



Fjell kommune



Kommunedelplan for trafikksikring 2017–2020

Vedtak i Kommunestyret - 24.11.2016:

Kommunestyret vedtek kommunedelplan for trafikksikring 2017–2020, med dei endringane som går fram av saksutgreiinga.



Fjell kommune

Kommunedelplan for trafikksikring 2017 - 2020

Kontaktinformasjon:

Postadresse: Pb. 184, 5342 Straume

Telefon: 5509600

Nettside: www.fjell.kommune.no

Epost: postmottak@fjell.kommune.no

Styringsgruppe: Komite for drift

Sekretariat: Plan- og utbyggingsjefen

Prosjektleder: Marit Selberg Sigurdson
Grafisk utforming og foto: Kjell Andersland

Forord

Trafikktryggleik er eit tema som vedkjem alle og som mange er opptatt av, spesielt når det gjeld barna sin skuleveg. Visjonen i planen er: «Ei ulukke er éi for mykje!»

Planen tek for seg både førebyggjande tiltak, som trafikkopplæring/haldningsskapande arbeid i skulen, og gjennomføring av fysiske tiltak.

Kommunen ønskjer å stimulera til at alle barn går eller sykklar til skulen. Dette føreset at forholda ligg til rette for ei følt sikker og trygg framkome til og frå skulane. Utvalet vil også trekkja frem Fjell kommune sin sykkelstrategi som har som mål at det skal vera trygt, raskt og attraktivt å sykla i kommunen.

Kriteriesettet utvalet har jobba med i denne revisjonen er:

- Er tiltaket knytt til skuleveg/-område der barn ferdast i trafikken?
- Vil tiltaket redusera behov for ekstra skuleskyss?
- Er det spesielt mange ulukker på staden/strekninga?
- Er det høg årsdøgntrafikk (ÅDT) på staden?
- Er tiltaket kostbart å gjennomføra?

Uluksesdata og innspel frå innbyggjarane dannar grunnlag for prioritering av tiltak i handlingsplanen. Det er et faktum at trafikksikringsmidlane (TS-midlane) ikkje strekk til for snarleg gjennomføring av alle ønskja tiltak. Difor er det viktig at planen er realistisk og kan brukas som eit aktivt reiskap til å få gjennomført viktige trafikksikringstiltak på kommunale vegar. Det har samstundes vore eit mål å få slutført nokre av tiltaka som var høgt prioritert i førre plan. Utvalet har fleire stader sett på alternative løysingar slik som gangsti i terreng. Utvalet er av den meining at slike løysningar er både kostnadseffektive og trafikksikre, og at fleire gangvegar bør utarbeidast i framtida.

Fleire av dei større fysiske tiltaka vil krevja ekstraordinære løyvingar utover TS-midlane, og utvalet har kome til at fleire av tiltaka på kommunale vegar bør prioriterast med egne midlar i investeringsbudsjettet til kommunen, då dei ikkje kan gjennomførast utan større investeringar.

Utvalet har sett på utbetring av fleire fylkesvegar i kommunen. Mange av tiltaka på fylkesvegane er så omfattande og kostnadskevrande at ein må rekna med at det går mange år før alle tiltaka vert gjennomført. Ønskja/prioriterte tiltak på fylkesvegar er tatt med i planen då utvalet finn det riktig å synleggjera utfordringane kommunen har lokalt med omsyn til trafikksikring på fylkesvegar i kommunen og for at dei skal kunne prioriterast hos Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen.

Samfunnsøkonomisk er det store innsparingar ved å gi trafikksikring auka prioritet. Det er enklare og langt rimelegare å førebyggja enn å reparera etter at ulukka har skjedd. Utvalet har som målsetnad at lokalt trafikksikringsarbeid og haldningsskapande arbeid kan vera eit godt verkemiddel for å nå visjonen om null drepne og hardt skadde i trafikken.

For Trafikksikringsutvalet:
Anne Hestnes
leiar



Forord	3	4. Visjon, mål og tema for trafikksikringsarbeidet i Fjell	20
Samandrag	5	4.1 Tema 1: Barn og unge i trafikken	21
1. Innleiing	6	4.2 Tema 2: Trafikantåtferd - førebygging og haldningsskapande arbeid	22
1.1 Organisering av planarbeidet	6	4.3 Tema 3: Sykkel	23
1.2 Måloppnåing frå TS-plan 2013-2016/20	6	4.4 Tema 4: Arealplanlegging og utbygging	24
1.3 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid	6	4.5 Tema 5: Ulukker	26
1.4 Overordna føringar for trafikksikringsarbeid	8	5. Prioritering av tiltak for perioden 2016-2020	30
1.5 Trafikksikker kommune	8	Handlingsplanen sin struktur	30
1.6 Trafikkagenten	8	6. Handlingsplan	32
1.7 Tilhøve til kommunale planar	8	6.1 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak	32
2. Om Fjell kommune	12	Tema: Barn og unge, trafikantåtferd	32
2.1 Folkestruktur	12	Tema: Sykkel	32
2.2 Skule- og barnehagestruktur	13	Tema: Arealplanlegging og utbygging	32
2.3 Bustadbygging	14	Tema: Barn og unge	33
2.4 Inn- og utpendling	14	Helsestasjonane	33
2.5 Kollektivtilbod	14	Barnehagane	34
2.6 Bilparken	14	Skulane	35
2.7 Drift og investering på vegnettet	14	Andre tiltak	37
3. Ulukkessituasjonen 2010-2016	15	6.2 Fysiske tiltak på vegnettet	38
3.1 Ulukkesstatistikk for Fjell kommune	15	Kommunale vegar	38
3.2 Ulukker og ulukketypar	16	Fylkeskommunale vegar	40

Med grunnlag i sak om kommuneplanen sin handlingsdel 2016-2019, årsbudsjett 2016, økonomiplan 2016-2019 og planstrategi 2016-2019, gjorde kommunestyret vedtak i møte 17.12.2015 om å rullera kommunedelplan for trafikksikringsplan 2013-2016/2020. Den første trafikksikringsplanen i kommunen vart vedteken i 1994.

Fjell kommune har 25.000 innbyggjarar, og har i lang tid vore ein av dei raskast veksande kommunane i Noreg med omsyn til folketal og tal på arbeidsplassar. Fjell har høgast grad av arbeidsmarknadsintegrasjon i Hordaland, og i 2014 pendla tett opp til 13 000 personar dagleg ut eller inn av kommunen for å komma seg på arbeid.

Den historiske folketalsveksten og høg grad av pendling gjer at infrastrukturen i kommunen er ei utfordring. Mange stader er ikkje vegnettet tilpassa dagens trafikkmengder og i ettertid må ein innsjå at fleire bustadområde ikkje er godt nok utforma med omsyn til trafiktryggleik. Standarden på fylkesvegane i kommunen er gjennomgåande dårleg. Vegane er smale og uoversiktlege, og mange burde for lengst vore oppgraderte. Det er også eit stort etterslep på vedlikehaldet. Vegnettet er ikkje tilpassa trafikkbelaastinga, og forholda for mjuke trafikantar langs vegnettet er mange stader svært dårleg.

Arbeid med trafiktryggleik krev tverrfagleg kompetanse, klare mål, heilskapleg tenking og ressursar. Planen famnar difor vidt, og inneheld følgjande tema:

- Visjon, mål, satsingsområde og strategiar
- Ansvarsdeling, overordna føringar og tilhøve til andre planar
- Ulukkesstatistikk
- Barn og unge i trafikken
- Trafikantåtferd, førebygging og haldningsskapande arbeid
- Sykkel og G/S-vegar (gang- og sykkelvegar)
- Arealplanlegging, utbygging og rekkefølgjekrav
- Retningslinjer for fysiske tiltak på vegnettet, og effekten av desse
- Handlingsplan med førebyggjande, haldningsskapande og fysiske tiltak

Visjonen for trafikksikringsarbeidet er:

Ei ulukke er éi for mykje!

Med bakgrunn i visjonen er det formulert fem satsingsområde med tilhøyrande målsetjingar, som kommunen skal ha eit særleg fokus på i planperioden.

Barn og unge:

- *auka tryggleiken for mjuke trafikantar*

Trafikantåtferd:

- *prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid*

Sykkel:

- *Fjell skal bli ein kommune der det er attraktivt og trygt å sykla*

Planlegging og utbygging:

- *trafikktryggleik skal prioriterast i all planlegging og utbygging*

Ulukker:

- *redusera talet på personskadeulukker med 20 % i planperioden*

Handlingsplanen er ei utfyllande liste over tiltak som kommunen skal gjennomføra i planperioden, og tiltak som kommunen ønskjer skal utførast på fylkesvegane og riksvegen. Handlingsplanen byggjer på innspel frå innbyggjarane og frå samferdsleavdelinga i kommunen. Arbeidsgruppa og det politiske utvalet som har arbeidd med planen har valt å prioritere barn og unge sine skulevegar, i tillegg til kommunale vegar. Vedtekne tiltak på det kommunale vegnettet er forpliktande for kommunen å følgja opp.

Handlingsplanen er retningsgjevande for fylkeskommunale og statlege trafikksikringstiltak i Fjell. Tilgang til finansiering vil vera avgjerande for når dei ulike prosjekta kan gjennomførast, og oppstart er avhengig av kva midlar som vert sett av i stats-, fylkes- og kommunebudsjett.

Mange av tiltaka er så omfattande og kostnadskrevjande at dei ikkje kan gjennomførast utan at betydelege midlar vert stilt til rådvelde. Ein må rekna med at det går mange år før alle tiltaka vert gjennomført. Sjølv om handlingsplanen famnar om meir enn det som er mogleg å realisera i planperioden, er det viktig å synleggjera det store behovet for oppgradering som er på vegnettet i Fjell kommune.

I tillegg til prioritering av fysiske tiltak på vegnettet, skildrar handlingsplanen også organisatoriske tiltak og førebyggjande og haldningsskapande tiltak som skal gjennomførast i planperioden.

1. Innleiing

Kommunedelplan for trafikksikring 2017-2020 er ein revisjon av kommunedelplan for trafikksikring 2013-2016/20.

Hovudføremålet med trafikksikringsplanen (TS-planen) er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. TS-planen er eit overordna grep for å få talet på ulukker ned og auka tryggleiken i trafikken, særskilt for mjuke trafikantar.

TS-planen for Fjell kommune har fleire funksjonar:

- Gi ei oversikt over ulukkessituasjonen.
- Prioritera fysiske trafikksikringstiltak i planperioden.
- Gi eit betre grunnlag for budsjettmessige prioriteringar
- Påverka stat- og fylkeskommune til å tildela nødvendige midlar for å gjennomføra tryggingstiltak på riks- og fylkesvegane.
- Påverka innbyggjarane til å delta aktivt i trafikksikringsarbeidet.
- Forplikta til samarbeid om trafikksikring mellom ulike sektorar.
- Gi klare strategiske retningslinjer for vidare trafikksikringsarbeid.

1.1 Organisering av planarbeidet

Komité for drift har vore styringsgruppe for kommunedelplanen. Det vart oppnemnd eit politisk trafikksikringsutval, som formelt har styrt arbeidet i den administrative arbeidsgruppa. Arbeidsgruppa har vore breitt samansett, med representantar frå kommunen og Statens vegvesen. Arbeidsgruppa og det politiske utvalet har hatt jamlege møter gjennom heile planprosessen.

Arbeidet har vore leia av Trafikksikringsutvalet:

- Anne Hestnes (AP, Komité for plan og utvikling)
- Karsten Henrik Sprenger (H, Formannskapet)
- Monica Alvheim (MDG, Komité for drift og forvaltning)

Planen er utarbeida av ei arbeidsgruppe bestående av:

- Marit Selberg Sigurdson, Plan- og utbyggingssjefen (prosjektleder)
- Therese Skårnes Borgen, Eigedomssjefen (planeigar)
- Terje Dolvik, Eigedomssjefen

- Nina Høyem, Skulesjefen
- Bjørn Rune Tvedt, Statens vegvesen

Plan- og utbyggingssjefen ved Kristoffer Barhaug (GIS-koordinator) og Lena Svalastog Garnes (arealplanleggjar) har utarbeidd kart og illustrasjonar i planen.

