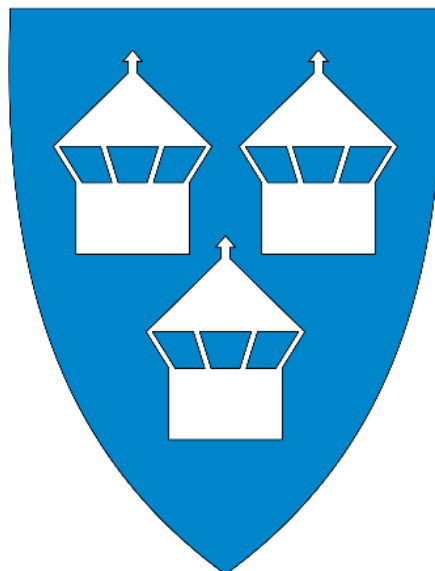


Trafikksikkerhetsplan 2024-2028



Kvitsøy kommune



Vedtatt av kommunestyret xx.xx.2024



Innhold

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Forord..... | 4 |
| 2 | Sammendrag..... | 5 |
| 3 | Innledning..... | 6 |
| 3.1 | Historikk..... | 7 |
| 3.2 | Organisering og medvirkning..... | 7 |
| 4 | Internasjonale, nasjonale, regionale og kommunale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet..... | 8 |
| 4.1 | FNs bærekraftsmål..... | 8 |
| 4.2 | Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering..... | 9 |
| 4.3 | Nasjonal transportplan..... | 10 |
| 4.3.1 | Barnas transportplan..... | 11 |
| 4.4 | Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025..... | 11 |
| 4.5 | Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 og Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030 | 12 |
| 4.6 | Folkehelse og trafikksikkerhet..... | 12 |
| 4.7 | Trafikksikker kommune..... | 13 |
| 5 | Trafikk og trafikkulykker i Kvitsøy..... | 13 |
| 5.1 | Trafikale utfordringer i kommunen..... | 14 |
| 5.2 | Kjøretøy i Kvitsøy..... | 15 |
| 5.3 | Veier i Kvitsøy..... | 15 |
| 5.4 | Årsdøgnetrafikk (ÅDT)..... | 15 |
| 5.5 | Skade- og ulykkesstatistikk for Kvitsøy..... | 16 |
| 5.6 | Resultatvurdering av prioritert finansieringsplan fra TS-plan 2012-2019..... | 16 |
| 5.7 | Tildelte trafikksikkerhetsmidler siden 2012..... | 17 |
| 6 | Mål og strategier for trafikksikkerhet i Kvitsøy kommune..... | 18 |
| 6.1 | Målsetting..... | 18 |
| 6.2 | Strategi..... | 18 |
| 7 | Kommunale tiltak..... | 18 |
| 7.1 | Risikoadferd i trafikken..... | 19 |
| 7.1.1 | Fart..... | 19 |
| 7.1.2 | Rus..... | 20 |
| 7.1.3 | Bilbeltebruk..... | 20 |
| 7.2 | Befolkningsgrupper..... | 21 |
| 7.2.1 | Barn..... | 21 |



| | | |
|-------|--|----|
| 7.2.2 | Ungdom og unge førere | 22 |
| 7.2.3 | Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse | 22 |
| 7.3 | Trafikantgrupper/kjøretøygrupper | 23 |
| 7.3.1 | Gående og syklende | 23 |
| 7.3.2 | Motorsykkle og moped | 23 |
| 7.3.3 | ATV og UTV..... | 24 |
| 7.3.4 | Tungtransport | 24 |
| 7.4 | Motorisert ferdsel utenfor vei..... | 25 |
| 7.4.1 | Motorisert ferdsel til vanns..... | 25 |
| 7.5 | Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor | 26 |
| 7.6 | Fysiske trafikksikkerhetstiltak..... | 26 |
| 8 | Økonomi..... | 26 |
| 9 | Evaluerings- og rullering | 26 |
| 10 | Vedlegg | 26 |
| 11 | Innsendte innspill med kommentarer | 28 |
| 12 | Rogfast og videre strategisk overordnet arbeid | 32 |
| 13 | Kilder og referanser | 34 |



1 Forord

Trafikksikkerhetsplan 2024-2028 er en temaplan, og skal være et redskap for å nå kommunens mål innen nevnte område. Den vil også være et grunnlag for kommunale prioriteringer i planperioden. Planen er forankret i Kommuneplanens Samfunnsdel 2030, og inneholder mål og tiltak for perioden 2024-2028.

Trafikksikkerhetsplanen er kommunens verktøy for å hindre trafikkulykker og å skape et trygt og sikkert lokalsamfunn. Denne planen bør rulleres hver kommunestyreperiode, og den danner grunnlag for å søke fylkeskommunen om trafikksikkerhetsmidler. Med Rogfast i vente er det naturlig å sette spesielt fokus på den kommende trafikksituasjonen som kan oppstå.

Planlagt åpning av Rogfast er i 2033. Rogfast reiser en del spørsmål som har med trafikk og trafikksikkerhet å gjøre. Vil eksempelvis Kvitsøy bli overstrømmet med dagsturister i bil langs de smale veiene, og hva da med parkering og trafikksikkerhet? Kvitsøy må jobbe for å være best mulig rustet for fremtiden og da må det utarbeides og legges gode planer med tanke på håndtering av flere besøkende til Kvitsøy. Det er flere analyser og planer som vil få betydning for hvilke trafikksikkerhetsmessige tiltak Kvitsøy bør jobbe for å få etablert. Det gjelder blant annet en tålegrenseanalyse som må belyse hvor mange besøkende Kvitsøy har kapasitet til å ta i mot, og hvilke tiltak som bør iverksettes for å styre besøk og ferdsel på en god måte. Det er også vedtatt i besøksstrategien for Kvitsøy at prosjektet «Grønn ferdsel» skal gjennomføres. Der målet er en bilfri øy for besøkende med alternative transportmuligheter. Det er også et overordnet prinsipp i kommuneplanen og i plan for samferdsel at det skal legges opp til innfartsparkering, i et forsøk på å holde mye av trafikken unna de mest trange gatene. Et større område er i kommuneplanens arealdel satt av til nettopp dette formål. Men dette området/arealet ble forhandlet vekk i forbindelse med erverv av skoletomten, slik at dette prinsippet må nøye tenkes gjennom i det kommende analysearbeidet og prosjektet «Grønn ferdsel». Planperioden til denne planen er av den grunn derfor satt til kun 4 år. Det vil være viktig at planen revideres når en har jobbet mer med hvilke løsninger en ser for seg at er viktig å få etablert når Rogfast nærmer seg.

For å kunne lage en god plan, som kan bidra til at behovene til de ulike befolkningsgruppene på Kvitsøy møtes i størst mulig grad, er vi avhengige av at innbyggere, lag og foreninger deltar aktivt i prosessen og sier noen om utfordringer og mulige løsningsforslag.

Kvitsøy kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har både ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er kommunen skole- og barnehageeier.

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

Trafikksikkerhet går på tvers av forvaltningsnivåer, sektorer og bransjer. Detaljerte målsettinger gir mest mening på nasjonalt nivå, og derfor skal Kvitsøys kommunale tiltak bidra til å løse lokale utfordringer, men også til å nå de nasjonale, overordnede målene. Planens struktur henviser derfor gjennomgående til målsettingene som er satt i «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei» 2022- 2025, og beskriver betydningen for kommunen og hvilke tiltak vi vil iverksette på området.



Trafikksikkerhetsplan for Kvitsøy kommune 2024 – 2028 vil danne grunnlaget for videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Kvitsøy kommune gjennom oppfølging av de konkrete tiltakene beskrevet i planen og gjennomføring av fysiske tiltak beskrevet i handlingsplanen.

Det ble i midten av mars 2023 lagt ut en første kunngjøring på kommunens nettside hvor innbyggere, lag og foreninger ble oppfordret til å komme med innspill til planarbeidet. Fristen for å sende inn skriftlige innspill var satt til 6 mai 2023, og det kom to skriftlige innspill til planen.

En arbeidsgruppe fra kommuneadministrasjonen har gått gjennom og vurdert innspillene, føringene fra kommuneplanens samfunnsdel og tiltak fra forrige handlingsprogram som ikke er gjennomført. Dette har dannet grunnlag for forslag til handlingsplan. Planforslag og handlingsplan legges fram for behandling i Formannskapet. Deretter legges det ut til offentlig høring, før det går videre til endelig behandling i Kommunestyret. Handlingsplanen skal rulleres hvert år for nye vurderinger og oppdatering.

2 Sammendrag

Kvitsøy kommune har totalt ca. 8,5 km offentlig vei, fordelt på ca. 6,5 km fylkesvei og ca 2 km kommunal vei. Av den grunn er fylkeskommunen helt sentral for at Kvitsøy kommune skal lykkes i sitt trafikksikkerhetsarbeid. Mange av tiltakene som er listet opp i planen handler derfor om å påvirke fylkeskommunen.



