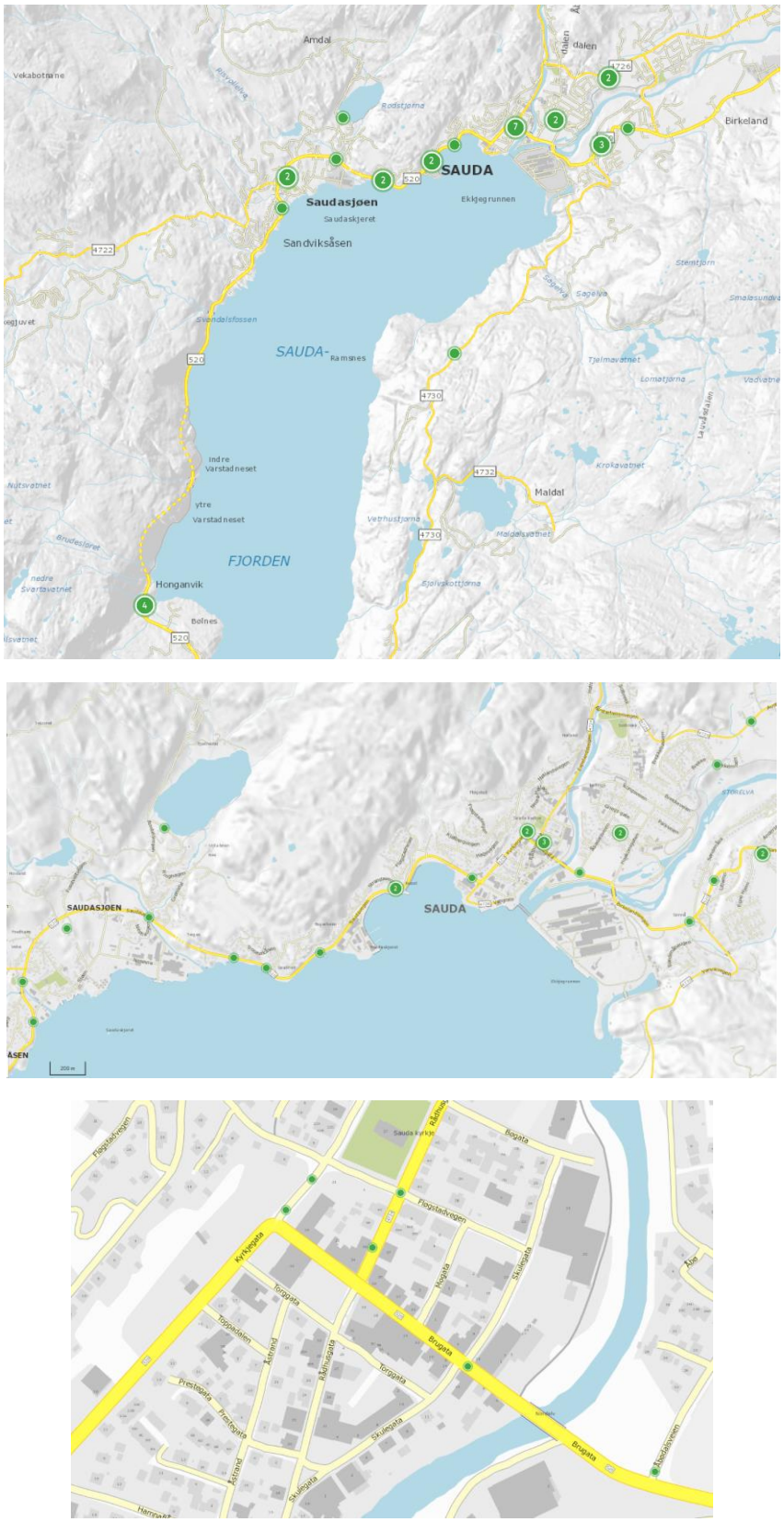
I perioden 2011-2018 er det registrert 35 ulykker, med til sammen 2 omkomne, 4 alvorlig skadde og 30 lettere skadde. I forrige åtteårs-periode (2003-2010) var det til sammenligning 50 ulykker med 2 omkomne, 5 alvorlig skadde og 58 lettere skadde.