Gjennom to periodar (februar til april, og juni til september) vart det samla inn informasjon og synspunkt frå innbyggjarane og offentlege instansar. Det kom til saman 49 uttalar frå skular v/FAU og elevråd, UKS, Fjell eldreråd, barnehagar, grendalag, privatpersonar, Hordaland fylkeskommune, Trygg Trafikk Hordaland og Fylkesmannen i Hordaland. Innspela gav arbeidsgruppa eit godt bilete på kva som påverkar tryggleiken i trafikken, stader folk opplever som utrygge, og kvar det skjer farlege situasjonar. I tillegg la Eigedomssjefen fram ei liste på 17 kommunale vegar som har særskilt behov for tryggingstiltak eller oppgradering.

Til saman vart det meldt inn ønskjer om 129 fysiske tiltak på vegnettet, med denne fordelinga:

- 85 tiltak på fylkesvegane.
- 44 tiltak på dei kommunale vegane.

Uluksesdata, innmeldte tiltak og synfaringar har gitt eit oppdatert bilete av trafikksikringsutfordringane i Fjell. Dette har peika ut viktige satsingsområde, og har danna grunnlag for prioritering av tiltak. Behova er store, og det er eit faktum at midlane ikkje strekk til for snarleg gjennomføring av alle ønskjelege tiltak. I investeringsprogrammet 2016-2019 er det sett av sju millionar kroner i året til trafikksikring. Det er tatt utgangspunkt i at same beløp vil bli sett av i 2020. Til saman fordeler TS-planen 28 millionar kroner til tiltak i planperioden 2017-2020.

1.2 Måloppnåing frå TS-plan 2013-2016/20

Eit av hovudmåla i førre plan var at talet på ulukker i perioden 2013-2016 skulle reduserast med 20 % frå planperioden 2006-2009. Denne planen vert utarbeidd før året 2016 er omme, og utrekningane må basera seg på tal frå 2013-2015. Tala vil derfor ikkje bli korrekte, men vil gi ein peikepinn på måloppnåinga.

I snitt var det årleg 1,5 ulukker per 1000 innbyggjarar i 2006-2009, medan 2,35 personar vart drept eller skadde i trafikken. I 2013-2015 var det årleg 0,8 ulukker per 1000 innbyggjarar i snitt, medan ingen personar vart drept eller skadde i trafikken.

Talet på ulukker ut i frå folketalet er redusert med heile 46,7 %. Ulukkestatistikk for 2016 vil visa om kommunen har nådd målet om 20 % reduksjon i talet på ulukker, men tala fram til no tyder på at målet frå førre planperiode blir nådd.

1.3 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid

Fleire organisasjonar og forvaltingsnivå har ansvar for gjennomføring av trafikksikringsarbeidet i kommunen. Ansvarsområda vil til dels vera samanfalande, og samarbeid på tvers av organisasjonane vil derfor vera ein føresetnad for at arbeidet med trafikksikring skal kunna utførast på ein god måte.

Fysiske tiltak på vegnettet:

RV 555: Statens vegvesen

Fylkesveg: Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen

Kommunale vegar: Fjell kommune v/Eigedomssjefen

Trafikantåtferd: opplæring, informasjon, kontroll og overvaking:

Opplæring: Helsestasjonar, barnehagar, skular, politi, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, køyreskular

Informasjon: Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fjell kommune

Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen

Fjell kommune

Kommunen er ein viktig aktør i trafikksikringsarbeidet. Som vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgivar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helsa og trivselen til innbyggjarane har kommunen eit stort ansvar for å førebyggje ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å driva med systematisk ulykkesførebyggjande arbeid i alle sektorar.

Politikken i kommunen, særskilt arealpolitikken, har stor innverknad på transportbehov, transportvolum og reise-

middelfordelinga mellom kollektive og private reisemiddel. God arealplanlegging bidrar til kortare transportavstandar mellom daglege gjeremål, og kan leggja føringar for at utbygging og verksemder som bidrar til auka trafikk, vert lagt nær hovudårer og knutepunkt i transportsystemet. Ein god arealpolitikk må byggja på samordna areal- og transportplanlegging, og kan slik dempa trafikkveksten og gi positive bidrag til trafikktryggleiken lokalt.

Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkeskommune er vegeigar og budsjett-ansvarleg for fylkesvegnettet. Fylkestinget vedtek kva som skal byggjast på fylkesvegnettet. Fordelinga av midlar til fylkesvegnettet skjer gjennom Regional transportplan (RTP) med tilhøyrande handlingsprogram, og det årlege Plan- og byggjeprogrammet for Hordaland utanom Bergen.

Samferdselsutvalet fungerer som trafikkiksikringsutval i Hordaland fylkeskommune. Fylkestrafikkiksikringsutvalet i Hordaland (FTU) er eit rådgjevande organ for dette utvalet i saker som gjeld trafikkiksikring. Utgangspunktet for arbeidet til FTU er den fireårige handlingsplanen for trafikkiksikring for Hordaland.

Fylkeskommunen har også ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss, og den har også eit pådrivar- og samordningsansvar for folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen arrangerer trafikkiksikringskonferanse for kommunane kvart år. Dei har òg tre tilskotsordningar som kan nyttast av kommunar, skular, barnehagar, lag- og organisasjonar etc.

Statens vegvesen

Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen (Vegvesenet) underlagt fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegnettet. Vegvesenet har det utøvande ansvaret for investeringar, drift og vedlikehald på fylkesvegane. Vegvesenet er også vegadministrator for riksveg, og har såleis ansvaret for å tryggja ferdsle på både riks- og fylkesvegnettet. Planlegging og utbygging av gang- og sykkelveg langs riks- og fylkesvegane, ligg også til Vegvesenet. Kommunen har ansvar for drift og vedlikehald av gang- og sykkelveg langs fylkesvegane, utanom dei fylkesvegane

som vart klassifisert ned frå riksveg i 2010. I Fjell gjeld dette FV 559, FV 561 og FV 555 (tidlegare RV 555).

Kontroll og godkjenning av køyretøy, kontroll av køyre- og kviletid og kontroll av bilbeltebruk høyrer inn under Vegvesenet sitt ansvarsområde. I tillegg er det Statens vegvesen som har ansvar for gjennomføring av førarprøvar og tilsyn av køyreskular. Vegvesenet skal fungera som fagleg rådgjevar for nasjonale og lokale styresmakter, og kan hjelpa kommunen med faglege råd om trafikkiksikring. Vegvesenet gjennomfører også nasjonale trafikkiksikringskampanjar.

Lensmannskontoret

I første rekkje er politiet sitt ansvar knytt til kontroll og overvaking. Politiet prioriterer sterkest dei formane for kontroll som har størst potensiale for å redusera talet på drepne eller skadde i trafikken. Høg fart og aggressiv åtferd i trafikken, køyring i ruspåverka tilstand og manglande bruk av sikringsutstyr er høgt prioriterte kontrollfaktorar. I tillegg til kontroll av privattrafikken har politiet også oppgåver knytt til kontroll av køyre- og kviletidsreglar for tungtransport og kontroll av farleg transport. Politiet gjennomfører også trafikkontrollar ved alle skulane i kommunen, særskilt rett etter skulestart på hausten.

Politiet deltek også i førebyggjande trafikktryggleiksarbeid. Døme på tiltak er haldningssskapande arbeid og opplæring i trygg ferdsle i trafikken. Her er det eit særskild fokus på dei yngste trafikantane.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er det viktigaste kompetansesenteret for trafikktryggleik og -opplæring i Noreg. Målet til Trygg Trafikk er å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper, gjennom å redusera fart og køyring i ruspåverka tilstand, og å auka merksemda kring bruken av riktig sikringsutstyr. Organisasjonen arbeider mykje med trafikkopplæring av barn og unge. Trygg Trafikk sine nettsider har ei rekkje informasjonsmateriell som kan lastast ned gratis. Trygg Trafikk driv Barnas Trafikkklubb, og tilbyr ulikt opplæringsmateriell som kan nyttast i barnehage og skule.



1.4 Overordna føringar for trafikksikringsarbeid

Nullvisjonen

Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre. Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vera aktsame. Styresmaktene skal sørgja for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafikksikring i Noreg.

Visjonen skal vera noko å strekkja seg etter, men sannsynlegvis klarer vi aldri å realisera visjonen fullt ut. Med ein målretta innsats frå alle aktørar i trafikksikringsarbeidet kan vi likevel redusera talet på alvorlege trafikklulukker. For å følgja opp nullvisjonen er det i gjeldande Nasjonal transportplan (NTP) for 2014-2023 sett eit mål om at talet som blir drepne eller hardt skadde i vegtrafikken skal halvverast innan 2023.

Som ein naturleg konsekvens av nullvisjonen vert det fokusert både nasjonalt, regionalt og lokalt på satsingsområde som i størst grad vil redusera ulukke med høgt potensiale for drepne eller hardt skadde. «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» gir ei samla framstilling av kva trafikksikringstiltak som skal gjennomførast i Noreg i perioden 2014-2017.

Regional transportplan Hordaland 2013-2024 (RTP)

RTP med tilhøyrande handlingsprogram er eit viktig styringsdokument innanfor samferdsel og fylkesvegnettet i Hordaland. Planen legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak.

Gjeldane RTP (2013-2024) er no under rullering, og ny plan (2018-2029) er planlagt vedteke i juni 2017.

Handlingsplan for trafiktryggleik i Hordaland 2014-2017

Handlingsplan for trafiktryggleik i Hordaland 2014 - 2017 skal samordna trafikksikringsarbeidet som vert utført av ulike aktørar i fylket. Handlingsplanen skildrar tre særskilte satsingsområde for perioden:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulukker utanfor tettbygd strok
- Mjuke trafikantar i byområde

1.5 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune byggjer på ei godkjenningsordning utvikla av Trygg Trafikk. Ei godkjenning er ikkje likeeins med at det ikkje lenger vil skje trafikulykker, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafiktryggleik. Det er ei rekkje kriterium som må oppfyllest for å bli godkjent som trafikksikker kommune. Kriteria er knytt til forankring av ansvar hjå øvste politisk og administrativ leiing, folkehelsearbeid, innkjøp, barnehagar, skular, samferdsleavdelinga, plan- og utbyggingsavdelinga, kulturavdelinga, kommunelegen og helsestasjonane.

Fjell kommune har ein veg å gå før vi kan bli godkjent som trafikksikker kommune, men målet er å få dette kvalitetsstempelet i løpet av planperioden.

1.6 Trafikkagenten

Fjell er tatt opp i Helsedirektoratet si satsing på nærmiljø og folkehelse. I det lokale treårige prosjektet skal skulevegen til elevane i grunnskulane registrerast. Elevane skal sjølv registrera positive og negative erfaringar ved skulevegen sin, ved å nytta ein applikasjon til smarttelefon og nettbrett, som heiter «Trafikkagenten». Kartleggingsverktøyet er utvikla for barn og ungdom, og gir elevane ein unik moglegheit til å komma med viktige innspel til trafiktryggleiken på sin skuleveg. Informasjonen som vert samla inn vil vera svært nyttig når kommunen vidare skal planleggja trafiktryggingstiltak på skuleveggar.



1.7 Tilhøve til kommunale planar

Fleire lokale planar gir overordna føringar for kommunen sitt trafikksikringsarbeid.