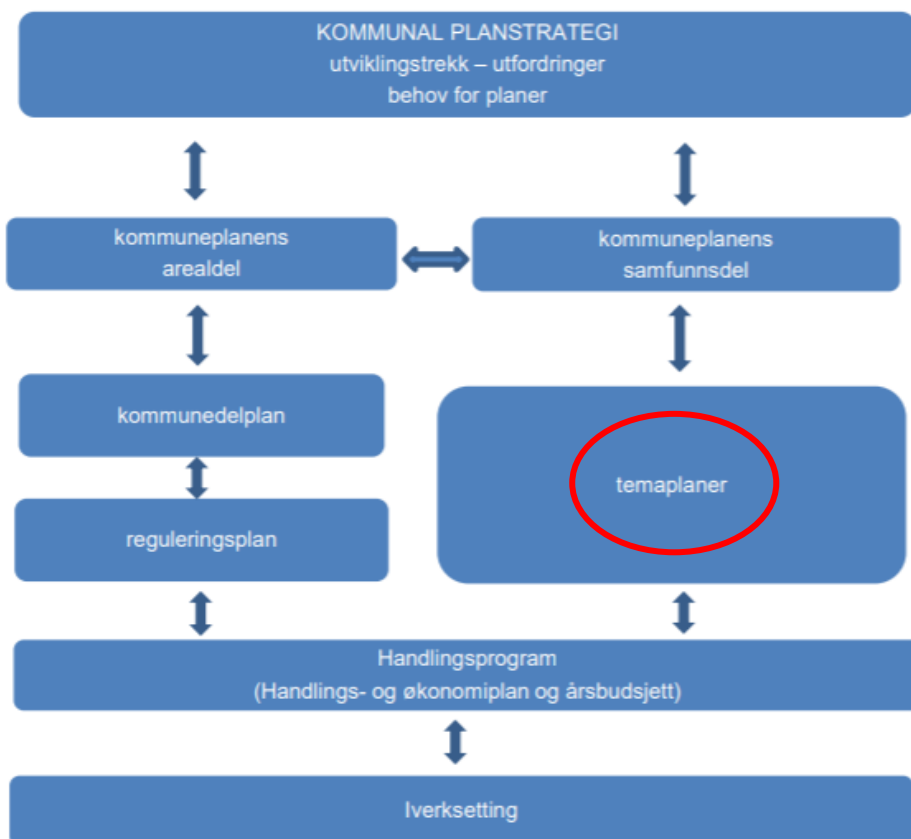
Vei vist i gult er Fv. 4692. Andre veier som vises i kartet er kommunale. Kart hentet fra vegportalen (SVV).

Kommunen er avhengig av å få til et godt samarbeid med fylkeskommunen spesielt for utbedring av fylkesveier og for etablering av gang- og sykkelveier. Kvitsøy kommune har bare ca. 3 kilometer gang- og sykkelvei totalt for hele kommunen.



Trafikksikkerhet er et tema som berører alle, men ingen har trafikksikkerhet som hovedoppgave. Derfor kan disse oppgavene ofte falle mellom to stoler. For å lykkes med å bedre trafikksikkerheten er det viktig at alle kjenner sitt ansvar og anerkjenner sin rolle. Tiltakene i planen må følges opp av hver enkelt ansvarlig – enten i kommuneorganisasjonen eller utenfor, og planen skal følges opp med årlig rapportering til kommunestyret.

Plansystemet for Kvitsøy kommune kan illustreres som på figuren under (hentet fra kommunens planstrategi). Trafikksikkerhetsplanen er en temaplan som utarbeides på bakgrunn av kommuneplanenes samfunnsdel. Temaplanene legger føringer for hvilke tiltak og prosjekter som prioriteres i handlings- og økonomiplan, og deretter iverksettes.



Kvitsøy kommune vedtok i 2019 en samfunnsdel til kommuneplanen som har som mål å videreutvikle Kvitsøy som attraktivt bosted og besøksmål. Dette skal oppnås gjennom flere prioriterte satsningsområder hvorav samferdsel og infrastruktur er ett av de.

Videre ble kommuneplanens arealdel 2019-2030 vedtatt høsten 2020, og sammen med vedtatte reguleringsplaner, legger denne føringer for de konkrete tiltakene og prosjektene som kan etableres.

3 Innledning

Kvitsøy er en øykommune hvor fastlandsforbindelsen består av ferje og hurtigbåt. Kommunen er blant Norges ti minste målt i folketall, målt i areal er det Norges minste kommune. Dette er egenskaper som gir både fordeler og ulemper. Høsten 2021 startet tunnelsambandet Rogfast, som også inkluderer en egen tunnelarm opp til Kvitsøy, opp for fullt. Denne nye fastlandsforbindelsen vil mest sannsynlig være klar for bruk i 2033. Det å ikke lenger måtte være avhengig av ferje og hurtigbåt vil påvirke livet på Kvitsøy på mange måter. Det vil gi innbyggerne i kommunen lettere tilgang til tilbud i nabokommunene, samtidig som det også åpner opp for økt besøk til Kvitsøy.



Trafikkbildet på Kvitsøy er preget av å være en liten kommune uten særlig høye trafikkmengder. Likevel kan det i perioder oppleves som at trafikken er høy på grunn av store konsentrasjoner omkring tidene for ankomst og avgang med ferja. Fartsnivået kan også bli høyt de siste minuttene før ferjeavgang. En positiv faktor er at ferjeavgangene i liten grad sammenfaller med tider da barn er på vei til og fra skolen. Kommunen har i forbindelse med Rogfast-byggingen fått noen flere ferjeanløp, noe som gjør behovet for gode trafikale løsninger viktig.

Kvitsøy kommunes trafikkbilde er også preget av en høy andel gående og syklende. Det er stort sett korte avstander og bekvemme stigningsforhold som gjør det er lett å velge sykkel fremfor bil. Dette fordrer at det tilrettelegges for gode trafikale løsninger ettersom veinettet er etablert i en tid da framkommelighet for transport innenfor primærnæringene hadde hovedfokus.

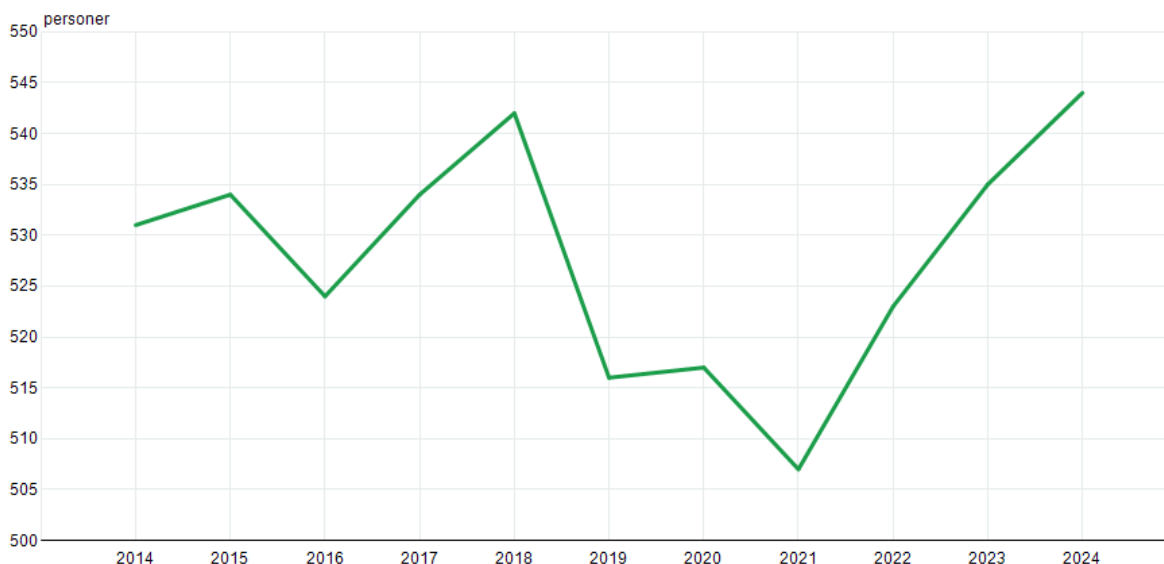
3.1 Historikk

Denne planen avløser den som ble vedtatt i 2012. Planens hovedfunksjon er å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Under utarbeidelsen av Kvitsøy kommunes trafikksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer vært viktig. Denne planen baserer seg på nasjonale og regionale føringer bl.a. gjennom Nasjonal transportplan og Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei» 2022-2025.

Folketallet i Kvitsøy kommune har de siste ti årene variert mellom 507 og 544 innbyggere, per 1. januar 2024 er det 544. Kommunen jobber mot at folketallet over tid skal øke til 700 fastboende, noe som kan gi større forutsigbarhet i de kommunale tjenestetilbudene og stabilitet i økonomiske rammebetingelser. Helårsbosetting ligger som et premiss for kommunens planarbeid, dette understøttes av nedsatt konsesjonsgrense og et eget prosjekt for å øke bolysten på Kvitsøy (bosettingsgruppa).