Figur 4 viser antall ulykker, drepte og skadde per år i perioden 2000-2018 (øverst) og 2011-2018 (nederst). Figuren viser at antall ulykker per år de siste 18 årene har vært mellom 1 og 9. Antall drepte har vært 0 eller 1 per år. For perioden 2011-2018 er gjennomsnittlig antall alvorlig og lettere skadd per år henholdsvis 0,5 og 3,8.



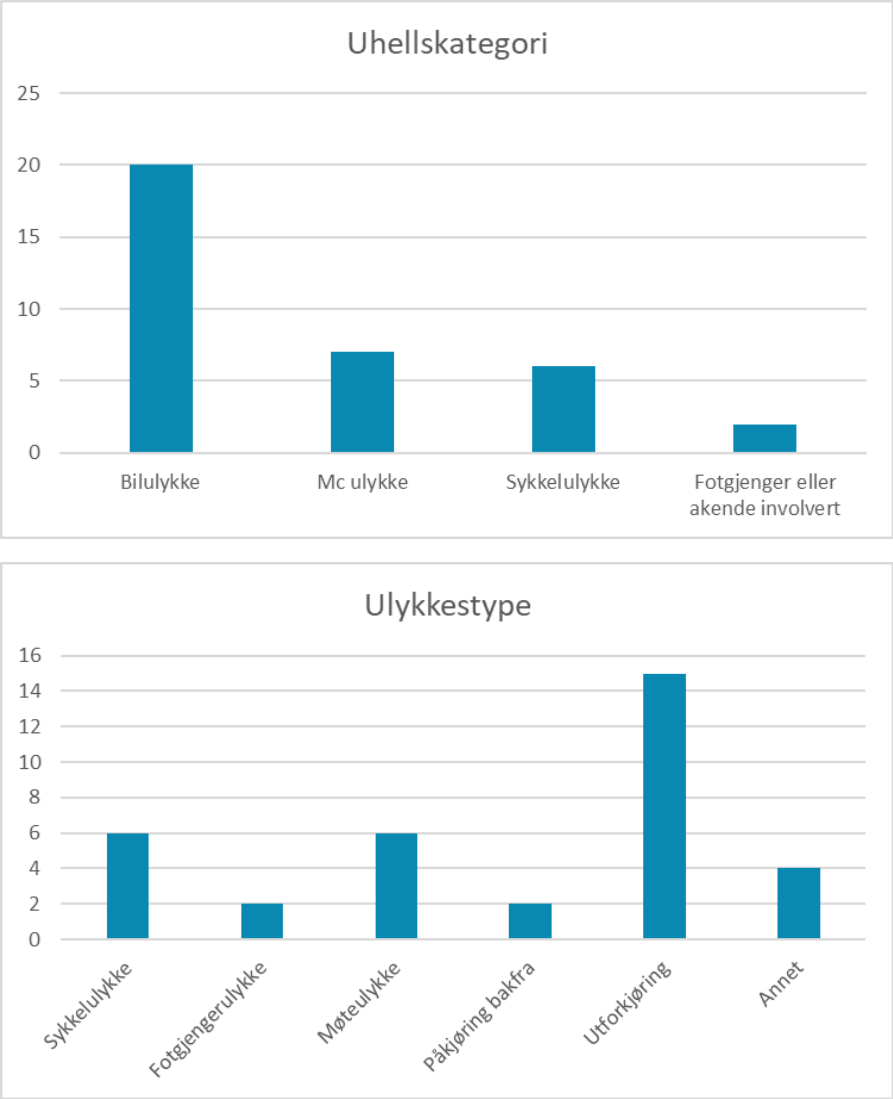
Figur 4: Antall ulykker og drepte/skadde i Sauda i perioden 2000-2018 (øverst) og 2011-2018 (nederst).

Figur 5 viser lokasjon av registrerte trafikkulykker i Sauda kommune i perioden 2011-2018. De fleste av disse er i sentrale områder fra Saudasjøen og inn til sentrumsområdet.