I **handlingsprogram 2016-2019**, vedteken i kommunestyret 17.12.2016, er det vedtatte 12 politiske mål for perioden. To av desse omhandlar vegsystemet i kommunen:

1. Sikra gjennomføring av nytt Sotrasamband, og veg-sambanda Sotra nord og Sotra sør.
2. Leggja til rette for utvikling av kommunal infrastruktur, for ein stor del i samarbeid med fylkeskommunen, vegvesenet og FjellVAR og med bruk av eigedomsskatt som del av finansieringa. Eit slikt prosjekt vil vera vegutbetring frå Møvik til Eide.

Arealdelen til kommuneplanen 2011-2022 (KPA) vart vedteken 28.04.2011. KPA er kommunen sitt viktigaste planverk for å sikra god trafikksikkerheit gjennom heilskapleg og langsiktig planlegging.

KPA vektlegg viktigheita av samordna areal- og transportplanlegging, med mål om eit bærekraftig utbyggingsmønster og færre bilreiser.

Gjennom rekkjefølgjekrav for byggjeområde sikrar planen at utbygging og fortetting ikkje skal finna stad før ein har etablert trafikksikker tilkomst for gåande, syklende og køyrande. Rekkjefølgjekrava sikrar også trygg skuleveg/samanhengande fortau eller G/S-veg til nærmaste skule. Det skal også opparbeidast gode snarveggar og tilkomst til nærturterreng. Målet om universell utforming er teken i vare i planverket.

Føresegnene for veg og samferdsle slår også fast at ved opparbeiding av veggar, gater og møteplassar skal det sikrast trafikksikker og allmenn tilgang til nærmaste fellesareal, friluftareal, friluftsområde, bustadområde, skule, barnehage og anna offentleg og privat service. Det skal gjerast ei vurdering av trafikksituasjonen med tanke på sanering av farlege eller potensielt farlege avkøyrslar. Talet på avkøyrslar til offentleg veg skal haldast på eit minimum.

Kommunen arbeider med utviklinga av sentrumsområda på Straume, Bildøyna og Ågotnes. **Områdereguleringsplan S-e og del av S-a Straume sentrum** regulerer sentrumskjernen på Straume saman med **Planprogram for Straume sentrum. Kommunedelplan for Ågotnes 2013-2024** gir rammer for utviklinga av Ågotnes sentrum, og **Kommunedelplan for Bildøyna/Sotra kystby 2013-2024** legg føresetnadane for utvikling av sentrumsområde på nordre Bildøyna. Alle planane legg til rette for gode vilkår for mjuke trafikantar, med blant anna G/S-veggar av høg kvalitet.

På Ågotnes er det i dag fleire reguleringsplanar under utvikling for å realisera KDP Ågotnes, som regulering av ny fylkesveg gjennom sentrum, sentrumsformåla (S1 og S4), og fleire bustad- og næringsområde. Det pågår også planarbeid i området rundt Tranevågen ungdomsskule (kommunal eigedom), som i dag er nytta til skule, barnehage, idrett, helse, friluftsliv m.m.

I utvikling av sentrumsområdet på Ågotnes vil bruken av dagens offentlege areal endra seg. Det vil koma vekst i biltrafikken og vekst i talet på mjuke trafikantar, noko som potensielt betyr større trafikale utfordringar. For å sikra trygge sentrumsområde for både gåande, syklende og køyrande er det vesentleg at Fjell kommune set av midlar til trafikksikringstiltak. Denne planen set ikkje av midlar til framtidige trafikksikringstiltak på Ågotnes, men det vert sett av 600 000,- til analyse og strakstiltak i området rundt snuhamaren i det offentlege området ved barneskulen og barnehagane. Det er tidsperspektivet for utvikling av sentrumsområdet som er årsaka til at det ikkje vert sett av midlar til framtidige trafikksikringstiltak i denne planperioden, men ved neste revidering må dette vurderast på nytt.

Reguleringsplan for Rv 555 Sotrasambandet, Kolltveit til Bergen kommunegrense, skal politisk handsamast i 2016. Planen for sambandet gjeld både vegsystem, kollektivsystem og samanhengande G/S-veg på heile strekninga. Sambandet skal gje betre framkomst, mindre sårbarheit og betre tryggleik for alle trafikantgrupper. Reguleringsplanar for **FV 561 Kolltveit-Ågotnes** og **FV 555 Kolltveit-Austefjorden** er under arbeid.

Ny fylkesveg mellom **Arefjord - Storskaret** er under bygging, og vil vera eit viktig bidrag til å redusera køane i Straumeområdet. Den nye fylkesvegen vil gjera FV 209 Arefjordsvegen mindre trafikkert, og forhåpentlegvis tryggare for dei mange mjuke trafikantane som ferdast på sykkel og til fots på denne vegen.

Eit delmål i **energi-, miljø- og klimaplanen 2009-2012** er å auka andelen kollektive og klimavennlege transportløyningar. Strategiane er å styrkja kollektivtilbodet, satsa på samanhengande G/S-veggar, auka bruken av miljøvennleg drivstoff, og integrera innfartsparkering i dei framtidige kollektive løyningane.

Visjonen i **KDP for idrett og fysisk aktivitet 2011-2018** er «alle i aktivitet», og folkehelseperspektivet er gjennomgåande i planen. G/S-veggar er viktig for at folk skal la bilen stå, og kan stimulera til kvardagsaktivitet. Planen løftar fram behovet for samanhengande G/S-veg på strekninga Fjell - Kolltveit - Ågotnes - Sekkingstad - Ulveset, mellom Bildøybakken og Straume, og fortau langs Fv 207 på Bjørøy.

Kommunedelplanen for bustadutvikling 2013-2020 har klare målsettingar om at bustadområde skal byggast med gode kvalitetar. I dette ligg det at bustadområda skal bli utforma med omsyn til trafikksikkerheit.

Sykelstrategi for Fjell kommune 2015-2018 slår fast at planlegging av stader tradisjonelt har blitt utført med hovudprioritering av bilen, deretter kollektivtrafikk, sykkel og gange. Mjuke trafikantar har måtta vika for køyrefelt og parkeringsplassar. Dette har i stor grad gått ut over både framkoma og trafikksikkerheita til gåande og syklende. Konsekvensen er at svært få Fjellsokningar nyttar sykkel som transportmiddel i kvardagen. Sykelstrategien har som hovudmål at fleire skal sykla i Fjell kommune, gjennom å gjera det trygt, effektivt og attraktivt å sykla. Fleire korte reiser, særskilt i sentrale område, skal overførast frå bil til sykkel.

Reguleringsplanar på vegnettet

Tabell 1: Vegar i Fjell med godkjent reguleringsplan eller plan under arbeid

Vegnr.	Strekning	Status	Merknader
RV 555	Straume – Knarrevika (kollektivfelt)	Regulert	
RV 555	Kolltveit – Bergen grense	Regulert	
FV 555	Kolltveit – Sund grense m/tunell bak Fjell gard	Regulering pågår	
FV 555	Søre Fjell gard over Krossleitet	Regulering pågår	Er ein del av arbeidet med Kolltveit – Sund
FV 561	Kolltveit - Ågotnes	Regulering pågår	
FV 203	Trengereid x FV 555 - Kallestad	Regulert	2,85 km
FV 206	Bildøybakken – Døsje - Liaskjæret	Regulert	1,1 + 4,6 km
FV 207	Bjørøyna	Regulert frå x KV 87 Fløsteinspollen til Sund grense	3,2 km
FV 209	Åttringjen - Grunnavågen	Regulert (gamal plan, eldre en 10 år)	0,4 km
FV 209	Grunnavågen - Foldnes	Regulert	0,65 km
FV 210	Møvika – Skålvika	Regulert (gamal plan, eldre en 10 år) Må reviderast	2,0 km
FV 210	Apalvågen-Eide	Regulert, men planen må reviderast på nokre punkt	3,7 km
FV 211	Ågotnes x FV 210 - Polleidet	Regulert	0,36 km
FV 258	Blommen x FV 555 - Bildøybakken	Regulert Blommen – Bildøybakken.	Utbyggjar av Kolltveit Vest/Blommen byggjer fortau langs denne vegen i tråd med rekkefølgjekrav i reg.plan. Arbeidet pågår
FV 233	Trafoen RV 555 – Storskaret (ny Fylkesveg)	Regulert	Arbeidet med bygging av denne vegen er starta opp i regi av Statens vegvesen
FV 233	Idrettsparken - Ebbesvika	Regulert	1,25 km ny veg. Rekkjefølgjekrav i reguleringsplan på Ebbesvika
FV 258	Kolltveit - Bildøyna	Regulering er klar	Del av Sotrasambandet. Planen vert truleg godkjent i KS 26.05.16
KV 47	Bildøyna	Regulering pågår	Ca 1,3 km. Planen skal vedtakast i 2016.
KV 59	Kallestad - Kallestadvik	Regulert	0,6 km
KV 61	Møvika - Åse	Regulert	1,3 km
KV 1047	Valavegen (del av vegen)	Regulert	0,5 km

Kjelde: Fjell kommune



2. Om Fjell kommune

2.1 Folkestruktur

Per 1. januar 2016 er det 24 870 innbyggjarar i Fjell kommune¹. Det var ein vekst på 443 innbyggjarar i løpet av 2015, noko som tilsvarar 1,81% auke frå 2014. Dette er den lågaste årlege befolkningsauken sidan 2010.

Det er venta at talet på innbyggjarar vil auka til 41 300 fram mot år 2040. Om Fjell, Sund og Øygarden slår seg saman, vil den nye storkommunen ha rundt 60 000 innbyggjarar i 2040. Veksten er venta å vera størst i talet på innbyggjarar over 67 år, medan det er venta lågast vekst i aldersgruppa 20-44 år.

I 2016 er innbyggjarane fordelt på grunnkrinsane som vist på tabellen til høgre.

Tabell 2: Innbyggjartal fordelt på grunnkrinsar

Grunnkrins	Personar
Turøy	155
Misje	309
Solsvik/Landro	883
Vindenes	570
Angeltveit	1202
Ågotnes	1277
Kårtveit/Eide	589
Spjeld	303
Fjereide	86
Knappskog	1206
Morland/Morlandstø	408
Kolltveit	1176
Bildøy	618
Ekerhovd	426
Lie	464
Algrøy	390
Sekkingstad	292
Skålvik	424

Grunnkrins	Personar
Skoge-Møvik	893
Lokøy	146
Syltøy	127
Nesse	413
Kallestad	251
Tellnes	524
Ulveset	329
Fjell	702
Anglevik/Våge	397
Foldnes vest	415
Foldnes aust	875
Foldnes sør	1005
Knarrevik	1822
Valen	937
Storhilleren/Straume	1473
Arefjord/Brattholmen/Snekkevik	2518
Ebbesvik	177
Bjørøy	991
Ukjend grunnkrins	97
Samla innbyggartal i Fjell kommune	24870

¹ Kjelde: SSB, Statistikkbanken

2.2 Skule- og barnehagestruktur

Per april 2016 er det registrert 1577 barn i barnehagar i kommunen, fordelt på 27 private og kommunale barnehagar.

Det er 3 602 elevar fordelt på barne- og ungdomstrinnet i skuleåret 2015/2016, medrekna Danielsen barne- og ungdomsskule, som er private skular. Talet er ikkje medrekna spesialavdelingar og innføringsklassar. Elevane i innføringsklassane vert overført til nærskulane, når norsk-kunnskapane er gode nok.

Prognosar frå SSB viser at det er venta at talet på barn mellom 0-15 år vil ha ein relativt låg auke fram mot 2020, men vil veksa monaleg fram mot 2040.