06913: Befolkning og endringer, etter år. Kvitsøy, Befolkning 1. januar.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

3.2 Organisering og medvirkning

Trafikksikkerhetsarbeidet i Kvitsøy kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2024 - 2028 er tillagt



organisasjon og samfunn. Det er viktig for kommunen å forankre arbeidet tverrsektorielt og å ha kobling til kommunedirektørens ledergruppe for å synliggjøre at alle sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret for trafikksikkerheten. Det er viktig at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Planen tar utgangspunkt i de føringene som ligger i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på vei (2022-2025) og Nasjonal Transportplan 2022-2033, samt føringar fra Rogaland fylkeskommune. Det er et mål at tiltakene i denne planen skal følge opp nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Medvirkning sikres ivaretatt gjennom diverse høringer. Det inkluderer ansatte i teknisk sektor, ledergruppa i kommunen og dialogmøter med ungdomsrådet. Eldrerådet og rådet for personer med nedsatt funksjonsevne, politirådet, Rogaland fylkeskommune, viltnemda og industri- og transportfirmaer med flere sikres gjennom formelle høringer.

4 Internasjonale, nasjonale, regionale og kommunale føringar i trafikksikkerhetsarbeidet

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan
- Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033

4.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplass for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.



Figur 4-2: FNs 17 bærekraftsmål. Faksimile fra FN.no.



De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

Mål 3 God helse og livskvalitet:

- Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Mål 4 God utdanning:

- Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling (...).

Mål 11 Bærekraftige byer og lokalsamfunn:

- Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene (...) med særlig vekt på behovene til (...) barn (...).

Mål 17 Samarbeid for å nå målene:

- Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn (...).

4.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

I Stortingsmelding 40 (2015-2016) legger Regjeringen til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei, 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 drept og hardt skadet 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 overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder og virkemidler for styrket tverrsektoriell samhandling:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser.
- Retningslinjer for registrering av veitrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata.
- Styrket samordning av FoU-innsatsen.
- Framtidige satsningsområder innen trafikksikkerhetsarbeidet.

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

Med utgangspunkt i kommuneplanens samfunnsdel og overordnede sentrale og regionale føringer, er det utarbeidet følgende mål for samferdsel og infrastruktur i Kvitsøy kommune:



Slik vil vi ha det:

- Frem til realiseringen av Rogfast skal det jobbes for å opprettholde og videreutvikle et best mulig båt- og busstilbud.
- Når Rogfast åpnes, er målet et kollektivtilbud med buss til/fra Kvitsøy som ivaretar befolkningens behov og gir god fleksibilitet. Kvitsøy skal i fremtiden ha et godt, fleksibelt, miljøvennlig og fremtidsrettet transportsystem internt på øya, med trafikksikkerhet som et hovedsiktemål.

Slik gjør vi det:

- Trafikksikkerhetsplanen for Kvitsøy skal revideres og ta høyde for nye utfordringer etter Rogfast.
- Det skal planlegges for å tilby gode parkeringsløsninger og å begrense trafikkmengden, spesielt i sårbare områder som Ydstebøhavn og Leiasundet.
- Tilrettelegging for gående og syklende skal ha høy prioritet.

Under «Slik gjør vi det:» står det at revidert trafikksikkerhetsplan skal ta høyde for nye utfordringer etter Rogfast. Som nevnt i forordet i planen, så vil det være helt avgjørende at det gjennomføres en tålegrenseanalyse og at prosjektet «Grønn ferdsel» ferdigstilles, før trafikksikkerhetsplanen klarer å ta høyde for de nye utfordringene etter Rogfast. Derfor er planperioden til planen relativt kort, og det vil være behov for å revidere planen så fort de ovennevnte arbeidene er ferdigstilt.

4.3 Nasjonal transportplan

I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 presenteres følgende nasjonale mål og hovedområder for innsats: Det overordnede målet et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det innebærer fem satsingsområder:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde



- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Her viderefører Regjeringen nullvisjonen og legger opp til et ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Den 22. mars 2024 ble ny Nasjonal transportplan for perioden 2025-2033 lagt fram. Det overordnede transportpolitiske målet er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.»

Hentet fra planen:

«Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at vi står i en klima- og naturkrise. Samtidig skal samfunnets behov for mobilitet ivaretas.»

«Regjeringen legger følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i den kommende planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har,
- vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre,
- vi skal bygge nytt der vi må.»

Regjeringen viderefører og ønsker å intensivere arbeidet for visjonen om null drepte og hardt skadde i transportsektoren, og følge opp konkrete etappemål om at det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

4.3.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2022-2033 har et eget kapittel om Barnas transportplan. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Regjeringen vil:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter.
- Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.
- Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer.

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

4.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens veivesen, politiet, Helse- og omsorgsdepartementet, 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 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens veivesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på vei 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, hvorav maks 50 drepte. Til sammenlikning er gjennomsnittet fra de siste 5 årene (2016-2020) 110 drepte og 623 hardt skadde per år.

4.5 Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 og Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030

Hentet fra fylkeskommunens nettside:

«I strategien kan du lese om status for arbeide med samferdsel og dagens transportsystem, og retning for hvordan fylkeskommunen selv prioritere ressursene. Strategien definerer også langsiktige mål og strategier for hvordan vi skal nå målene.

Konkret oppfølging og tiltak kommer i handlingsprogrammet for samferdsel.»

Strategi og handlingsprogram kan leses her:

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/bolig-areal-og-transport/>

Det er i det gjeldende handlingsprogrammet for Rogaland ikke tatt inn noen prosjekter på Kvitsøy. Tidsperspektivet for handlingsprogrammet er endret fra tidligere. Det legges nå opp til hyppigere rullering med en mindre rullering hvert år i forbindelse med økonomiplanen. Og en større rullering hvert fjerde år. Med en oppdatert trafikksikkerhetsplan for Kvitsøy, vil det være viktig at Kvitsøy kommune søker om trafikksikkerhetsmidler til tiltak nedfelt i handlingsplanen til TS-planen for Kvitsøy. I tillegg til jevnlig dialog med Rogaland fylkeskommune for kontinuerlig å ha fokus på å bedre trafikksikkerheten på Kvitsøy.

4.6 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 har i tråd med Meld. St. 15 (2022 2023) Folkehelsemeldingen opprettet en tilskuddsordning for tryggere skoleveger og nærmiljø som en del av satsingen på økt trafikksikkerhet for barn og unge, jf. Barnas transportplan. Folkehelsemeldingen har også fokus på aktiv og miljøvennlig transport. Og at vi skal jobbe for å gjøre det lettere for alle å velge sykkel eller gange til transport eller rekreasjon.

Regionalplan for folkehelse i Rogaland 2013-2018 som ennå er gjeldende, sier at fylkeskommunen skal være pådriver for å utvikle trygge og helsefremmende samfunn. Ett eksempel på tiltak er at flere kommuner skal oppnå status som trafikksikker kommune (se under for nærmere forklaring). Målet er å forankre trafikksikkerhetsarbeidet i kommune for å få et bredt og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

Det er viktig at Kvitsøy kommune integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Kommunale tiltak:

- Kommunens trafikksikkerhetsarbeid skal forankres hos folkehelsekoordinator/kommunelegen.



- Tydeliggjøre overfor folkehelsekoordinator og kommunelegen med å løfte fram vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

4.7 Trafikksikker kommune

Etter veitrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Den politiske organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet i Kvitsøy er lagt til Formannskapet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Kvitsøy kommune har i temaplan for samferdsel sagt og satt seg som mål å bli erklært som Trafikksikker kommune.

Vedlegg 2 gir en grundigere innføring i konseptet Trafikksikker kommune.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal innarbeide trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet gjøres til et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen skal rullere handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak minimum hvert år.
- Kommunen skal legge til rette slik at barnehage og skole deltar i prosessen med å bli trafikksikker kommune.
- Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

5 Trafikk og trafikkulykker i Kvitsøy

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene nasjonalt er beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for eneulykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

I dette kapittelet beskrives de trafikale utfordringene i Kvitsøy, og vi presenterer statistikk over kjøretøyer, veier og trafikkulykker med personskaide i Kvitsøy kommune.



5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Kvitsøy med sine godt og vel 540 innbyggere kan fremdeles vise til en meget bra statistikk når det gjelder trafikkuhell. Det siste registrerte trafikkuhellet i Kvitsøy med personskade skjedde i 2003.

Kommunen har anslagsvis ca. 6,5 km fylkesvei og ca. 2 km kommunale veier. Gang- og sykkelsti fra ferjeleiet i Vollsøy, fram til skolen og kommunesenteret i Ydstebøhavn, er totalt ca. 2,0 km. Sikring av skoleveien til Leiasundet, ca. 1,5 km, hvor boligfeltet på Langøy er snart ferdig etablert har hatt prioritet i Rogfast-arbeidet. Fortau langs ny vei i dagen er nå etablert, slik at situasjonen her er blitt vesentlig bedre.

Trafikkbildet på Kvitsøy er preget av å være en liten kommune uten særlig høye trafikkmengder. Likevel kan det i perioder oppleves som at trafikken er høy på grunn av store konsentrasjoner omkring tidene for ankomst og avgang med ferja. Fartsnivået kan også bli høyt de siste minuttene før ferjeavgang. En positiv faktor er at ferjeavgangene i liten grad sammenfaller med tider da barn er på vei til og fra skolen.