Figur 5: Registrerte ulykker i perioden 2011-2018, i hele kommunen (øverst), i sentrale deler (midten) og sentrum (nederst). Figurer fra vegkart.no.

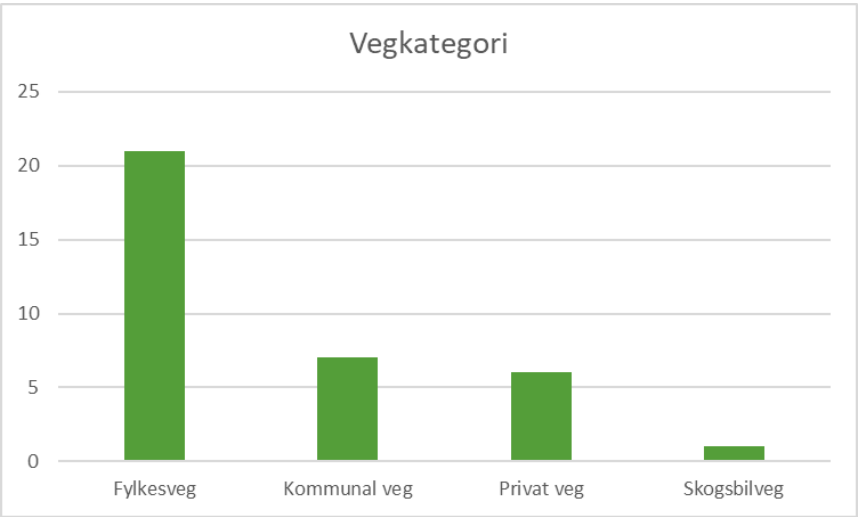
Figur 6 viser hvilke typer ulykker som forekommer oftest. De fleste ulykkene er bilulykker, og utforkjøringer er dominerende. De to omkomne i perioden 2011-2018 er en i Mc ulykke og en i bilulykke, begge med bare ett kjøretøy involvert.



Figur 6: Ulykker i perioden 2011-2018 fordelt på uhellskategori (øverst) og ulykkestype (nederst).

I perioden 2011-2018 er det registrert seks sykkelulykker og to fotgjengerulykker i Sauda. De to fotgjengerulykkene skjedde i sentrum, i Kyrkjegata og Rådhusgata, begge rett nord for kryssene med Brugata. En ble lettere skadd, en alvorlig skadd. Fire av sykkelulykkene skjedde også i/nær sentrum. I tillegg var det en ulykke i Åbøbyen og en på Brekke. I alle ulykkene ble syklistene lettere skadd. I fem av de seks sykkelulykkene var syklisten barn/ungdom (under 16 år). Figur 7 viser lokasjon av fotgjenger- og sykkelulykker.

Figur 7: Lokasjon av fotgjengerulykker (øverst) og sykkelulykker (nederst) i perioden 2011-2018.



Figur 8: Ulykker i perioden 2011-2018 fordelt på vegkategori.

Figur 8 viser hvordan ulykkene er fordelt på vegtype, og viser at de fleste ulykker (60%) skjer på fylkesveg. Alvorlighetsgraden er erfaringsmessig større på fylkesveger og riksveger, da hastighetene

ofte er høyere og konsekvensen av en ulykke blir alvorligere. I denne perioden var begge de to omkomne og to av de fire alvorlig skadde involvert i ulykker på fylkesveg.

5. Visjon og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Sauda

For perioden fremover er det definert følgende visjon, satsingsområde og mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Sauda:

Visjon:
I Sauda kommune skal det, i likhet med visjonen i Nasjonal transportplan, ikke være ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Satsingsområder:
Kommunen er i gang med prosjekter innen sykkelsatsing og etablering av Hjertesoner rundt kommunens grunnskoler. Saudas kommuneplan setter flere mål knyttet til trygge skoleveger og tilrettelegging for økt transport med sykkel og gange, og dette er derfor også satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet.