Tabell 3: Framskrivning av barn 0-15 år (høg nasjonal vekst)

År	2016	2020	2025	2030	2035	2040
Barn 0-5 år	2143	2639	3121	3304	3375	3488
Barn 6-15 år	3614	3719	4261	5163	5803	6073
Sum	5757	6358	7382	8467	9178	9561

Kjelde: SSB

Tabell 4: Elevtal 2015/2016

Barneskular	1.-4. trinn	5.-7. trinn	Totalt
Ågotnes	188	137	325
Foldnes	177	122	299
Kolltveit	152	97	249
Brattholmen	120	114	234
Ulveset	129	85	214
Landro	108	86	194
Knappskog Innføringsklasse er ikkje medrekna.	116	77	193
Hjelteryggen Spesialavdelinga er ikkje medrekna.	85	72	157
Skålevik		53	135
Bjørøy	82	53	135
Liljevatnet	64	49	113
Tellnes	60	52	112
Misje	44	26	70
Danielsen	32	18	50
Totalt	86	71	157
Ungdomsskular			8.-10. trinn
Fjell ungdomsskule			499
Tranevågen ungdomsskule			391
Danielsen ungdomsskule			210
Totalt			1100

Kjelde: Fjell kommune

2.3 Bustadbygging

Kommunedelplan for bustadutvikling 2013-2020 skisserer behovet for nye bustadeiningar til å vera mellom 6150 og 8350 nye bustadeiningar i Fjell i 2040 (høg nasjonal vekst). Saman med fortetting av eksisterande bustadområde har kommunen planar for omlag 9000 bustadeiningar. Omlag 6000 av desse er i sentrumsområda, Straume, Bildøy og Ågotnes.

I følgje SSB blei det ferdigstilt 247 bustadeiningar i Fjell kommune i 2015, det årlege gjennomsnittet sidan 2000 har vore 170 einingar.

2.4 Inn- og utpendling

Fjell er ein av kommunane i Hordaland med høgast arbeidsmarknadsintegrasjon. Dette vil seia at arbeidstakarane i kommunen er godt integrert i arbeidsmarknaden utanfor kommunen, til dømes Bergen. Arbeidsmarknadsintegrasjonen viser seg også i talet på inn- og utpendlarar, som er høgt i Fjell. I 2014 pendla 6060 personar inn til kommunen, og 6724 ut av kommunen. Dette gir store utslag på trafikkmengda, særskilt på FV 561, FV 555 og RV 555.

2.5 Kollektivtilbod

Mange opplever det kollektive rutetilbodet internt i kommunen som ikkje fullt tilfredsstillande. Frå Skogsvåg, Ågotnes og Anglavik inn mot Straume og vidare mot Bergen, er kollektivtilbodet godt. Tilbodet andre stader i kommunen er stort sett dårleg utbygd, og dette har stor innverknad på talet bilreiser som vert skapt av det manglande rutetilbodet. I tillegg er det eit problem for unge og eldre som ikkje har bil, og for dei familiane/personane som ikkje har råd til bil.

Kommunen må arbeida aktivt mot busselskap og konsesjonsstyresmakter for å styrka og utvikla kollektivtilbodet til innbyggjarane.

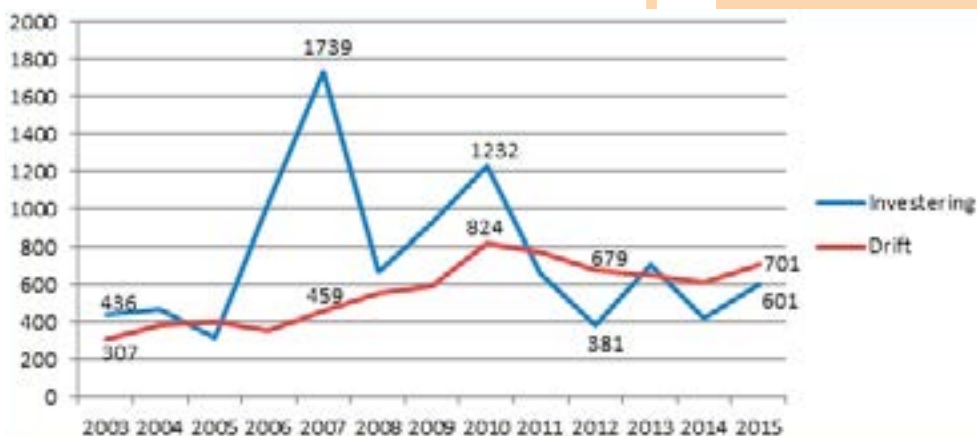
2.6 Bilparken

Ved utgangen av 2015 var det registrert 12 702 personbilar i Fjell, noko som er ein auke på 1896 bilar sidan oppstart av førre trafikksekringsplan i 2011. Talet viser at annankvar innbyggjar i kommunen eig ein personbil. Personbilane utgjer 77 prosent av alle registrerte motoriserte køyretøy i kommunen. Til saman var det i 2015 registrert 16 415 motoriserte køyretøy i kommunen.

2.7 Drift og investering på vegnettet

Som vist er det stadig jamn vekst både i folketalet og i storleiken på bilparken. Dei kommunale utgiftene knytt til investering og drift av kommunale vegar, målt i kroner per innbyggjar, har ikkje hatt tilsvarande vekst. Tvert om har særskilt investeringsmidlane minka, og i 2015 vart det brukt om lag halvparten så mange kroner per innbyggjar som i 2010, og rundt ein tredjedel av nivået i 2006. Utgiftene til drift er meir enn dobla i perioden, og er i dag på 701 kr per innbyggjar.

Figur 1: Bruttoutgifter til kommunale vegar, i kr. per innbyggjar, 2003-2015



Kjelde: SSB

3. Ulukkesituasjonen 2010-2016

3.1 Ulukkesstatistikk for Fjell kommune

Den offisielle ulukkesstatistikken for vegtrafikken i Noreg er basert på ulukker som er meldt til politiet. Det medfører at mindre alvorlege ulukker og uhell er underrepresentert i skadetala. Ein skil mellom ulukker, som er trafikkulukker med personskader, og uhell, som er trafikkuhell der det berre oppstår materielle skader. Ofte er konsekvensane av uhell bagatellmessige, som bulk i ei dør eller ein skjerm. TS-planen går ikkje nærare inn på registrering og analyse av trafikkuhell, men dette kapittelet vil skildra og analysa trafikkulukker som har skjedd på vegnettet i Fjell kommune.

Ulukkesdata er henta frå Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå, som byggjer på politimeldingar.

Fjell kommune er på andreplass på ulukkesstatistikken i Hordaland, etter Bergen kommune, noko som heng saman med trafikkbiletet og stor trafikkmengd. Til dømes har årsdøgntrafikken (ÅDT) over Sotrabraua auka frå 12 500 i 1991 til 25 000 i 2010, og 26 9000 i 2015. Generelt sett er det slik at når trafikkmengda aukar, aukar talet på personskadeulukker nesten proporsjonalt. Til trass for den store auken i folketal, køyretøy og trafikkmengd, har talet på ulukker i Fjell likevel haldt seg rimeleg stabilt dei siste 25 åra, og hatt ein klar nedgang dei seinaste åra. Dette kan ha samanheng med at aukande trafikk fører til at farten går ned, og at trafikantane skjerpar merksemda. I tillegg er det blitt satsa på tiltak som gir lågare fart i både sentrumsområda og i bustadområda. Dette har auka tryggleiken, spesielt for mjuke trafikantar.

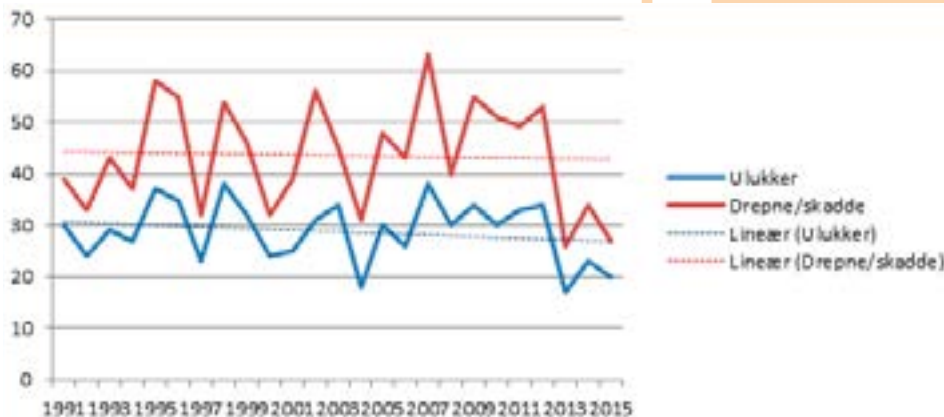
I 25-årsperioden frå 1991 til 2015 er det registrert 766 trafikkulukker i Fjell. Dette gir eit snitt på over 30 personskadeulukker per år. 28 personar har mista livet, og 1061 personar vart skadde i trafikken i løpet av dei siste 25 åra.

² ÅDT: gjennomsnittleg tal på bilar som passerer i løpet av eitt døgn

³ Transportøkonomisk institutt: Trafikksikkerhåndboken

Dei rette, stipla linene i figuren under viser tendensen i ulukkesutviklinga. Tendensen er at talet på ulukker og talet på drepne og skadde går jamt nedover, sjølv om det kan vera store svingingar frå år til år.

Figur 2: Trafikkulukker i Fjell kommune, 1991-2015



Kjelde: Statens vegvesen

3.2 Ulukker og ulukketypar

Figuren til venstre syner kor mange ulukker som skjedde på vegnettet dei siste seks åra, og kor mange som vart skadde eller drepne i trafikken i same periode. I kvar ulukke vil ofte fleire personar vera involverte.

Figuren syner at i løpet av dei siste seks åra var det 160 ulukker, der fem personar vart drepne, 17 personar vart hardt skadde, og 220 personar vart lettare skadde. Dei siste tre åra har det vore vesentleg færre ulukker i Fjell enn snittet dei siste 25 åra. I 2013 skjedde det 17 ulukker, og dette er det lågaste årlege ulukkestalet så langt tilbake vi har statistikk. Sjølv om talet på ulukker har gått noko opp sidan dette rekordåret, så gir det eit håp om at talet på trafikkulukker i Fjell framleis kan bli lågare.

Ulukkesbiletet i Fjell vert dominert av utforkøyringsulukker og møteulukker, med til saman ca. 53 % av ulukkene. Utforkøyringane skjer i stor grad på FV 561 (8 ulukker), FV 555 (6 ulukker), FV 210 (6 ulukker). Møteulukkene skjer hyppigast på RV 555 (16 ulukker) og FV 555 (4 ulukker). Påkøyringar bakfrå utgjer den tredje største ulukkegruppa med ca. 21%. Desse ulukkene skjer oftast på RV 555 (17 ulukker) og FV 561 (10 ulukker). Kryssulukkene (12%), hender stort sett på RV 555 (7 ulukker) og FV 209 (4 ulukker). Fotgjengarulukkenes skjedde på desse vegane:

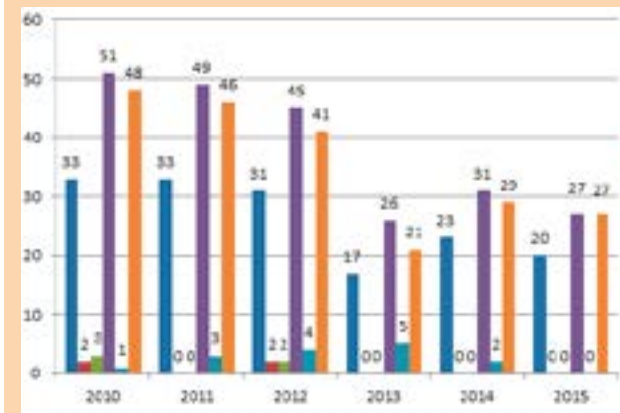
- Privat veg: 4
- KV 31: 1
- KV 1006: 1
- FV 209: 2
- FV 210: 1
- FV 211: 3
- FV 258: 1
- FV 555: 2
- FV 561: 3

7 av 18 fotgjengarulukker skjedde då fotgjengarane kryssa vegen i gangfelt, 5 skjedde ved kryssing av veg utan gangfelt, 4 ulukker skjedde med fotgjengar langs vegen, og 2 personar vart påkøyrd av ryggande bil. Vi har ikkje funne tilsvarende data for sykkelulukkenes.