Kvitsøy kommunes trafikkbilde er også preget av en høy andel gående og syklende. Det er stort sett korte avstander og bekvemme stigningsforhold som gjør det er lett å velge sykkel fremfor bil. Dette fordrer at det tilrettelegges gode trafikale løsninger ettersom veinettet er etablert i en tid da framkommelighet for transport innenfor primærnæringene hadde hovedfokus.

Fylkesvei 4692 er hovedferdselsåre gjennom kommunen. Befolkningsutviklingen i kommunen har vært ganske stabil de siste årene. Antall registrerte kjøretøy har kun økt med om lag 30 de siste 10 årene.

Industrivirksomhet og bygging av boliger mm bringer med seg økt transportbehov, og medfører lastebiler på veiene. Kommunen ønsker selvsagt næring velkommen, men det er til tider utfordrende å håndtere større kjøretøy med den veikvaliteten som er på Kvitsøy.

Innspill som har kommet så langt peker på behovet for å styre bruken av større kjøretøy mer og bedre. Ulike begrensninger er foreslått, og kommunen bør jobbe opp mot veieier for å finne en god balanse som ivaretar både de næringsdrivende og beboerne i områdene som er mest berørt. Behovet for mer gang- og sykkelvei langs ulike strekninger av Fv. 4692 bør også jobbes videre med, og bedre belysning på flere av strekningen langs fylkesveien.

Parkering er en utfordring på Kvitsøy, og biler blir i stor grad parkert langs veiene. Dette er spesielt en utfordring i de tette områdene i Ydstebøhavn og i Leiasundet der bebyggelsen ble oppført i en tid da det ikke var behov for parkering ved husene. Dette innebærer dårlig framkommelighet for utrykningskjøretøy og andre større kjøretøy, og det bidrar i tillegg til dårlig trafikksikkerhet i enkelte områder.

Trafikksikkerhet har vært prioritert og kommunen har fått trafikksikkerhetsmidler tilbake i tid og gjennomført tiltak i Ydstebøhavn. Fokus på trafikksikkerhet bør prioriteres høyt også i årene som kommer frem mot Rogfast som vil gi betydelig økt trafikkmengde. Det er i vedtatt arealplan lagt til rette for parkering og stoppested for buss ved tunnelåpningen. Men i de to andre større planområdene Leiasundet og Ydstebøhavn vil trafikkhåndtering og parkering være svært viktige forhold som må analyseres og vurderes. I tillegg vil planlagt tålegrenseanalyse og prosjektet «Grønn ferdsel» være svært viktige arbeider og bidrag for å få belyst og lagt gode strategier for hvordan den fremtidige trafikkhåndteringen bør løses på Kvitsøy.



5.2 Kjøretøy i Kvitsøy

Antallet registrerte kjøretøy i Kvitsøy kommune har kun økt med over 6 på 10 år.

| | 2012 | 2022 |
|--------------------------|------|------|
| Personbiler | 208 | 238 |
| Ambulanser | 1 | 0 |
| Busser | 1 | 0 |
| Varebiler | 75 | 51 |
| Kombinerte biler | 6 | 2 |
| Lastebiler | 7 | 3 |
| Mopeder | 22 | 18 |
| Lette motorsykler | 1 | 2 |
| Tunge motorsykler | 4 | 13 |
| Snøscooter | 0 | 0 |
| Traktorer | 40 | 36 |
| Motorredskaper | 4 | 0 |
| Sum | 369 | 363 |

Tabell 1: registrerte kjøretøy i Kvitsøy kommune (kilde: SSB, tabell 07849)

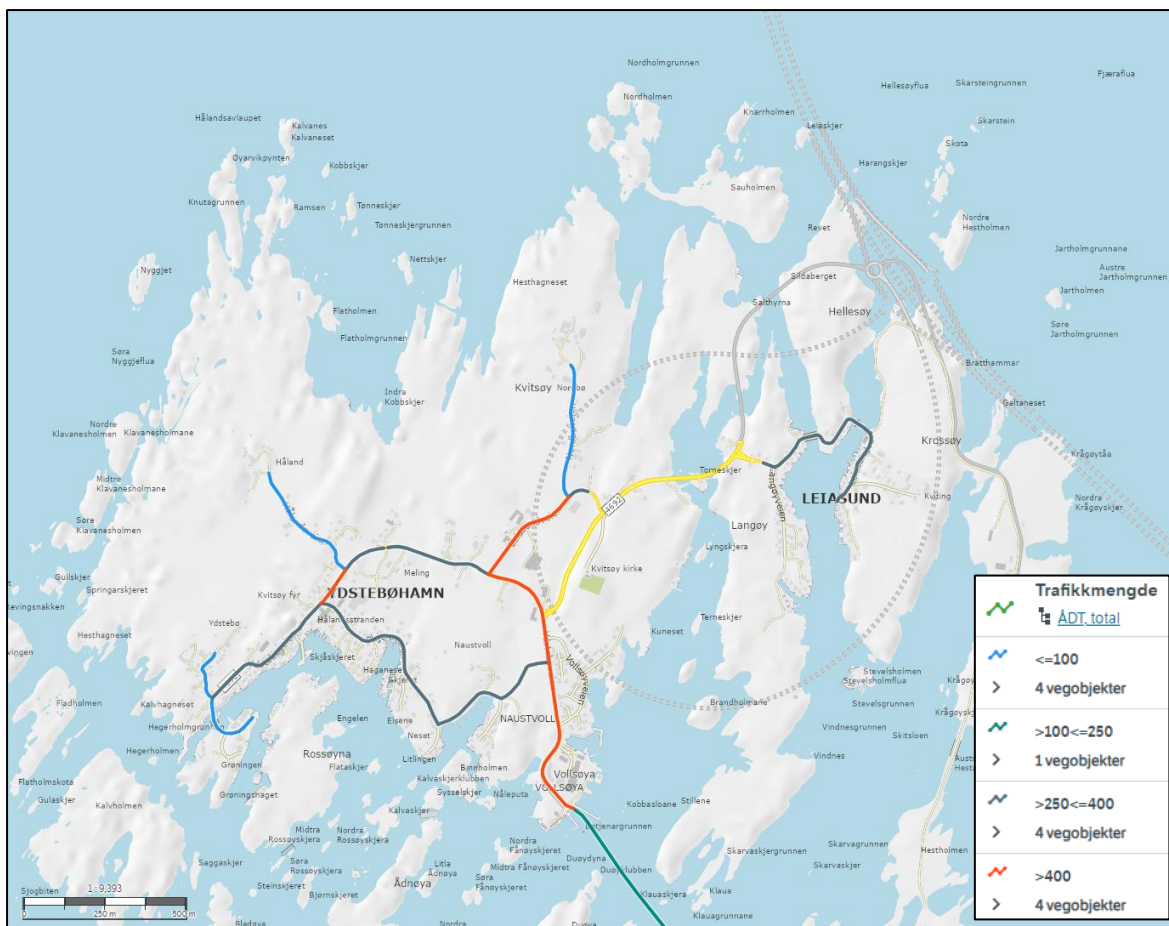
5.3 Veier i Kvitsøy

Veinettet på Kvitsøy består som tidligere nevnt av 6,5 km fylkesvei og ca. 2 km kommunale veier, i tillegg til private veianlegg. Fylkesveien mellom ferjekaien og Ydstebøhavn ble asfaltert for noen år siden og er i relativt god stand med gang- og sykkelvei på hele strekningen fra ferjekaien til skolen og frem til kombisenteret. Bredde og standard på veien er tilpasset dagens trafikkmengde. Det at fylkesveien har en maksimal bredde på ca. 8 meter sikrer også at farten er begrenset, og bidrar således til at trafikksikkerheten er rimelig god. Det er gjennomført noen trafikksikkerhetstiltak gjennom Ydstebøhavn. Standarden på veinettet fra skolen mot Leiasundet var i en noe dårligere forfatning, og uten gang- og sykkelvei. Som en del av Rogfast er det etablert ny vei i dagen på Kvitsøy med tilhørende fortau som har bedret trafikksikkerheten på denne strekningen betraktelig.

Veien gjennom tettstedet Leiasundet og broene mellom Hellesøy og Krossøy vil ikke fremover bli nevneverdig berørt av Rogfast, men det kan være behov for tiltak langs denne veistrekningen. Særlig er situasjonen vanskelig der fylkesveien ender ved den gamle skyssbåtkaien i Leiasundet. Dette er også stedet der turister som skal besøke kommunens turistattraksjon Steinkorset parkerer, og både beredskapssituasjonen og parkeringsforholdene her er dårlige. Dette er det mål om å se nærmere på i forbindelse med reguleringsplan for Leiasundet. I tillegg bør siste bru fra Hellesøy til Krossøy utbedres på sikt. Dette krever at det er tatt inn i reguleringsplan, noe som vil bli foreslått i revisjon av plan for Leiasundet.