I tillegg legger denne planen opp til å følge anbefalinger for kommunale tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet for å sikre bredt fokus på trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Følgende mål er definert:

- Legge til rette for at flest mulig barn og unge trygt kan gå og sykle til skole/barnehage og til fritidsaktiviteter
    - Gjennom etablering av hjertesoner ved kommunens grunnskoler og sentrale målpunkt for barn (idrett/kultur).
    - Ved å utbedre tilbud for myke trafikanter langs skoleveg
    - Gjennom ikke-fysiske tiltak rettet mot barn og foreldre for å redusere foreldrekjøring
- Bedre tilrettelegging for gående og syklende
    - Ved å definere et hovednett for sykkel som skal ligge til grunn for fremtidig planarbeid og prosjekter
    - Ved å utarbeide en sykkelstrategi med tiltaksplan og handlingsplan
    - Ved å prioritere hensyn til gående og syklende i planarbeid, utbygging, drift og vedlikehold
- Kommunen skal re-godkjennes som Trafikksikker kommune

Målene er ikke presentert i prioritert rekkefølge.

6. Kommunale tiltak

6.1.Ikke-fysiske tiltak

Arbeid med trafikksikkerhet må være kontinuerlig og gjennomgående gjennom kommunens ulike etater. For å skape gode holdninger og trafikksikker atferd er det viktig at opplæring og påvirkning begynner tidlig og er noe man møter jevnlig.

Helsestasjon:
Helsestasjonene får tidlig kontakt med barn og foreldre gjennom svangerskapsoppfølging og

kontroller. Helsestasjonene gir foreldreveiledning og støtter foreldre for å sikre en trygg og god oppvekst for barna. Trafikksikkerhet og råd om for eksempel sikring av barn i bil bør inngå i dette arbeidet.

Barnehage og skole:
Barn har rett på en trygg og god oppvekst, der trafikksikkerhet inngår. De voksne har ansvar for trafikksikkerhet og er rollemodeller for barna. Gode holdninger og vaner bør etableres tidlig i livet, og barnehage og skole er viktige arenaer for trafikkopplæring. Barna bør møte emnet tidlig, ofte og fra ulike vinklinger. Foreldrene bør også involveres og gjøres bevisste sine roller som forbilder.

I barnehagen er trafikk integrert som en del av rammeplanen gjennom fagområdene nærmiljø og samfunn. Trafikksikker kommune setter bl.a. krav til at barnehagene integrerer trafikkopplæring i arbeidet sitt og i årsplanen, at trafikksikkerhet er et tema i barnehage-hjem samarbeid og at det er et fokus på tur både til fots og med bil/buss.

Trafikkopplæring i skolen er forankret i både overordnet del og i fagplanene i Kunnskapsløftet. Trafikksikker kommune setter bl.a. krav til at trafikkopplæring er integrert i lokal læreplan/årsplan, at trafikksikkerhet er et tema i samarbeid med foreldre, og at skolen har rutiner for trafikksikkerhet på tur. Skolen skal sammen med FAU gi råd om sykling til skolen.

En del foreldre kjører barna sine til skole og fritidsaktiviteter. Dette kan delvis være pga utrygg veg, dårlig vær/føre osv, men det kan også virke som dette har utviklet seg til en vane, noe man ser generelt på landsbasis. Dette har uheldige konsekvenser i form av økt trafikk i skolenes nærområde rundt skolestart og –slutt, som gir et mer uoversiktlig trafikkbilde og kan skape uheldige situasjoner. I tillegg kan det føre til mindre aktivitet blant barna. Aktiv skoleveg er positivt for elevene og gir mosjon, frisk luft, sosialt samvær og bidrar til å lære dem å ferdes i trafikken. Skolene bør stimulere barn til å gå eller sykle til skolen, i all slags vær. Hjertesone er et nasjonalt tiltak som skal bidra til redusert foreldrekjøring og bedre trafikksikkerhet rundt skolene.

Helse:
Legene har en viktig rolle når det kommer til vurdering av personers helsetilstand med tanke på rett til å føre motorvogn. Ifølge kriterier for trafikksikker kommune skal kommunelegen medvirke til at fastlegene skal ha god nok kjennskap til vegtrafikkloven §34 som omtaler dette.