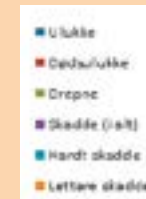
Ulukker der fotgjengar og syklistar er involvert, utgjer ca. 15 % av ulukkene. Dette er nokolunde den same trenden som før, men møteulukker har hatt ei svak prosentvis auke, medan påkøyringar bakfrå har hatt ein svak prosentvis nedgang. Talet på skadde fotgjengarar og syklistar (26 personar) har gått ned samanlikna med seksårsperioden i førre trafikksikringsplan (2006-2011, 46 personar), men prosentvis har talet på skadde mjuke trafikantar gått opp frå 11% til 15%. Det er ingen drepne i denne trafikantgruppa dei siste 12 åra.

I perioden 2010-2015 vart 22 personar drepne eller hardt skadde i trafikken. Av desse var det tolv bilførarar, fire bilpassasjerar, fire motorsyklistar og to syklistar.

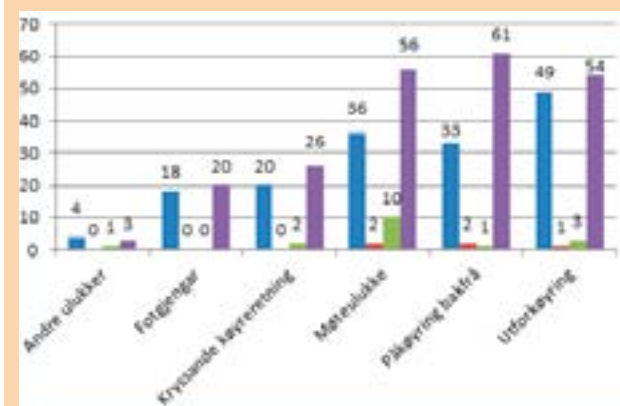
Figur 3: Ulukker med drepne og skadde, 2010-2015



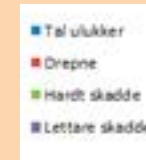
Kjelde: Statens vegvesen



Figur 4: Ulukketypar, 2010-2015



Kjelde: Statens vegvesen



Tabell 5: Trafikantgruppe – skadegrad, 2010-2015

Trafikantgruppe	Personar involvert	Drepne/skadde	Drepne	Hardt skadde	Lettare skadde
Bilførerar	251	147	3	9	135
Bilpassasjer	62	53	2	2	49
Person lett MC	5	3	0	1	2
Person annan MC	9	8	0	3	5
Person moped	3	3	0	0	3
Person sykkel	8	7	0	2	5
Fotgjengar	18	18	0	0	18
Akar	0	0	0	0	0
Andre	6	3	0	0	3
Sum alle	362	242	5	17	220

Kjelde: Statens vegvesen

Tabell 6: Personskadar etter aldersgruppe 2010-2015

Alder	Personar involvert	Drepne/skadde	Drepne	Hardt skadde	Lettare skadde
0–5	7	4	0	0	4
6–9	3	1	0	0	1
10–14	11	11	0	0	11
15–17	15	12	0	2	10
18–20	40	29	0	1	28
21–24	35	26	2	1	23
25–34	63	46	2	2	42
35–44	65	39	1	6	32
45–54	54	36	0	4	32
55–59	20	14	0	1	13
60–64	14	7	0	0	7
65–69	10	5	0	0	5
70–74	9	5	0	0	5
75–79	3	2	0	0	2
80+	7	5	0	0	5
Ukjend	6	0	0	0	0
Sum	362	242	5	17	220

Kjelde: Statens vegvesen

Figuren til venstre syner fordelinga av drepne og hardt skadde mellom 2010 og 2015, etter alder. Aldersgruppene som er involvert i flest ulukker er markert i raudt.



Barn mellom 0 og 15 år er mest utsett for trafikkulukker som fotgjengar og bilpassasjer. Det er svært viktig at barn får gå- og sykkeltraining i trafikken, og at dei vert sikra på ein trygg og riktig måte i bil. Kapittel 4.1 går nærare inn på førebygging og barn og ungdom i trafikken.

Ungdom frå 15 og 17 er mest utsett som fotgjengar og passasjer, men her ser ein at det også er ulukker knytt til moped og sykkel, i tillegg til som bilsjåfør.

For unge vaksne mellom 18 og 24 stig ulukkestalet monaleg, i denne gruppa vart 53 personar skadde og to personar drepne i trafikkulukker dei siste seks åra. I dei fleste ulukkene var desse personane bilsjåfør, medan ni personar var bilpassasjer, tre var fotgjengarar, ein var syklist, og to var motorsyklistar. Unge vaksne mellom 18-24 år har svært høg ulukkerisiko samanlikna med andre aldersgrupper, både nasjonalt og lokalt. Nasjonale analyser viser at manglande beltebruk, høg fart, rus, hasardiøs køyring, og manglande erfaring og kjøreferdigheter er nokre av dei viktigaste årsakene til at unge, særskilt mannlege, bilførarar har ein svært høg ulukkerisiko. Dei største problema relatert til motorsykkel- og mopedulykker er manglande hjelmbruk, høg fart, rus, overdriven tru på egne ferdigheiter og manglande erfaring⁴.

Aldersgruppa mellom 25 og 44 er hyppig involvert i trafikkulukker, med 82 personskadar og tre dødsfall i tidsperioden. Ein viktig årsak er nok at svært mange innbyggjarar i Fjell er innanfor denne aldersgruppa, og dei utgjør derfor ein stor del av trafikkbiletet.

Statens vegvesen føretekk kvart år systematiske analysar av alvorlege ulukker på landsbasis. Dei viktigaste medverkande faktorane til at alvorlege ulukker skjer er knytt til trafikantane:

- Høg fart etter forholda
- Manglande førarferdigheiter
- Køyring i ruspåverka tilstand

⁴Dødsulykker med ungdom i Norge i 2005-2009, TØI-rapport 1117/2010

Trafikantfeil er årsak til flest ulukker, medan forhold knytt til veg og føre er medverkande faktorar i heile 40 % av dei mest alvorlege ulukkene. Dei viktigaste forholda er våt/glatt vegbane, dårleg lineføring, sikthindring og mangelfull skilting eller merking.

Som tabell 8 syner, skjer dei aller fleste ulukkene på fylkesveggar (98 ulukker). Det er FV 555 og FV 561 som er dei mest ulukkeutsette vegane i Fjell, saman med RV 555. Det skjedde 8 ulukker på kommunale veggar, og 6 på private veggar.

Tabell 7: Aldersgruppe fordelt på trafikantgruppe

Alder	Akar	Andre	Bilførar	Bilpassasjer	Fotgjengar	Person annan MC	Person lett MC	Person moped	Person sykkel
0-5	0	0	0	3	1	0	0	0	0
6-9	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10-14	0	1	0	4	6	0	0	0	0
15-17	0	0	1	7	2	0	0	1	1
18-20	0	1	20	5	2	1	0	0	0
21-24	0	0	19	4	1	1	0	0	1
25-34	0	0	35	11	0	0	0	0	0
35-44	0	1	29	4	2	2	1	0	0
45-54	0	0	20	7	1	2	1	2	3
55-59	0	0	10	2	0	1	1	0	0
60-64	0	0	3	0	1	1	0	0	2
65-69	0	0	4	1	0	0	0	0	0
70-74	0	0	2	2	1	0	0	0	0
75-79	0	0	2	0	0	0	0	0	0
80+	0	0	2	2	1	0	0	0	0
Ukjend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	0	3	147	53	18	8	3	3	7

Kjelde: Statens vegvesen

Tabell 8: Trafikkulucker fordelt på vegar

Veg	Ulukker	Personar	Drepne/ skadde	Drepne	Hardt skadde	Lettare skadde
FV 206 Døsjø-Lie	6	10	7	0	2	5
FV 207 Bjørøy	1	1	1	0	0	1
FV 209 Knarrevik - Våge	11	21	12	0	2	10
FV 210 Møvik - Polleide	10	15	11	0	0	11
FV 211 Ågotnes -Solsvik	5	7	4	0	0	4
FV 224 Ågotnes -Vindenes	1	1	1	0	0	1
FV 233 Brattholmen - Gavlen	1	1	1	0	0	1
FV 234 Øygarden - Turøy	1	1	1	0	0	1
FV 258 Bildøystraumen - Kolltveit	4	13	11	0	0	11
FV 555 Beinastaden - Sund	21	43	31	0	5	26
FV 559 Fjell sentrum - Møvik	6	12	7	0	0	7
FV 561 Beinastaden - Øygarden	31	79	52	1	3	48
KV 1006 Krokavegen	1	2	1	0	0	1
KV 1020 Søre Knappen	1	2	1	0	0	1
KV 1079 Anglavikvegen	1	1	1	0	0	1
KV 1104 Fjæreidevegen	1	2	1	0	0	1
KV 1146 Idrettsvegen	2	4	3	0	0	3
KV 31 Sartor v/bussterminalen	1	3	3	0	0	3
KV 50 Snekkevik	1	1	1	0	1	0
Private vegar	6	12	6	0	0	6
RV 555	48	131	86	4	4	78
Sum	160	311	242	5	17	220

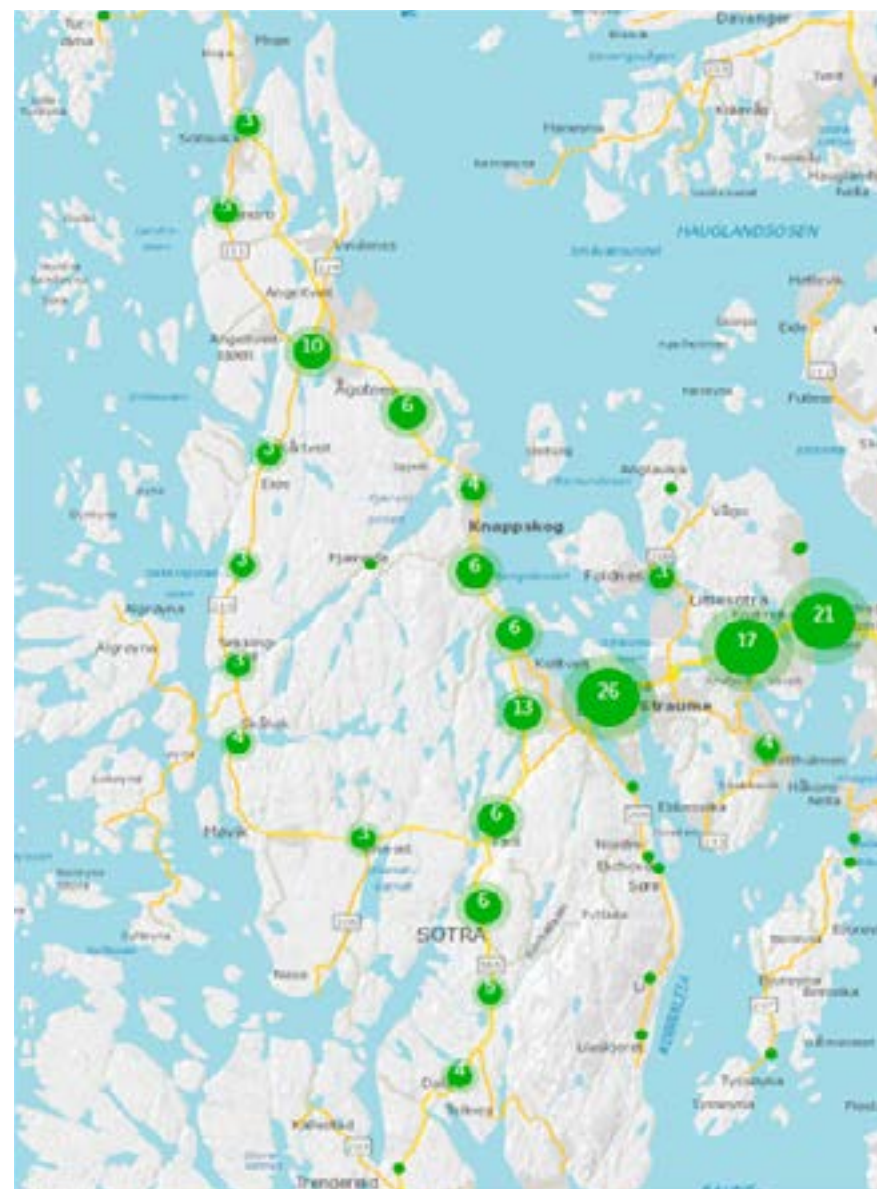
Kjelde: Statens vegvesen

Tabellen nedanfor syner kor mange kilometer vi har av dei ulike vegkategoriane i kommunen.