5.4 Årsdøgntrafikk (ÅDT)

Årsdøgntrafikk er den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året. Med andre ord et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde som passerer et punkt på en vegstrekning. Det er ikke kjent for administrasjonen at det er gjennomført tellinger på Kvitsøy. Data som fremkommer i vegkartet til Statens vegvesen er basert på skjønn. På



Oversikt over trafikkmengde (årsdøgnetrafikk, ÅDT), på Kvitsøy. Kartgrunnlag fra Statens vegvesen/Vegkart.

Kvitsøy varierer årsdøgnetrafikken fra 100 til det meste på 600 som er vegstrekningen fra ferjekaien til der man tar av til Skjeraveien.

5.5 Skade- og ulykkesstatistikk for Kvitsøy

Som tidligere nevnt i plandokumentet, kan Kvitsøy fremdeles vise til en meget bra statistikk når det gjelder trafikkuhell. Det siste registrerte trafikkuhell med personskade skjedde i 2003.

5.6 Resultatvurdering av prioritert finansieringsplan fra TS-plan 2012-2019

Den forrige TS-planen inneholdt en finansieringsplan der en tok for seg hvilke tiltak, i prioritert rekkefølge, man ønsket å gjennomføre de nærmeste årene etter at planen var vedtatt. Det var også en del som omhandlet ikke-fysiske tiltak.

I tabellen under redegjøres det for status på tiltakene og prosjektene i forrige finansieringsplan.

| Tiltak | Status | Kommentar |
|---|---|--|
| Planlegging av miljø, gatetun mm i Ydstebøhamn. Samt etablering av dette. | Gjennomført. Fortsatt noen forslag i planen som ikke er utført/gjennomført enda. | Hovedgrepene i planen er etablert, men bedre belysning og et mulig sladrespeil gjenstår. I tillegg vises det til innspill fra Ydstebøhamn Vel. |
| Fjerning av ferister | Stort sett gjennomført | Kun ferister på Håland som gjenstår. |



| | | |
|--|--------------------|---|
| Etablering av gang- og sykkelvei Meling-Leiasundet | Gjennomført | Ny gang- og sykkelvei er etablert langs ny veg i dagen ut til nytt kryss. |
| Belysning av vei Skjerastraen-Ydstebøhavn | Gjennomført | |
| Leiasundet - innfartsparkering | Ikke utført | Innfartsparkering v/tunnel, samt etablering av gatetun m/tilhørende snuplass ved kai i Leiasundet. Utrede planmessig i reguleringsplan for området. |
| P-plass kirken | Ikke utført | Planprosess er så vidt startet opp. |
| Fartsdempende tiltak ved krysset med kommunal veg til Naustvollvågen boligfelt | Ikke utført | Videreføres. |
| Samle utkjørsler og etablere kryss med svingradier i Ydstebøhavn | Ikke utført | Ses på ved revisjon av planområde. |
| Rogfast-trase, G/S-veg samt utbedring kommune- og fylkesveger | Delvis gjennomført | Se punktet over vedr. gang- og sykkelveg langs ny vei i dagen. |

5.7 Tildelte trafikksikkerhetsmidler siden 2012

Under følger en oversikt over tildelte trafikksikkerhetsmidler siden 2012.

| Tildelte trafikksikkerhetsmidler til Kvitsøy kommune i perioden 2012-2024 | | | | | | |
|---|---------|-------|------|---|-----------|------------------------|
| 1144 | Kvitsøy | Fv551 | 2013 | Planl. Miljøgate, gatetunnel mm Ydstebø | 500 000 | betalt ut i april 2018 |
| 1144 | Kvitsøy | Fv551 | 2013 | Ikke fysiske tiltak | 75 000 | betalt ut i april 2018 |
| 1144 | Kvitsøy | | 2017 | Belysning Skjeravegen | 800 000 | ovf. SVV okt 2018 |
| 1144 | Kvitsøy | F551 | 2012 | Gs-veg Sandrennå | 500 000 | inndratt 2016 |
| 1144 | Kvitsøy | Fv551 | 2015 | Etablering av miljøgate mm Ydstebøhavn | 1 500 000 | ovf. SVV okt 2018 |
| 1144 | Kvitsøy | F552 | 2012 | Fjerning av ferister | 600 000 | Betalt ut mars 2012 |



6 Mål og strategier for trafikksikkerhet i Kvitsøy kommune

6.1 Målsetting

I perioden 2012-2023 var det 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken i Kvitsøy. I planperioden 2024 – 2028 er målsettingen fortsatt at skal det være 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken i Kvitsøy kommune.

6.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt andel bruk av bilbelte, reflekser, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Redusere ruspåvirket ferdsel på vann og med ATV, UTV og snøskuter.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Skolen er godkjent som trafikksikker skole.
- Barnehagen er godkjent som trafikksikker barnehage.
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune.

7 Kommunale tiltak

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene som Kvitsøy prioriterer å arbeide med. Bak hvert innsatsområde står henvisningen til omtale i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

Eksempel Nasjonalt tiltaksmål Måltall (2022) Måltall (2026)

Under hvert av områdene har vi forsøkt beskrevet kort situasjonen i Kvitsøy for dette temaet, og konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene. Flere av områdene har vi svært lite eller ingen data å henvise til, så der vil det kun være konkrete tiltak som beskrives.

Foreslåtte tiltak er også basert på innspill fra Ydstebøhavn Vel og fra ungdomsrådet som var de to eneste som kom med innspill i den første høringsrunden. I tillegg er det foreslått tiltak fra administrasjonen og teknisk driftsavdeling.

Tiltakene er fordelt under de innsatsområdene de tilhører, men for å få en fullstendig oversikt over fysiske tiltak, se vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

I flere av indikatorene benyttes begrepet «Trafikkarbeid». Det defineres av Statens vegvesen slik: «Trafikkarbeidet er et mål på omfanget av trafikken, og betegner det arbeidet som blir utført av ett eller flere kjøretøy under en transport fra et sted til et annet. Det omfatter både gods- og persontransport. Trafikkarbeidet måles vanligvis i kjøretøykilometer, og påvirkes ikke av antall personer eller godsmengde som fraktes».



7.1 Risikoadferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at trafikantene skal ta ansvar for egen atferd, gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Tall fra Statens veivesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2005-2016, viser at:

- For høy fart har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 42 prosent av dødsulykkene.
- Rus har vært en sannsynlig medvirkende faktor i minst 21 prosent av dødsulykkene.
- 40 prosent av de drepte i bil brukte ikke bilbelte eller var feilsikret.

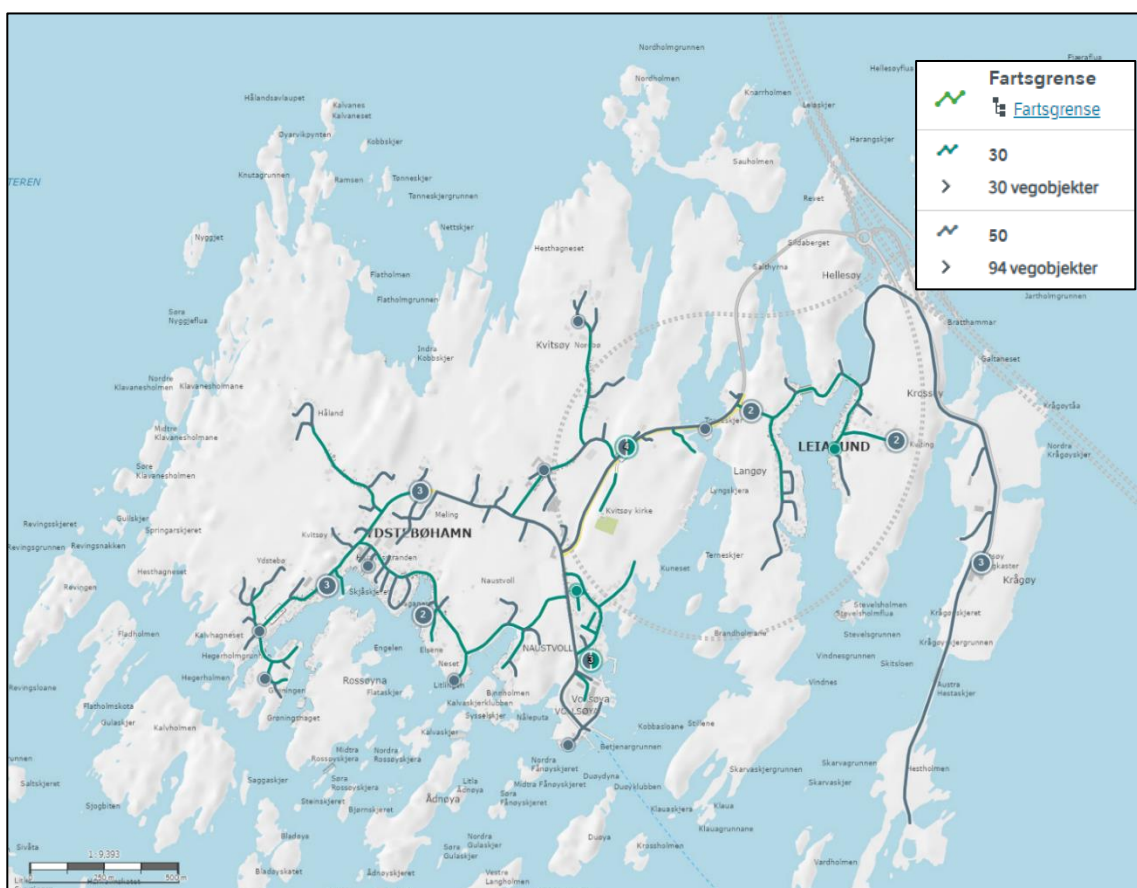
Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort beregninger som viser at dersom alle førere fulgte fartsgrensene, kjørte uten påvirkning av rus og brukte bilbelte, ville tallet på drepte vært redusert med 47 prosent og antall hardt skadde med 41 prosent. Ut fra dette vil innsatsen for bedre trafikantatferd bli konsentrert innenfor tre områder, fart, rus og bruk av bilbelte.