Kommunen ellers:
Trafikksikkerhetsarbeidet skal også ivaretas i andre avdelinger. Teknisk avdeling har bl.a. ansvar for å kvalitetssikre trafikksikkerhet i forbindelse med annleggsvirksomhet, for å utarbeide prioriteringslister over behov for trafikksikkerhetstiltak og søke fylkeskommunale midler til disse. Planavdelingen har ansvar for at trafikksikkerhet vurderes og vektlegges i planarbeidet. Kommunen skal gjennom kulturavdelingen stimulere frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport i sine virksomheter. Samarbeid med eksterne parter er også viktig. Politiet har en sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet, og er en viktig samarbeidspartner for kommunen for eksempel innen holdningsskapende arbeid.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet (2018-2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Tilstandsmål er satt innenfor 13 ulike innsatsområder. I følgende delkapittelet beskrives de nasjonale tilstandsmålene og innsatsområdene Sauda kommune finner det mest relevant å jobbe med. Under hvert område konkretiseres kommunale tiltak som kan bidra til å nå de nasjonale målene.

6.1.1. Risikoadferd i trafikken

Nasjonale mål:

Kategori	Måleparameter	Status	Mål
Fart (kap. 4.2)	Andel av kjøretøy som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kap. 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)
Bilbelte/sikring av barn i bil (kap. 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

Kategori	Tiltak	År	Ansvar
Fart	Gjøre kjent og ta i bruk kommunens egne retningslinjer for ferdsel i trafikken.	Kontinuerlig	Rådmann/ enhetsledere
	Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU) og ledermøte.	Kontinuerlig	Rådmannen
	Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS*.	2021	Rådmannen
Rus	Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Ved kjøp eller leasing av nye biler skal alkolås innarbeides som en del av anbudsgrunnlaget.	Kontinuerlig	Rådmannen
	Rusmiddel og trafikksikkerhet som tema på ledermøte og personalmøte.	Kontinuerlig	Rådmannen/ enhetsledere
	Ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS*.	2021	Rådmannen
Bilbelte / sikring av barn i bil	Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.	Kontinuerlig	Rådmannen

	Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.	Kontinuerlig	Helsesykepleier
	Tema sikring av barn i bil ved foreldremøte i skole og barnehage.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Gjøre kjent og ta i bruk kommunens egne retningslinjer for ferdsel i trafikken.	Kontinuerlig	Rådmannen/ enhetsledere
	Ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS*.	2021	Rådmannen

*utviklet på KS-læringsplattform av Trygg Trafikk.

6.1.2. Befolkningsgrupper

Nasjonale mål:

Kategori	Måleparameter	Status	Mål
Barn 0-14 år (kap. 5.2)	Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)
Ungdom og unge førere (kap. 5.3)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-30 %^
Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser (kap. 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		-30%^
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		-30%^

^Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenlignet med perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

Kategori	Tiltak	År	Ansvar
Barn 0-14 år	Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (Hjertesone).	Kontinuerlig	Enhetsledere, prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
	Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler.	Kontinuerlig	Enhetsledere, prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
	Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.	Kontinuerlig	Enhetsledere, prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet

	De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.	2021	Enhetsledere
	Kommunen skal påvirke til at alle de private barnehagene skal ha være godkjent som Trafikksikker barnehage.	2021	Kommunalsjef oppvekst og kultur
	Skolene skal være godkjent som Trafikksikker skole.	2021	Enhetsledere
	Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Kommunen skal stimulere frivillige lag og organisasjoner til å ha trafikksikkerhet som tema på sine møter.	Kontinuerlig	Kommunalsjef oppvekst og kultur
	Sørge for tilstrekkelig kompetanse for god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.	Kontinuerlig	Kommunalsjef oppvekst og kultur
	Dialogmøte med busselskap om trafikksikkerhet i forbindelse med stoppesteder, av/på-stigning, samt gjennomgang av skiltede bussholdeplasser mtp bruk.	2021	Prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
	Oppdatere handlingsplan for trafikkopplæring i barnehage og skole.	2021	Kommunalsjef oppvekst og kultur
	Trafikksikkerhetsplan utarbeides for hver skole.	2022	Enhetsleder/ Prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
Ungdom og unge førere	Sørge for at Sauda ungdomsskule har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk.	2022	Enhetsleder
	Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	2022	Enhetsleder
	Kommunen skal stimulere frivillige lag og organisasjoner til å ha trafikksikkerhet som tema på sine møter.	Kontinuerlig	Kommunalsjef oppvekst og kultur
Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser	Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser.	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Kommunen skal stimulere pensjonistforeningene til å integrere tema trafikksikkerhet i sin virksomhet.	Kontinuerlig	Kommunalsjef oppvekst og kultur

6.1.3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

Nasjonale mål:

Kategori	Måleparameter	Status	Mål
Gående og syklende (kap. 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende		Samlet i planperioden: 165km på riksveg (2018-2021) 230 km på fylkesveg (2018-2021)
	Andel syklende som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)
Motorsykkel og moped (kap. 6.3)	Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km		-30%^

^Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenlignet med i perioden 2013-2016.

Kommunale tiltak:

Kategori	Tiltak	År	Ansvar
Gående og syklende	Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).	Kontinuerlig	Enhetsledere
	Arbeide for mer sykkel- og gangveg.	Kontinuerlig	Enhetsleder drift/ prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
	Ferdigstille sykkelstrategi og Plan for sykkelvegnett.	2021	Prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet
	Hensyn til myke trafikanter skal sikres i forbindelse med vegarbeid.	Kontinuerlig	Enhetsleder drift/Kontaktpunkt mot ROGFK
Motorsykkel og moped	Trafikkopplæring i samsvar med kompetansemåla i kunnskapsgrunnlaget.	Kontinuerlig	Enhetsleder
	Sørge for at Sauda ungdomsskule har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk.	2022	Enhetsleder
	Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.	2022	Enhetsleder
	Mopedopplæring som en del av valgfag trafikk skal vurderes.	2022	Enhetsleder

6.1.4. Kjøretøyteknologi

Nasjonale mål:

Kategori	Måleparameter	Status	Mål
Kjøretøyteknologi (kap. 8.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14,4% (2017)^^	25 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39,2 % (2017)^^	-52 % (2022)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å forhindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14,4 % (2017)^^	25 % (2022)

^^Estimert andel i 2017 basert på beregninger gjort i 2015 (TØI-rapport 1450/2015 Førersystemer-Status potensial for framtiden).

Kommunale tiltak:

Kategori	Tiltak	År	Ansvar
Kjøretøyteknologi	Kommunen skal i anbudsreglementet ved kjøp/leasing legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsler.	Kontinuerlig	Enhetsledere

6.1.5. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Nasjonale mål:

Kategori	Måleparameter	Status	Mål
Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kap. 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	62 per 1/1 2018	125 per 1/1 2022

Kommunale tiltak:

Kategori	Tiltak	År	Ansvar
Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid	Kommunen skal re-godkjennes som Trafikksikker kommune.	2021	Rådmannen, enhetsledere, prosjektleder sykkelsatsing/ trafikksikkerhet

6.2. Fysiske tiltak

Arealplanlegging er et veldig viktig virkemiddel i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet gjennom kommuneplanen og reguleringsplaner. I kraft av plan- og bygningsloven kan det stilles krav til infrastrukturen (gang- og sykkelveg m.m.) før utbygging av et område, jf. rekkefølgebestemmelser. Universell utforming skal være en forutsetning for tiltakene.

Mange ulike virkemidler kan gi trafikksikkerhetsmessig effekt; bygging av gang- og sykkelveg for både transport og tur/rekreasjon, sikre kryssingspunkt og fartsreduserende tiltak. Lavere fart bidrar til redusert ulykkesrisiko, mindre alvorlige konsekvenser av ulykker, og bedre fremkommelighet for gående og syklende. Det forutsettes mer bruk av fartsgrense 30 km/t og 40 km/t fremfor fartsgrense 50 km/t i byer og tettsteder.