Tabell 9: Oversyn over km vegtype i Fjell

Vegtype	Km veg i Fjell kommune
Riksveg	6,2 km
Fylkesveg	81 km
Kommunal veg	99 km

Figur 5: Kart over ulukker, 2010-2015



Kjelde: Statens vegvesen

4. Visjon, mål og tema for trafikksikringsarbeidet i Fjell

Visjonen for trafikksikringsarbeidet i Fjell kommune byggjer på den nasjonale nullvisjonen, og er formulert slik:

Ei ulukke er éi for mykje!

Dette er det overordna, langsiktige målet for trafikksikringsarbeidet, og skal vera noko å strekkja seg etter. Med bakgrunn i visjonen er det formulert fem satsingsområde/tema med tilhøyrande målsettingar, som kommunen skal ha eit særleg fokus på i planperioden.

Under kvart satsingsområde er det formulert strategiar som byggjer opp under målsetjingane, og under kvar strategi viser handlingsplanen (kap. 6) tiltak og aktivitetar.

VISJON
Ei ulukke er éi for mykje!

Tema 1: Barn og unge

Mål:
Auka tryggleiken for mjuke trafikantar

Strategiar:

- Kartleggja barn og unge sine skuleveggar
- Fysiske tiltak som tryggjer skulevegane
- Gjera barna til gode trafikantar gjennom trafikkopplæring på helsestasjonar, i barnehagar og skular
- Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tema 2: Trafikantåtferd

Mål:
Prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid

Strategiar:

- Arbeida for at Fjell kommune vert godkjent som trafikksikker kommune
- Arrangera ein årleg trafikktryggleiksdag

Tema 3: Sykkel

Mål:
Fjell skal bli ein kommune der det er attraktivt og trygt å sykla

Strategiar:

- Arbeida for å få eit samanhengande nett av fortau og gang- og sykkelveggar
- Arbeida for ein positiv sykkelkultur

Tema 4: Arealplanlegging og utbygging

Mål:
Trafikksikring skal prioriterast i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging

Strategiar:

- Sikra at kommunen tek ansvar for trafikksikring i alt sitt arbeid
- Sikra gode og presise rekkjefølgjekrav, og at krava vert utført av utbyggjar
- Sikra at vegeigar oppfyller ein tilstrekkeleg drifts- og vedlikehaldsstandard
- Styrka arbeidet med å anlegga snarveggar og G/S-veggar i terreng

Tema 5: Ulukker

Mål:
Redusera talet på personskadefulukker med 20 % i planperioden

Strategiar:

- Tiltak for å redusera påkøyring bakfrå, utforkøyring og møteulukker
- Redusera talet på bilistar som overskrid fartsgrensa

4.1 Tema 1: Barn og unge i trafikken

Trafikken er i utgangspunktet utrygg for barn. Barn har ikkje dei same føresetnadane for å oppfatta og vurdera farar, som vaksne har. Dei er lågare og har derfor dårlegare oversikt. I tillegg har dei enno ikkje utvikla evna til å vurdera avstand, fart og retning. Denne evna er først utvikla kring 10-12 års alder. Før den tid har barna liten føresetnad for å forstå til dømes kor raskt ein bil nærmar seg⁵. Barna manglar også kunnskap om trafikkreglar og erfaring i trafikken.

Trafikktryggleik for barn og unge er dei vaksne sitt ansvar. Det å bli ein trygg og ansvarleg trafikant må lærast, og trafikkopplæring må bli sett på som ein livslang læringsprosess. Barn treng trafikkopplæring og gode rollemodellar for sjølve å bli trygge trafikantar. Vaksne må ha høg bevisstheit om kor viktige dei er som rollemodellar, og deira ansvar for kontinuerleg trafikkopplæring gjennom barneåra og i ungdomstida. Trafikktryggleik for barn handlar om⁶:

- bruk av sikringsutstyr; bilbelte, sykkelhjelm og refleks
- at vaksne forstår korleis det er å vera barn i trafikken
- at barn får gåtrenoing og sykkelrenoing i trafikken
- fysisk tilrettelegging av leikemiljøa til barn
- trafikk sikringstiltak som skjermar barn i trafikken

Det er barna sine føresette som har hovudansvar for trafikkopplæringa, men helsestasjon, barnehage og skule er særskild viktige bidragsytarar. Grunnlaget for trafikk sikker atferd vert lagt i barneåra, derfor bør trafikkopplæringa starta tidleg. Vi må arbeida for meir trafikkundervisning i barnehagar og skular, og opplæring og informasjon til helsestasjonar, barnehagar og skular. Trygg Trafikk og politiet er viktige samarbeidspartnarar i dette arbeidet.

Skuleveg

Opplæringslova kapittel 7 omhandlar elevar si rett til skuleskyss. Skyssgrensa er 2 km for elevar på 1.trinn og 4 km for elevar på 2.-10.trinn. I tillegg har elevane rett på

⁵ Kjelde: www.tryggtrafikk.no

⁶ Kjelde: www.barnastrafikkclubb.no

skyss dersom skulevegen er særleg farleg eller vanskeleg. Utdanningsdirektoratet (Udir-3-2009) presiserer at elevar som ferdast i trafikken alltid vil vera utsett for ein viss fare, og at vilkåret «særleg farleg» må bli forstått som ein fare utanom det vanlege. Vurderingane må derfor byggja på ei konkret skildring av vegen sett opp mot einskilde barn sine føresetnader for å klara desse utfordringane.

Sidan mange elevar i Fjell kommune har lang og/eller ekstra farleg skuleveg, får mange fri skuleskyss, spesielt i 1.- 4. klassetrinn. Det er eit mål å leggja til rette for at flest mogleg kan gå eller sykla til skulen. I tillegg til at dette gir ein samfunnsøkonomisk gevinst, vil det òg spara miljøet, og gi helsegevinst ved at barna får auka fysisk aktivitet. Samstundes er erfaring med å bevega seg i trafikken, viktig for barn si trafikkforståing og -opplæring.

Mange stader i kommunen manglar det fortau eller gang- og sykkelveg som skil dei mjuke trafikantane frå trafikken. Mange foreldre opplever skulevegen som så farleg for barna at dei vel å køyre dei til og frå skulen. Ofte kan dette vera den einaste praktiske løysinga, men samtidig medfører foreldrekøyringa ei sterk auke av trafikken rundt skulen. Som regel er ikkje skulen sitt nærområde laga for å ta imot den auka trafikken på ein trygg måte. I tillegg kan det vere trengsel, travelheit, stress og eit uoversiktleg trafikkbilde når mange leverer eller hentar barna til same tid. Dermed oppstår det uoversiktlege og farlege situasjonar i forbindelse med stans, rygging og snuing, og resultatet blir auka trafikkfare for alle som ferdast til og frå skulen.

Problemet kan verta noko redusert ved at foreldra slår seg saman og køyrer kvarandre sine barn når det er mogleg. Kvar ekstra passasjer kan spare omgjevnadane for éin bil. Utfordringane kan også bli tatt opp i FAU, på foreldremøte etc., for å gjera foreldra merksame på situasjonen. Kanskje kan ein stad i nærleiken av skulen fungera som hente-/bringe plass, eller andre lokale løysingar som kan redusera trafikkmengda, og få fleire barn til å gå/sykla til skulen. Mange stader i landet arrangerer foreldra følgjeven-ordningar, der foreldra byter på å følgja barna til skulen.



Då får barna gå-trening saman med ein vaksen, i tillegg til frisk luft og mosjon før skulestart.

I tillegg må vi vurdere fysiske tiltak som kan betra trafikksikkerheit, både langs skulevegen og ved skulen. I neste delkapittel som omhandlar ulukker, vert det sett nokre overordna føringar som mellom anna slår fast at det skal vere 30 km/t forbi alle skular og barnehagar i Fjell kommune. Mange skular og barnehagar har også meldt inn ønske om tiltak som tryggjer nærmiljøa, som til dømes heva gangfelt, lys ved gangfelt og betre skilting. Dette søkjer kommunen å komma i møte så langt det lét seg gjera.

I løpet av planperioden skal kommunen gjennomføra eit registreringsprosjekt, der elevane sjølve skal kartleggja skulevegen sin, ved hjelp av applikasjonen «Trafikkagenten» (sjå kap. 1.5.). Resultata frå kartlegginga vil gjera kommunen betre rusta til å trafikksikra skulevegane.

4.2 Tema 2: Trafikantåtferd - førebygging og haldningsskapande arbeid

Trafikk er samspel mellom trafikantar, køyretøy og sjølve vegsystemet. Når ei ulukke skjer, skuldast dette svikt i eit eller fleire av desse elementa. Ulukkesetterforskning viser at ein stor del av dei mest alvorlege ulukkene er knytt til manglande førardugleik, fart, rus, manglande beltebruk og at sjåføren er for trøtt⁷. Mykje av innsatsen i trafikksikringsarbeidet bør derfor rettast mot å betra trafikantåtferda. Dei sentrale verkemidla innanfor trafikantane er opplæring, informasjon, kontroll og overvaking.

Kontroll og overvaking ligg under politiet og Statens vegvesen sitt ansvarsområde, og vert omtalt i kap. 1.2.

Kommunen har stor påverknad på **opplæring** og det haldningsskapande arbeidet, særskilt gjennom skule-, barnehage- og helsesektoren. Helsestasjonane er eit godt utgangspunkt for rettleiing, då alle foreldre og barn vert nådd gjennom rutinekontrollar, og ungdommar gjennom

helsestasjon for ungdom. Informasjonstiltak og prosedyrar er nærare skildra i handlingsplanen, i kap. 6.

Trafikkopplæring er ikkje obligatorisk i barnehagen sin rammeplan, men alle barnehagar arbeider med trafikantåtferd i naturlege samanhengar. Det er tradisjon for å nytta naturområda utanfor barnehagane, og for mange barnehagar inneber det at barna må ferdast langs trafikkerte vegar. Den beste opplæringa skjer ute i trafikken saman med vaksne. Barnehagane kan bidra til gode trafikkvanar, slik at barna er rusta til å ferdast åleine når dei vert større. Tiltak i barnehagane er nærare skildra i handlingsplanen.

Læreplanen i skulen sin (Kunnskapsløftet) har kompetansemål i trafikk etter 4., 7. og 10. trinn. Barna skal kunna:

- Følgja trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar (kroppsøving, etter 4. trinn).
- Praktisera trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel (kroppsøving, etter 7. trinn).
- Gjera greie for korleis trafikksikringsutstyr hindrar og minskar skader ved uhell og ulukker (naturfag, etter 10. trinn).
- Gjera greie for korleis bruk av rusmidlar kan føra til helse-skade, og drøfta korleis den enkelte og samfunnet kan førebyggja helseskadar (naturfag, etter 10. trinn).
- Gjera greie for omgrepa fart og akselerasjon, måla storleikar med enkle hjelpemiddel og gi eksempel på korleis kraft er knytt til akselerasjon (naturfag, etter 10. trinn).