7.1.1 Fart

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Fart - Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene 60 % (2022) 72 % (2026)

Det har ikke lyktes administrasjonen å innhente data fra politiet om hvor mange anmeldelser på grunn av høy fart det har vært i Kvitsøy kommune i forrige planperiode.



Oversiktskart over fartsgrensene på Kvitsøy. Kartgrunnlag fra Statens vegvesen/Vegkart.



Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal innen sommeren 2025 utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i Trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk)
- Gjennom politirådet jobbe systematisk for at politiet skal gjennomføre oftere fartskontroller – både langs Fv. 4692 og på kommunale og trafikkerte sideveier.
- Jobbe for at politiet gjennomfører kontroller ved skolen og barnehagen i forbindelse med skolestart hvert år.
- Arbeide for redusert hastighet forbi avkjøringen til skolen/barnehagen.
- Arbeide for redusert hastighet gjennom Ydstebøhavn og Leiasundet.
- Arbeide for å få satt opp hastighetsmalere, både med og uten lystavle.
- Etablering av møteplasser i trange gater for å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet.

7.1.2 Rus

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille 0,2 % (2022) 0,1 % (2026)

Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen 0,6 % (2022) 0,4 % (2026)

Vi vet ikke det totale omfanget av ruspåvirket kjøring i Kvitsøy. Det bør også i Kvitsøy være fokus på å gjøre en innsats i holdningsarbeidet knyttet til ruspåvirket kjøring både langs veien, med ATV, UTV og ikke minst ved motorisert ferdsel på vannet. Holdningsskapende tiltak og informasjon om rus og trafikk kan settes inn allerede i ungdomsskolen.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Arbeide gjennom politirådet for å øke antallet promillekontroller i kommunen.
- I samarbeid med politiet skal det gjennomføres flere kontroller av fritidsbåttrafikken i Kvitsøy.

7.1.3 Bilbeltebruk

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Bilbelte/sikring av barn i bil (kapittel 4.4)



Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy 98 % (2022) 98,5 % (2026)

Det faktum at 40 prosent av de drepte i bil ikke brukte bilbelte eller var feilsikret, viser hvor stor betydning informasjon og holdningsskapende arbeid kan ha på dette området.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.
- Kommunen innarbeider i sine retningslinjer for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal sette søkelys på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Bruke egne informasjonskanaler som nettside og Facebook til å oppfordre til bruk av bilbelte og korrekt sikring i bil.

7.2 Befolkningsgrupper

7.2.1 Barn

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Barn 0-14 år Antall drepte barn i trafikken. 0 (minst ett år i 2018-2021) 0 (minst to år i 2022-2025)

Antall drepte og hardt skadde barn i trafikken – maksimalt per år 15 (2026)

Skolen har mellom 60 og 70 elever, varierende etter størrelsen på årskullene.

Tilgang til kollektivtransport er begrenset på Kvitsøy. I all hovedsak går eller sykler elevene til skolen, men transport og levering med private biler forekommer også. Fritidsaktiviteter foregår i stor grad i tilknytning til hallen og fotballbanen. Og det er mye biler og trafikk i tilknytning til arrangementer ved fotballbanen.

Kommunale tiltak:

- Skolen og barnehagen skal i samarbeid med foresatte sette søkelys på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker.
- Kommunen skal arbeide for å etablere hjertesoner rundt skolen og barnehagen.
- Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skole- og barnehageområder og i tilknytning til skolen.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Barnehagen skal oppfordres til å søke godkjenning som Trafikksikker barnehage.
- Skolen skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Skolen skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i skolen har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å legge til rette for samkjøring, og til å øke bevisstheten hos barn og voksne om trafikksikkerhet knyttet til fritidsaktiviteter.
- Kommunen skal sørge for utdeling av reflekser til elever og barnehagebarn i forbindelse med refleksdagen hvert år.
- Helsestasjonen skal utarbeide dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.



- Kommunen skal være med å drive holdningskampanje for at flere går eller sykler til arrangementer ved skole, barnehage, hallen og fotballbanen.
- Kommunen skal sammen med fylkeskommunen og andre aktuelle aktører arbeide for forbedringer for myke trafikanter i krysningpunktet ved brannstasjonen.
- Kommunen skal se på forbedringer/utvidelse av krysset ved brannstasjonen for bedre trafikkavvikling for anleggsmaskiner/store kjøretøy.
- Kommunen skal arbeide for realisering av gang- og sykkelvei langs Fv. 4692 fra krysset inn til Leiasundet og langs Leiasundveien og innover Langøyveien.
- Kommunen skal arbeide for å innlemme fortau langs Ydstebøveien fra oppkjøring av trafikksentralen og ut mot Grøningen.
- Kommunen skal jobbe for å videreføre fortau i Skjeraveien i ny plan for området.
- Kommunen skal jobbe for å utarbeide gatebruksplan i Leiasundet.

7.2.2 Ungdom og unge førere

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

Ungdom og unge førere Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km - 25 %

Ungdom og unge voksne er involvert i mange av trafikulykkene i de ulike kommunene. I kvitsøy utgjør ingen ungdom eller unge voksne en gruppe i ulykkesstatistikken.

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal se på mulighetene for å innføre valgfaget trafikk på ungdomstrinnet, og tilby trafikalt grunnkurs som en del av dette faget.

7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km - 25 % A

Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikulykker per km - 25 % A

Eldre trafikanter utgjør ingen gruppe i skadestatistikken for trafikken i Kvitsøy. Men fordi trafikksikkerhet også er folkehelsearbeid er det imidlertid viktig for kommunen å legge til rette for at eldre og personer med funksjonsnedsettelse kan ferdes trygt til fots eller på sykkel.

Kommunale tiltak

- Kommunen skal tilstrebe så langt det er mulig å legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veier og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Kommunen skal stimulere de eldre til å integrere tema trafikksikkerhet i sine møter og treff.
- Kommunen skal oppfordre frivillige organisasjoner eller andre til å gjennomføre oppfriskningskurs for eldre bilførere.
- Gjennom plan for Ydstebøhavn og Leiasundet legge til rette for å bedre framkommeligheten i de nevnte områder. Se også punktene om flere gang- og sykkelveier under kapittel om «Barn».



7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

7.3.1 Gående og syklende

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Gående og syklende

Antall km i tilknytning til riksvei og fylkesvei som tilrettelegges spesielt for gående og syklende
Samlet i planperioden: 155 km på riksvei (2022-2025) 225 km på fylkesvei (2022-2025)

Andel syklistene som bruker sykkelhjelme 70 % (2022) 75 % (2026)

Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst vei i mørke 50 % (2022) 53 % (2026)

Kvitsøy kommunes trafikkbilde er preget av en høy andel gående og syklende. Det er stort sett korte avstander og bekvemme stigningsforhold som gjør det er lett å velge sykkel fremfor bil.

Behovet for å bedre forholdene i Ydstebøhavn og Leiasundet for myke trafikanter sammenfaller med ambisjonen om å utvikle mer attraktive møtestedet i kommunen. Dette målet er forankret i kommuneplanens samfunnsdel og opp mot FNs Bærekraftsmål 11, bærekraftige byer og samfunn.

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagen og skolen skal årlig fokusere på betydningen av at syklistene og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelme, refleks)
- I utarbeidelsen av alle reguleringsplaner i Kvitsøy skal hensynet til gående og syklende særlig vektlegges.
- Søke samarbeid med fylkeskommunen om helhetlig utvikling av Kvitsøy etter Rogfast for å gjøre det tryggere og triveligere for gående og syklende.
- Samarbeide med fylkeskommunen for å iverksette nødvendige tiltak på Kvitsøy for tryggere ferdsel for gående og syklende.
- Søke samarbeid med fylkeskommunen om sykkelfremmende tiltak, slik som innføring av bysykkelordning og tilskuddsordning til elsykler.
- Innlemme fortau langs Leiasundveien og Langøyveien i reguleringsplan for Leiasundet for å legge til rette for hurtigere fylkeskommunal utbygging.
- Innlemme fortau langs Ydstebøveien i reguleringsplan for Ydstebøhavn for å legge til rette for hurtigere fylkeskommunal utbygging.
- Bruke kommunens egne informasjonskanaler til å rette oppmerksomhet mot trafikksikkerhet i forbindelse med skolestart om høsten, og oppfordre til å gå eller sykle til skolen.
- Kommunen skal bruke sine informasjonskanaler til å oppfordre til bruk av refleks – spesielt i forbindelse med refleksdagen i oktober, men også ellers.
- Forbedre belysning langs offentlige veier, jf. vedlegg 1 handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

7.3.2 Motorsykkel og moped

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Motorsykkel og moped Risiko for å bli drept eller hardt skadd for MC- og mopedførere per kjørte km - 30 % B

Moped er og har vært et brukt fremkomstmiddel for ungdom i Kvitsøy. Antallet mopeder har vært forholdsvis stabilt, og i 2022 var det 18 registrerte mopeder i Kvitsøy kommune.