Drift og vedlikehold er også svært viktig for trafikksikkerheten både sommer og vinter. For at trafikken skal ha god fremkommelighet og for at flest mulig skal velge aktive transportmidler er brøyting, strøing, kosting, rydding av frisikt, utskifting av vegdekke, rekkverk m.m. viktige tiltak.

Gang- og sykkelveger som fører til skoler og barnehager bør prioriteres, og brøyting skal skje før barnehage-/skolestart. Sauda kommune utarbeider nå et hovednett for sykkel, som også skal ha prioritet når det kommer til drift og vedlikehold. Forutsigbar og god standard er viktig for valg av aktiv transport. Sikring av god sikt i kryss og andre sentrale punkt både sommerhalvår (vegetasjon) og vinterhalvår (snø) er et viktig trafikksikkerhetstiltak. Særlig punkt langs skoleveg skal prioriteres.

Fysiske tiltak i denne planen er kategorisert under fylkesveg, kommunal veg og andre tiltak. Under fylkesveg skilles det mellom prosjekt som er delvis planlagt/igangsatt (inkluderes i planen for å sikre fremdrift og prioritet) og nye prosjekt. For igangsatte prosjekt langs fylkesveg er det ikke lagt inn noen prioriteringsrekkefølge, ettersom prosjektene er påbegynt og nå går sin gang.

TILTAK FYLKESVEG

FYLKESVEG - PROSJEKT SOM ER DELVIS IGANGSATT ELLER PLANLAGT		
TILTAK	KOMMENTAR	STATUS
Fv 4726 Fortau Solbrekk-Brekke	Nytt fortau: Gir kontinuitet i eksisterende tilbud. Må tilrettelegge for sikker kryssing i Solbrekkrysset.	Tildelt TS-midler, prosjektansvar hos ROGFK, planlagt byggestart 2021.
FV 520 GS-veg Saudasjøen-Sauda	Ny GS-veg fra Treaskjæret inn til Kaldhagbakken for å få sammenhengende tilbud på èn side av vegen. 50-sone. Kryssingspunkt må sikres.	Prosjektansvar hos ROGFK, plan vedtas i 2020. Høringsuttale sendt fra Sauda Kommune (sykkelprosjektet) om å forlenge planområdet fra Kaldhagbakken inn til Esso.
Brugata miljøgate	Bedre tilpasning for myke trafikanter, redusert hastighet, sikre krysningspunkt m.m..	Planlegging igangsatt hos ROGFK.

Nestunnelen – tilrettelegging myke trafikanter	Utbedre tilbud i dagens tunell eller etablere alternativt tilbud for myke trafikanter.	Planlegging igangsatt hos ROGFK.
Fv 520 Utbedring Grønsdalkrysset	Utbedres for å øke trafikksikkerhet på skoleveg. Legge til rette for droppsone for elever til Risvoll skule.	Planarbeid pågår hos ROGFK.
Kryss Haakonsgaten/Birkelandsvegen	Utbedres for å øke trafikksikkerhet. Del av hovednett for sykkel og må tilrettelegges for både gående og syklende gjennom krysset.	Byggestart høsten 2020, Sauda kommune har prosjektansvar.
Varstad/Honganviktunellene	Utbedre tilbud for gående og syklende på utsiden av tunellene. Midlertidig fjerne skilting om gs-veg inntil sikring er foretatt.	Oppgraderes 2020/2021 for bruk som omkjøringsveg i forbindelse med arbeid i tunellene.