Tiltak i skulane er nærare skildra i handlingsplanen.

Billbelte, refleks, sykkelhjelm og barnesete er døme på **sikringsutstyr** som kan vera billige livreddarar. Trygg Trafikk anbefalar at barn under fire år skal sikrast bakovervendt i bil, då dette gir best tryggheit i kollisjonar. Dette blir i liten grad følgt. Trygg Trafikk sine tal frå 2012 viser at 78% av eittåringane, 41% av toåringane og berre 11% av treåringane er sikra bakovervendt. Statens vegvesen og Trygg Trafikk distribuerer ei gratis brosjyre om barn i bil til helsestasjonar, barnehagar og andre. Denne er også omsett til dei mest vanlege innvandrarspråka.

Fakta om refleks:

- Med refleks vert risikoen for å bli påkøyrtd i mørket redusert med 85 %.
- I perioden 2006-2010 omkom 136 fotgjengarar i trafikken, og rundt 1000 personar vart skadd
- Berre 5 % av desse brukte refleks
- 35 % av alle fotgjenarulukker skjer i mørket.
- Med fjernlys kan bilføraren sjå deg på 400 meters avstand - viss du bruker refleks.
- Utan refleks er du synleg først på 25 meters hald. Det tilsvarar cirka eitt sekund viss bilen køyrer i 80 km/t.

Huskereglar om refleksbruk:

- Heng refleksen i knehøg. Då mottek den mest mogleg lys frå billyktene.
- Vel helst refleksar som rører på seg når du går, dei syns best.
- Legg refleksar i lommene på alle ytterklede. Då gløymer du dei ikkje!

Kjelder: Transportøkonomisk institutt, Statistisk sentralbyrå, Trygg Trafikk

⁷ Vegdirektoratet 2011: Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2010.

Nyare forskning tyder på at deler av hjernen utviklar seg noko seinare hjå menn enn hjå kvinner. Frontallappen som mellom anna styrer risikoforståing er ikkje ferdig utvikla hjå menn før ved 24 års alder. Dette kan vera noko av forklaringa på kvifor unge menn er overrepresentert i det nasjonale ulukkebiletet⁸. Dette gir oss store utfordringar når det kjem til tiltak retta mot unge menn, men fortel òg kor viktig det er å ha kontinuerleg fokus på trafikksikring frå barndomen og opp til vaksen alder. For unge, uerfarne bilførarar er god kjennskap til og respekt for risikoen ein utset seg sjølv og andre for i trafikken, viktig å få formidla gjennom foreldre, skule og køyreskular. Også frivillige organisasjonar, som til dømes idrettslag kan vera bidragsytarar til å skapa gode trafikantthaldningar. For mange ungdommar er kanskje fotballtrenaren ein viktigare rollemodell enn kva foreldra er, i denne perioden i livet.

Også bedrifter og verksemdar kan bidra til ei meir bevisst haldning til eigen trafikantåtferd. Ved å setja trafikktryggleiksarbeidet inn i eit HMS-perspektiv, med kursing på arbeidsplassane, kan ein gi trafikantane meir kunnskap om trafikktryggleik, og auka forståinga for ulike trafikantrollar. Trygg Trafikk tilbyr HMS-kurs på landsbasis. Bedrifter som ønskjer å setja fokus på trafikksikring kan også nytta seg av den nye Trafikksikringshallen på Lyngbø i Bergen kommune. Trafikksikringshallen er primært eit opplevingsssenter der barn og unge kan få trafikkopplæring, men tilbyr også opplegg for bedrifter.

⁸ Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010 - 2013

4.3 Tema 3: Sykkel

Planlegging av stader har tradisjonelt blitt utført med hovudprioritering av bilen, deretter kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette har i stor grad gått ut over både framkoma og trafikktryggleiken til gåande og syklende. Konsekvensen er at svært få Fjellsokningar nyttar sykkel som transportmiddel i kvardagen.

Fjell ønskjer å auka kvardagssyklinga i kommunen, og sykkelstrategien som vart vedteken i 2015, markerte byrjinga på eit systematisk arbeid for å få dette til.

Det er få moglegheiter i Fjell for å nytta samanhengande gang- og sykkelveg mellom bustadområda, skule, arbeidsplassar og sentrumsområda. Der det ikkje er gode gang- og sykkelband, vert trafikksituasjonen ofte opplevd som utrygg, og dei fleste vel å ta bilen. Når det vert opplevd som utrygt å sykla, hindrar det mange barn og vaksne i å nytta sykkel til skule, jobb og aktivitetar. Trafikktryggleik er såleis den viktigaste faktoren for å få fleire til å sykla, og dess fleire som sykklar, dess tryggare vert det å sykla.

Trafikktryggleik skal liggja som eit grunnleggjande prinsipp i utforminga av hovudsykkelnettet. Tryggleikskjensla har mykje å seia for om folk ønskjer å sykla eller ikkje. Kvinner, barn og eldre er gjerne dei som føler seg mest usikre i trafikken og bør difor vera utgangspunktet i vurderinga av folk si tryggleikskjensle i planlegginga. Til dømes er det viktig med god utforming og logisk oppmerking av kryss. Det gir både høg opplevd tryggleik og reel trafikktryggleik. Det er behov for samanhengande gang- og sykkelnett, trygge kryssingspunkt og skilt og merking som er forståeleg for alle trafikantgrupper. I tillegg treng barna god sykkelopplæring og mykje trening, og både bilistar og syklistar treng meir informasjon om trafikkreglane for syklistar.

For at sykkel skal vera eit konkurransedyktig alternativ til bil må det vera raskt og attraktivt å sykla. Ein skal kunna setja seg på sykkel heime og sykla på sykkelvegar som er



trygge og av god kvalitet heilt frem til reisemålet. Reisetida bør vera så kort som mogleg, og gjerne kortare enn reisetida med bil. Traseen må difor vera direkte og helst som ein snarveg sett i forhold til bilvegen. Utrygge situasjonar oppstår gjerne på stader der syklistar deler areal med fotgjengarar eller bilistar, noko som kan vera ubehageleg og farleg for begge parter. Ulike trafikantgrupper bør difor skiljast fysisk så langt det lét seg gjera.

Ei betre tilrettelegging for sykling i Fjell krev mykje ressursar og store investeringar. Det er ikkje alt som vil bli gjort på kort sikt, men det er viktig at vi byrjar å tenkje meir systematisk kring tilrettelegging for sykkel. Målsettingane og verkemidla i sykkelstrategien skal vera eit grunnlag for vidare prioritering og planlegging av sykkelnett og andre tiltak for å betra forholda for syklistar i Fjell. Det er avgjerande at innsatsen for auka sykling vert følgt opp i plan- og budsjettprosessar.

4.4 Tema 4: Arealplanlegging og utbygging

Eit viktig føremål med trafikksikringsplanen er å sikra at kommunen tek ansvar for trafikksikring (TS) i sitt arbeid, mellom anna gjennom å vurdere trafiktryggleiken i arealplanar på alle nivå, frå kommuneplan til reguleringsplanar. Nullvisjonen, med mål om null drepne og hardt skadde i trafikken, må vera eit grunnleggjande prinsipp ved all areal- og transportplanlegging.

Hordaland fylkeskommune tilrår at kommunale planleggjarar vert kursa i TS-kvalitetssikring av arealplanar, og at det vert utarbeidd eigne TS-sjekkliste til bruk i planprosessen og byggjesakshandsaminga. Med TS-sjekkliste kan ein sikra at arealplanar og politiske vedtak tilfredsstiller langsiktige omsyn til trafikksikring i nærmiljøa.

Areal- og transportplanlegging har stor innverknad på trafikkmengde, reiselengde, vegval og val av transport-

⁹ Transportøkonomisk institutt: Trafikksikkerhåndboken

¹⁰ Førebyggjande tiltak

¹¹ Avbøtande tiltak

middel. Sidan talet på personskadeulukker aukar omtrent proporsjonalt med talet på køyrte kilometer⁹, har arealplanlegging og byggjesakshandsaming stor innverknad på trafiktryggleiken. Det er også enklare å planleggja trafikksikker arealbruk¹⁰, enn å innføra trafikksikre løysingar på allereie utbygd areal¹¹.

Kommunen sin moglegheit til å påverka trafikkforholda ligg i stor grad i utforminga av utbyggingsstrukturen, og det er viktig å sjå areal- og transportplanlegginga i tett samanheng. Sentrale faktorar er kvar ein legg bustadområda, og at kommunen i størst mogleg grad legg til rette for samlokalisering av byggeområde og funksjonar som skule, barnehage og butikk. Ved å konsentrera utbygginga nær sentra og knutepunkt/strekningar for kollektivtrafikken, kan transportbehovet reduserast. Eit utbyggingsmønster som skapar mindre trafikk vil som regel føra til færre trafikkulukker, gode miljøgevinstar, og redusera rushtidsforseinkingane for næringslivet. Andre viktige verkemiddel er å syta for gang- og sykkelvegnett og gode parkeringstilhøve ved viktige trafikkknutepunkt. Ved å leggja til rette for gåande, syklande og kollektivtransport, gir ein innbyggjarane eit reelt alternativ til privatbilen.

Ei samordna areal- og transportplanlegging får positiv innverknad på trafiktryggleiken ved å:

- Samlokalisera vegar, bustader, arbeidsplassar og anna verksemd, slik at trafikkmengda og reiseavstanden blir minst mogleg.
- Unngå å blanda trafikk ved å etablere eit trafikksystem som separerer fotgjengarar og syklistar frå motorkøretøya på vegar med fartsnivå over 30 km/t.
- Redusera bilbruken og auka andelen som går, sykklar eller reiser kollektivt.
- Etablere sikre og attraktive vegar for fotgjengarar og syklistar.
- Etablere snarvegar.
- Etablere attraktive kollektivtilbod mellom byggeområda og sentra/viktige funksjonar.



- Etablere eit vegnett som skjermar tilkomstvegar frå gjennomgangstrafikk.
- Gjere trafikksystemet enkelt og oversiktleg for alle trafikantar.
- Utforma den enkelte vegen slik at risikonivået på vegen blir lågt.

Rekkefølgjekrav og utbyggingsavtalar

Eit viktig verkemiddel kommunen har til rådvelde er å knyte rekkefølgjekrav om nødvendig infrastruktur til reguleringsplanar. Reguleringsplanar skal innehalda vurdering av trafikforholda i og utanfor planområdet. Om det er behov for utbetring av vegar eller trafikksikringstiltak, er det vanleg å leggja inn rekkefølgjekrav. Rekkefølgjekrava kan til dømes vera fortau/G/S-veg med fysisk skilje mellom mjuke trafikantar og køyretøy, gjerde, trygge kryssingspunkt m. v.

Det er viktig å stilla spesifikke og konkrete krav til trafikksikring i samband med utarbeiding av reguleringsplanar. Med presise rekkefølgjekrav vert det enklare for kommunen å sikra at krava vert teken i vare av utbyggjar, og det vert mindre diskusjon om korleis krava skal tolkast.

Reguleringsplanar kan ikkje styra kven som skal ta kostnaden med å innfri rekkefølgjekrava, men dette kan gjerast gjennom utbyggingsavtalar. Med utbyggingsavtale vert det meint ein frivillig avtale mellom kommunen og grunneigar eller utbyggjar om utbygging av eit område. Utbyggingsavtalar kan brukast til å fordela utbyggingsoppgåver og kostnader mellom partane.

Innhaldet i utbyggingsavtalar og rekkefølgjekrav må stå i rimeleg høve til omfanget av utbygginga. Dette heng saman med arealdisponeringa i overordna planar; om ikkje utbyggingsstrukturen og transportplanlegginga er samordna slik at trafiktryggleiken vert teken i vare, så kan ikkje rekkefølgjekrav til utbyggjar bøta på dette.