Kommunale tiltak:

- Bruke kommunens informasjonskanaler til å rette oppmerksomheten mot regelverk og sikkerhet rundt bruk av moped/ATV/UTV i skoletiden og til/fra skole.

7.3.3 ATV og UTV

ATV og UTV er populære kjøretøyer i andre mindre kommuner. Mange bruker disse til gårdsdrift og annen næringsvirksomhet, men det er også flere unge som velger dette som transportmiddel framfor moped.

Tallet ATV og UTV i Norge har økt kraftig de siste årene, men ulykkesstatistikken til Statens Vegvesen viser et toppår i 2015 og at etter dette har antallet kjøretøy økt, mens antallet ulykker har gått ned. ATV er ikke egen kategori i TRINE (Trafikkulykkesregisteret). Trygg Trafikk frykter det er store mørketall knyttet til lettere og hardt skadde i forbindelse med kjøring i utmark.

Kommunale tiltak:

- Oppfordre til å utvikle en kampanje med informasjon til kjøpere og eiere av ATV og UTV i samarbeid med aktørene i næringslivet som forhandler slike kjøretøy.

7.3.4 Tungtransport

Kvitsøy kommune har i perioder mye større kjøretøy i forbindelse med ulike prosjekter. Fra høringsparter spilles det inn at andelen større kjøretøy har økt de siste årene. Det være seg lastebiler, større turistbusser og større traktorer med hengere. Det er utfordrende å håndtere disse kjøretøyene med tanke på den veistandarden som er på Kvitsøy. I tillegg spilles det inn at flere av de som benytter seg av og er avhengig av slike større kjøretøy, holder noen ganger for høy fart. Det har også vist seg at hellene i gaten i Ydstebøhavn har blitt ødelagt pga. tyngre kjøretøy. Det er viktig for Kvitsøy å legge til rette for næringsvirksomhet, men at kommunen jobber aktivt med å opplyse om forholdene på Kvitsøy. I tillegg jobbe mot veieier for å se på muligheten for å begrense trafikken på en bedre måte. Det gjelder vekt, bredde, høyde og fart. Dette kan være viktige bidrag for å bedre trafikksikkerheten for alle parter.

Det er ulike bruksklasser for veiene på Kvitsøy. Definisjon bruksklasse hentet fra SVVs «Definisjonsliste vegnormaler»:

«Bruksklasse er den trafikklast som tillates kjørt fritt uten dispensasjon i det offentlige vegnett. Bruksklasse angis med forkortelse Bk etterfulgt av største tillatte aksellast/totalvekt. Bk 10/50 betegner eksempelvis bruksklasse med maksimal aksellast 10 tonn (100 kN) og maksimal totalvekt på 50 tonn (500 kN).»

Eksempelvis er veiene gjennom Ydstebøhavn og Leiasundet gitt bruksklasse Bk8 – 32 tonn. Ydstebøveien fra ferjekaien til kommunehuset er gitt bruksklasse Bk10 – 50 tonn.



Kommunale tiltak:

- Arbeide for at Rogaland fylkeskommune setter ned farten ytterligere i Ydstebøhavn og i Leiasundet.
- Gå i dialog med Rogaland fylkeskommune for å se på muligheten for å endre bruksklasse for vei, spesielt gjennom Ydstebøhavn.
- Arbeide for breddeutvidelse og bedre siktforhold langs fylkeskommunale og kommunale veier der det lar seg gjøre.
- Arbeide for breddeutvidelse av bru over til Krossøy på fv. 4692.
- Arbeide for flere kontroller av vekt på næringskjøretøy.

7.4 Motorisert ferdsel utenfor vei

7.4.1 Motorisert ferdsel til vanns

Kvitsøy har et stort antall fritidsbåter og økende aktivitet på fjorden. I 2021 ble det vedtatt forskrift om fartsbegrensning for fritidsfartøy i Kvitsøy. På grunn av utfordringer med innhenting av skriftlig samtykke fra grunneier der skilt for å markere fartsbegrensning skal stå, har det latt vente på seg å få satt opp alle skilt.

Kommunale tiltak:

- Jobbe videre med å innhente samtykke fra grunneier for plassering av skilt.
- Gjennom politirådet arbeide for flere politikontroller av fart, rus og sikkerhet på vannet i Kvitsøy.
- Bruke kommunens informasjonskanaler til informasjon og å vekke oppmerksomhet rundt sikker ferdsel på vannet om sommeren.



7.5 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner 125 (2022) 200 (2026)

Kommunale tiltak:

- Kvitsøy kommune skal bli godkjent som «Trafikksikker kommune» innen juni 2026.
- Det legges fram årlig rapport om status for trafikksikkerhetsarbeidet for kommunestyret.
- Handlingsplan med fysiske trafikksikkerhetstiltak skal rulleres hvert år.

7.6 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Mål fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025:

Møteulykker og utforkjøringsulykker Andel av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veier 54,1 (2022) 60 % (2028)

Kommunale tiltak:

- Alle foreslåtte fysiske tiltak er beskrevet i vedlegg 1 Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.

8 Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år.

Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde.

En gyldig trafikksikkerhetsplan legger godt til rette for, og øker sjansen for å få tildelt midler til trafikksikkerhetstiltak gjennom Rogaland fylkeskommune. Planen åpner også for å søke om tilskudd til kampanjer og strategisk arbeid gjennom fylkeskommunen.

9 Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, leder for organisasjon og samfunn, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren. Kommunedirektøren rapporterer til kommunestyret gjennom en årlig sak til kommunestyret.

10 Vedlegg

1) Handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak

2) Veileder Trafikksikker kommune





11 Innsendte innspill med kommentarer

Innspill m/kommentarer:

Innspill fra ungdomsrådet, Ydstebøhavn Vel, privatpersoner og fra administrasjonen (u = ungdomsrådet, y = innspill fra Ydstebøhavn Vel, p = privatperson)

| NR | STEDSBESKRIVELSE | PROBLEM/ UTRYGGHET | ØNSKE OM TILTAK (INNSPILL FRA BERØRTE) | KOMMENTARER |
|----|---|----------------------------------|---|---|
| 1u | Fv. 4692 fra Haien til Neset | Smal og mørk | Ingen løsning foreslått. | Kommunen avtaler befarings med veieier, og ser på hvilke muligheter som finnes. Utbedring av belysning tas inn i handlingsplanen. |
| 2u | Fv. 4692 Håland | Dårlig/lite belysning | Veilys oppgraderes. | Tatt inn i handlingsplan. |
| 3u | Fv. 4692 Nordbø | Dårlig/lite belysning | Veilys oppgraderes. | Tatt inn i handlingsplan. |
| 4u | Fv. 4692 Første bru mellom Langøy og Leiasundet | Dårlig sikt og høy fart i område | Ingen løsning foreslått. | Kommunen avtaler befarings med veieier, og ser på hvilke muligheter som finnes. |
| 5u | Fv 4692 Torsabakken | Dårlig sikt pga. lite berg | Noe berg fjernes. | Kommunen avtaler befarings med veieier, og ser på hvilke muligheter som finnes. |
| 6u | Fv. 4692 Ydstebøveien fra fotballbanen til ferjekaien | Høy fart | Ingen løsning foreslått. | Holdningskampanjer, og arbeide inn mot politirådet for flere fartskontroller. Samt fartsmåler. |



| | | | | |
|----|-------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| 7u | Fv. 4692 v/fotballbanen | Manglende fotgjengerfelt | Fotgjengerfelt. | Allerede diskutert flere ganger med veieier uten at de aksepterer at løsning etableres. Krysningpunktet er ment å samle de gående et sted. Om det skal merkes opp gangfelt eller ikke avgjøres av antall kryssende fotgjengere. Svaret vi har fått er at respekten for gangfelt er erfaringsmessig begrenset og gir falsk trygghet. Det er sikrere å ha det som nå. Man får et bedre samspill ved at de gående må få blikkontakt med bilføreren. De gående blir litt mer oppmerksomme, og mer skjerpet ved et slikt krysningpunkt. Andre steder fjernes gangfelt for å bedre den totale sikkerheten. |
|----|-------------------------|--------------------------|-----------------|--|