FYLKESVEG - NYE PROSJEKT		
PRIORITET	TILTAK	KOMMENTAR
1	Fv 520 GS-veg Svandalsfossen-Saua Gard	Tiltak i handlingsprogrammet for fylkesveg (fortau Saua Gard-Gausvik) som ønskes forlenget og utvidet til GS-veg. Mål i Saudas kommuneplan og sykkelstrategi. Skoleveg og ferdselsveg for beboere, samt mye brukt i tursammenheng ut til Svandalsfossen.
2	GS-veg Treaskjæret-Siglass	Koble sammen boligområder i Sjøen og turområde ved Siglass-stranda mot fylkesveg innover mot båthavna for å få til sammenhengende tilbud på sjøsiden av fylkesvegen. Tiltak i sykkelstrategien.
3	Fv 714 GS-veg Kleiva-Statnett/Verdens ende	Skoleveg og turveg, mye brukt av myke trafikanter, men ingen egen tilrettelegging i dag. Del av prioritert strekning i kommuneplan og sykkelstrategi. Kan vurdere kombinasjon med turveg nærmere elva.

TILTAK KOMMUNAL VEG

KOMMUNAL VEG		
PRIORITET	TILTAK	KOMMENTAR
1	GS-bru Søndenålia-Lillebekk/Åbøbyen	Redusere ferdsel av myke trafikanter langs Fv 520 Birkelandsvegen, særlig barn og unge på veg til skole, sentrum, idrettsstadion etc.
2	Utbedringer eksisterende GS-veg Herheimsmoen-Brekke	Viktig skoleveg med behov for opprusting, for eksempel innen asfaltering, belysning, sikt, skilting, gjerde, TS-tiltak i kryss. Tiltak i undergang under Fv 715 for å redusere kryssing over vegen.
3	GS-veg Handelslaget i Saudasjøen-Fjordhotellet	Skoleveg for elever til Risvoll skule, viktig veg til Leabøen barnehage.
4	Sikt-tiltak Fløgstad	Regulere gateparkering Trafikkspeil
5	Tilrettelegging i Åbødalsveien	Tiltak for å bedre tilrettelegging for myke trafikanter, redusere biltrafikk – forprosjekt for å vurdere mulige tiltak først.
6	Oppgradering Brekkebakken	Asfaltering, rydding vegetasjon, mulig breddeutvidelse.
7	Fløgstadvegen ved kirka	Nytt fortau, omregulere til 30-sone.

ANDRE TILTAK

ANDRE TILTAK		
PRIORITET	TILTAK	KOMMENTAR
1	Hjertesone ved alle grunnskoler	Prosjekt påbegynt 2019.
2	Definere droppsoner for elever til ungdomsskulen (buss og bil) som også kan benyttes som droppsone for fritidsaktiviteter ved Saudahallen/Folkets hus	I forbindelse med Hjertesone og sentrumsprosjekt.
3	Sikring av krysningspunkt	Vurdere tiltak i utsatte kryss/punkt, som: -Solbrekkrysset -Kryss Søndenålia-Birkelandsvegen -Kyrkjegata ved ny parkeringsplass -Utsatte punkt langs Saudavegen -Sentrum -Kryss GS-veg Kastfossvegen-Søndenålia -Kryss GS-veg og bilveg ved Andreasmoen
4	Fotgjengerfelt	Ny oppmaling, spesielt langs skoleveg
5	Belysning	Etablere belysning for myke trafikanter på steder der dette mangler, som: -I og ved undergang under Fv 4726 mot Austarheim skule -Sauda VGS-Turnhallen (over skulebrua)

6	Pilotprosjekt Saua Gard-Svandalsfossen	Midlertidig TS-tiltak i påvente av bedre tilrettelegging for myke trafikanter: teste teknisk løsning for varsling av syklist.
7	Sykkelparkering	Ved skoler, arbeidsplasser, i sentrum og ved relevante målpunkt.

7. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltak som kommunen har ansvar for skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2021-2024.

Enhetsledere/rådmannen har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

Trafikksikkerhetsplanen benyttes som utgangspunkt for å søke fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler. Større prosjekt langs fylkesveg skal det jobbes for å få inkludert i handlingsprogram for fylkesvegnett.

8. Oppfølging og evaluering

Årlig rapportering fra representanter i TS-utvalget på tiltak innenfor de ulike ansvarsområder, som sammenfattes til en samlet rapport til rådmannen.

Planen tas opp til oppdatering og ny vurdering minst en gang innenfor hver kommunestyreperiode.