| | | | | |
|----|--------------------------|--|---|---|
| 8y | Ydstebøhavn (innspill 1) | Flere og større kjøretøy, stor fart, manglende parkering og møteplasser. Manglende områder for beredskapskjøretøy ved utrykning. | <p>Kun adkomst inn og gjennom Ydstebøhavn med kjøretøy som hører til eiendommene.</p> <p>Forbud mot turistbuss og andre kjøretøy over en viss bredde og høyde.</p> <p>Tidsavgrensning for varelevering.</p> <p>Fartsreduksjon til 10 km/t.</p> <p>Tilstrekkelig med p-plasser for beboerne. Spesielt område ovenfor forbrukskaien benyttes til fremtidige p-plasser for innbyggerne, samt møte- og snuareal.</p> <p>Sikkerhet ved brann og tilstrekkelig med åpne rom/plasser for brannbiler og ambulanser.</p> | <p>Dette er svært viktige forhold som belyses av Ydstebøhavn Vel. Derfor er også utarbeidelse av en tålegrensanalyse og prosjektet «Grønn ferdsel» viktige prosjekt for å kunne finne gode og riktige løsninger på disse utfordringene. Resultatene av de arbeidene, sammen med innspillene fra Ydstebøhavn Vel, må jobbes videre med i neste revisjon av TS-planen. Arbeidene har avgjørende betydning for strategiske valg for trafikkhåndtering på Kvitsøy. Og som igjen har betydning for viktige TS-tiltak i Ydstebøhavn.</p> <p>P-plasser og møteplasser mm, må vurderes i kommende planprosess for Ydstebøhavn som er tenkt igangsatt i 2024/2025.</p> <p>Kvitsøy kommune vil fortsette med å informere næringsaktører og besøkende om forholdene i Ydstebøhavn, slik at det blir mindre trafikk med større og tyngre kjøretøy gjennom Ydstebøhavn. Kvitsøy kommune skal også undersøke nærmere hvilke muligheter en har for å få satt ned farts grensen</p> |
|----|--------------------------|--|---|---|



| | | | | |
|-----|--------------------------|--|---|--|
| | | | | og bruksklassen til veien gjennom Ydstebøhavn. |
| 9y | Ydstebøhavn (Innspill 2) | Sammenfaller med innspill 1. | Se innspill og ønsker om tiltak under punkt 8. | |
| 10y | Ydstebøhavn (innspill 3) | Stor fart og større kjøretøy. | Fartshump mellom svingen og Carl Morten, fartshump mellom Carl Morten og Tveterås. Se også problembeskrivelse og ønsker om tiltak under pkt. 8. | Fartshumper mellom svingen og Ydstebøveien 134 (Olsen) er allerede etablert. Neste forslag til fartshump er også allerede tatt opp med veieier uten at de vurderer det til å være et riktig tiltak. Kommunen er noe usikker på om det har noen hensikt å gjøre flere fremstøt overfor veieier vedr. fartshumper gjennom Ydstebøhavn. |
| 11y | Ydstebøhavn (Innspill 4) | Sammenfaller med tidligere innspill fra Ydstebøhavn Vel. | Se under pkt 8. | |
| 12y | Ydstebøhavn (Innspill 5) | Sammenfaller med tidligere innspill fra Ydstebøhavn Vel. | Se under pkt 8. | |
| 13p | Ydstebøhavn (Innspill 6) | Høydeforskjell vei/kjellerinngang. | Rekkverk. | |



12 Rogfast og videre strategisk overordnet arbeid

Hentet fra kommuneplanens samfunnsdel:

Det nye kommunikasjonssystemet vil øke presset betydelig på veisystem og trafikksikkerhetsutfordringer i øysamfunnet. Dagens veinett er på ingen måte tilpasset den økte trafikken som må forventes når ferjer og hurtigbåter som fremkomstmiddel over fjorden erstattes av busser og privatbiler gjennom tunnelen. De trafikale infrastrukturutfordringene vil derfor måtte ha høy prioritet fremover i planperioden.

Hentet fra temaplan Samferdsel:

Med Rogfast i sikte endres mye i forhold til temaet. Frem til Rogfast er ferdig vil et godt og fleksibelt båt-tilbud fortsatt være avgjørende, mens etter at Rogfast er realisert er det kollektivtilbud gjennom tunnel som må være fokuset. I tillegg er mobilitet internt på Kvitsøy viktig. Betydelig økning av trafikkmengde på Kvitsøy bør unngås fordi vegnettet ikke er bygd for det, men også av trafikksikkerhetsmessige og miljømessige hensyn. Det bør være fokus på innfartsparkering og tilrettelegging for å komme seg rundt på Kvitsøy ved bilfrie, klimavennlige og trafikksikre måter.

Mulighetene er mange og forslag i folkemøter viser at befolkningen på Kvitsøy er åpne for å tenke nytt. Innbyggerne ser de trafikale utfordringene som kan komme og ønsker å begrense trafikkmengden fremfor å legge til rette for mer biltrafikk. Endringene vi står overfor utfordrer oss, men gir oss og mulighet og god anledning til å sette oss noen målsettinger som kan bidra til å utvikle Kvitsøysamfunnet videre i den retningen vi ønsker, der Kvitsøys særpreget og kvaliteter som bærekraftig og levende kystsamfunn blir ivarettatt. Trafikksikkerhet må alltid være i fokus.

Hentet fra Besøksstrategien (utdrag og stikkord som er relevant for videre arbeider):

«Landforbindelse med Rogfast vil øke tilgjengeligheten sterkt.»

«Økt biltrafikk vil være uheldig for trivsel og opplevelsen av øyene. Begrenset med parkeringsplasser i tettstedene tvinger frem regulering av trafikken for å hindre kaos.»

«Parkeringsareal ved ferjekaiene og ved tunnelåpningen åpner for å kunne regulere trafikkmengden.»

«Utvikle løsninger for å styre og redusere motorisert ferdsel.»



| | | Tiltak | Ansvar | Frist |
|--|---|---|--------|-------|
|  <p>Tåleevne og styring av ferdsel</p> <p>Utvikle løsninger for å styre og redusere motorisert ferdsel Aktiv tilrettelegging for å unngå slitasje rundt attraksjoner og bevaring av kulturlandskap</p> | 1 | Etablere prosjektet " Grønn ferdsel ": Mål om bilfri øy for besøkende med alternative transportmuligheter: shuttlebuss, sykkelutleie, båttransport i kombinasjon med gode kart- og informasjonsløsninger | xxx | xxx |
| | 2 | Sti- og ferdselsplan for kommunen inkludert: universell utforming ved viktige attraksjoner, tiltak for å hindre slitasje og utvikling av tilrettelagte stier og ruter | xxxx | xxxx |
| | 3 | Vurdere muligheten for utviding av kapasitet og ny betalingsløsning i gjestehavna for å kunne ta imot flere båtgjester og øke inntektspotensial | xxx | xxx |
| | 4 | Utvikle "Kvitsøykartet" - historiefortelling gjennom vandreruter for gående og syklende med besøk på sentrale attraksjoner, kulturminner og ikoniske bygninger | xxx | xxx |

I kommuneplanens samfunnsdel står det at revidert trafikksikkerhetsplan skal ta høyde for nye utfordringer etter Rogfast. Som tidligere skrevet i denne planen, så vil det være helt avgjørende at det gjennomføres en tålegrenseanalyse og at prosjektet «Grønn ferdsel» ferdigstilles, før trafikksikkerhetsplanen klarer å ta høyde for de nye utfordringene etter Rogfast. Planperioden til denne planen er av den grunn derfor satt til kun 4 år. Det vil være viktig at planen revideres når en har jobbet mer med hvilke løsninger en ser for seg at er viktig å få etablert når Rogfast nærmer seg.



13 Kilder og referanser

FNs bærekraftsmål

<https://fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

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

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/>

Nasjonal transportplan

<https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

Barnas transportplan

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=9>

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/bolig-areal-og-transport/>

Statens vegvesen vegkart

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,6940776,3>

Statens vegvesen veglister og dispensasjoner

<https://www.vegvesen.no/kjoretoy/yrkestransport/veglister-og-dispensasjoner/>

Statens vegvesen vegportalen (krever innlogging)

<https://www.vegvesen.no/vegportalen/>

Trygg trafikk

<https://www.tryggtrafikk.no/>

Trafikksikkerhetsplan Sigdal kommune

<https://www.tryggtrafikk.no/opplaering/trafikksikker/eksempler/gode-eksempler-trafikksikkerhetsplan/>

Kvitsøy kommune (2019). *Kvitsøy 2030 – kommuneplan – samfunnsdel.*

<https://www.kvitsoy.kommune.no/globalassets/skjema-og-blanketter/kommunale-skjema/kommuneplan-kvitsoy-2019.10.10-samfunnsdel.pdf>

Kvitsøy kommune (2020). *Kommuneplan for Kvitsøy 2019-2030 – arealdelen.*

<https://www.kvitsoy.kommune.no/globalassets/dokument/kommuneplan/4.-planbeskrivelse-datert-14.08.2020.pdf>



Kvitsøy kommune temaplan «Samferdsel»

Kvitsøy kommune «Besøksstrategi

Kvitsøy kommune «Trafikksikkerhetsplan 2012-2019»

Kvitsøy kommune «Folkehelseplan»