Samordning av prosjekt

Det er ofte føremålstenleg å samordna trafikksikringstiltak med andre prosjekt som krev tiltak eller graving i offentlig veg. Det kan dreia seg om sanering/nyanlegg av vatn/avløpsleidningar, trasé for gassrørleidning, strømkabel etc. Ei slik samordning av prosjekt gir store innsparingar, som igjen gir rom for å få gjennomført fleire trafikksikringstiltak innanfor dei same budsjettammene. Lite tilgang på statlege og fylkeskommunale midlar til vegutbygging og -utbetring har ført til at kommunen sjølv ofte har måtta delta økonomisk i vegprosjekt, også på fylkesveganlegg. Kommunen bør i størst mogleg grad samordna planlegging, finansiering og utføring av vegprosjekt med FjellVar, BKK og utbyggjarar.



4.5 Tema 5: Ulukker

I kapittel to vart ulukkestatistikken for Fjell kommune presentert. I dette kapittelet følgjer ei skildring av retningslinjer og effekten av dei fysiske trafikksikringstiltaka som vert mest nytta, og som i stor grad vert etterspurt av innbyggjarane.

Retningslinjer og verknader av fysiske tiltak

Utfordringa i alt trafikksikringsarbeidet er å redusera tal, omfang og alvorgrad på trafikkulukker. Det er derfor viktig at ein til ei kvar tid kan setja inn dei mest effektive tiltaka for å nå dette målet. Mykje av arbeidet med trafikksikring dreier seg derfor om å kunna prioritera tiltak slik at ein får størst mogleg effekt ut av dei ressursane som blir brukt på trafikksikring.

Nedanfor følgjer ei skildring av retningslinjer og effekten av dei trafikksikringstiltaka som vert mykje nytta, og som i stor grad vert etterspurt av innbyggjarane. Kjeldene til oversikta er i hovudsak *Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak* (Transportøkonomisk institutt: 2006), *Trafikksikkerhets-håndboken* (Statens vegvesen) og andre handbøker utgitt av Statens vegvesen.

Redusert fartsgrense

Det er ofte små forskjellar som skil mellom ei ulukke med ingen eller lettare skade, og ei ulukke som fører til alvorleg skade eller dødsfall. Fart og bruk av sikringsutstyr er faktorar med stor påverknad på alvorgraden til ulukka. Særleg i sentrumsområda er trafikken ofte tettare og meir hektisk, så farten bør vera låg for at trafikantar skal rekkja å samhandla, oppdaga og reagere. Også på stader med mange fotgjengarar, t.d. i nærleik til skular og fritidsanlegg, bør farten haldast låg.

Høg fart og stor fartsvariasjon aukar risikoen for ulukker fordi krava til observasjons- og reaksjonsevne hos trafikantane aukar. Med høg fart aukar bremselengda proporsjonalt med kvadratet av hastigheita, og menneskekroppen har kritiske

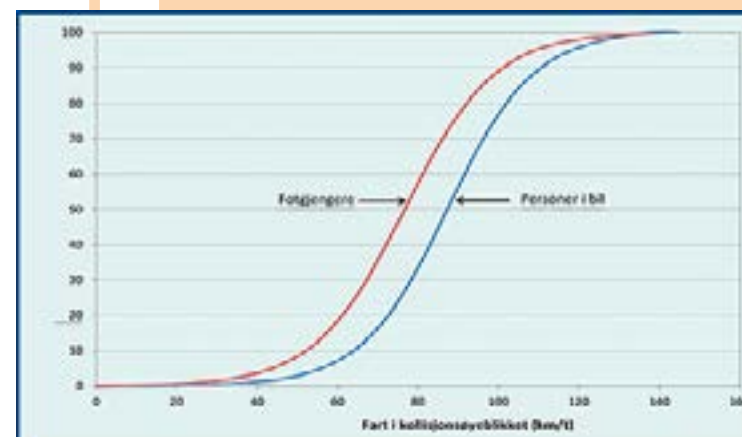
tålegrenser som er vel dokumentert¹². Ni av ti fotgjengarar overlever ei påkøyrsløse i 30 km/t. Om farten er 50 km/t vil berre to av ti fotgjengarar overleve samanstyten. Ein bilfører har stor sjans for å overleva ein sidekollisjon ved påkøyrsløse under 50 km/t og ein frontkollisjon mellom personbilar ved hastigheit under 70 km/t. Ved høgre fart vert denne sjansen betrakteleg redusert¹³.

Dei generelle fartsgrensene i Noreg er 80 km/t utanfor tettbygde strøk, og 50 km/t i byar og tettstader. Ut over dette kan det setjast særskilte fartsgrenser for ulike vegtypar og område (30, 40, 60, 90, 100 km/t). Høg avkøyrsløstetleik, mange ulukker og lite tilfredsstillande gang- og sykkeltilbod kan føra til at fartsgrensa vert sett ned. Fjell kommune handsamar redusert fartsgrense for *kommunale* vegar etter søknad og i samråd med lensmannen. Skiltning skal vurderast saman med andre fartsreduserande tiltak. Fjell kommune gir uttale til Statens vegvesen kring redusert fartsgrense på *fylkes- og riksvegane* i kommunen. I tillegg til faktisk ulukkesituasjon, legg ein særleg vekt på om vegen er nytta til skuleveg.

¹² Trafikksikkerhetshåndboka, Statens vegvesen

¹³ Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013

Figur 8: Fotgjengarar og bilførarar sin risiko for å bli drepen ved ulikt fartsnivå



Kjelde: Trafikksikkerhetshåndboka, Statens vegvesen.

I Fjell kommune skal det vera:

- 30 km/t forbi alle skular og barnehagar
- 30 km/t på alle bustadvegar. Samlevegar kan ha fartsgrense 40 km/t der dette er naturleg.

Fysisk fartsdemping

Ulukkeundersøkingar viser at ulukkerisikoen vert nærast halvert på vegar med 30 km/t og fartsdemparar, samanlikna med vegar med 50 km/t. Undersøkingar har vist at skilting åleine har liten effekt, og at andre fartsdempande tiltak er nødvendig for å få ned det reelle fartsnivået, som igjen gir positiv effekt på ulukkefrekvens og skadeomfang.

Fartshumar er eit naturleg første val, dersom ikkje spesielle forhold tilseier noko anna. Humpar er effektive fartsdemparar, samtidig som dei er relativt billig å opparbeida.

Andre tiltak som kan vera med å redusera faren er inn-snevring, sideforskyving, trafikkøyer, rumlefelt og utviding av fortau. Slike tiltak vil bli vurderte som alternativ til fartshumar, der situasjonen tilseier det. Fjell kommune og Statens vegvesen held seg her til retningslinene gitt i handbok 072; *Fartsdempende tiltak*, 2006.

Ved handsaming og prioritering av søknader om fartsdemparar, støttar Fjell kommune seg til følgjande anbefalingar og føringar frå Statens vegvesen:

Fartsgrense 50 km/t:

- Normalt vert ikkje fartsdempande tiltak nytta ved fartsgrense 50 km/t. Slike tiltak kan likevel bli vurdert i særskilte tilfelle, for eksempel viss fartsgrensa blir broten i særleg stor grad.

Fartsgrense 30 km/t og 40 km/t:

- I bustadområde *skal* fysiske fartsdempande tiltak opparbeidast dersom 15% av køyretøya (målt fart) bryt fartsgrensa med meir enn 5 km/t.
- I andre område *bør* fysiske fartsdempande tiltak opp-

arbeidast dersom 15% av køyretøya (målt fart) bryt fartsgrensa med meir enn 5 km/t.

- Ved fartsgrense 30 km/t og ofte ved 40 km/t er det i utgangspunktet nødvendig med fartsdempande tiltak. Om ønskjeleg kan fartsdempande tiltak bli opparbeidd utan at det vert gjennomført fartsmålingar.

For tilkomstvegar i middels tett og tett busetnad vert det tilrådd fartsdemparar når:

- vegen har rettstrekningar eller avstand mellom vegkryss på meir enn 150 meter.
- vegen har gjennomgangstrafikk eller fartsnivået ligg over 30 km/t (etter fartsmåling).

Som grunnlag for prioritering mellom vegar vil Fjell kommune også leggja vekt på:

- om vegen er mykje brukt som skuleveg
- registrerte ulukker/uhell
- trafikkmengde
- omsyn til uttrykkingskøyretøy, busstrafikk og anna trafikk med tunge køyretøy må også vurderast

Forkøyrsvegar

Vegar som får status som forkøyrsvegar skal ha:

- stor trafikk
- god standard
- utforming av kryss og avkøyrslar med tilfredsstillande siktforhold
- relativt høg gjennomgangstrafikk
- transportfunksjon

Gangfelt/kryssing av veg

Dei fleste ulukker som involverer fotgjengarar skjer ved kryssing av veg. Undersøkingar viser at gangfelt som berre er merka opp og skilta på vanleg måte, gir dårleg tryggleik for dei mjuke trafikantane. Årsakene er ofte at bilførarane ikkje respekterer vikeplikta for dei gåande, og at dei gåande vert mindre merksame på trafikken ved kryssing på gangfelt



(falsk tryggleikskjensle). I Effektkatalogen vert det oppgitt at opparbeiding av eit ordinært gangfelt *aukar* talet på ulukker med gjennomsnittleg 26 %, samanlikna med kryssing utan gangfelt. Også SINTEF¹⁴ konkluderer med at gangfelt ikkje er eit effektivt trafikksikringstiltak utan at det vert gjort ytterlegare tiltak. I følgje Effektkatalogen vert fotgjengarulukkene nærast halvert ved opparbeiding av heva gangfelt (gangfelt over ein fartshump), der det før var vanleg gangfelt. Samtidig vert også køyretøyulukkene redusert med ca. 30 %, grunna fartsreduksjon. Heva gangfelt har derfor ein langt betre trafikksikringseffekt enn vanlege gangfelt.

Gangfelt reduserer utryggleikskjensla ved kryssing av veg, men har ofte ein negativ effekt på ulukkefrekvensen. Det er viktig at kriteria for etablering av gangfelt vert følgd, og at det ikkje går inflasjon i etablering av gangfelt.

I Fjell kommune:

- skal det som hovudregel bli opparbeidd heva gangfelt framfor vanlege gangfelt
- skal heva gangfelt vera opplyst, merka og skilta

Kriterium for opparbeiding av gangfelt:

Generelle kriterium:

- Fartsgrense 60 km/t eller lågare.
- God sikt: køyrande med augehøgde 1,1 m over vegbana skal sjå heile køyrebana fram til gangfeltet i ein avstand tilsvarande stoppsikt. Køyrande skal kunna sjå heile gangfeltet og minst 2 meter til sida for gangfeltet.
- Det skal vera gangveg/fortau på begge sider.
- Meir enn 20 kryssande fotgjengarar i makstimen, minst 200 køyretøy/time ved fartsgrense 50 km/t, minst 100 køyretøy/time ved fartsgrense 60 km/t

Unntak frå desse to siste krava kan vurderast:

- der gang- og sykkelveg kryssar bilveg utan vegkryss.
- der barn kryssar i samband med skule/idrettsanlegg.
- stader der rørslehemma, eldre eller svaksynte kryssar.
- stader der det har skjedd ulukker ved kryssing.

Fartsgrense 30 km/t:

I utgangspunktet skal det ikkje etablerast gangfelt i vegar/gater med fartsgrense 30 km/t. Krav kan fråvikast der det er skulebarn (tal barn i makstimen bør vera minimum 15), eller forhold som tilseier særleg tilrettelegging for eldre, synshemma eller rørslehemma. Der det blir etablert gangfelt i 30-soner skal fartsnivået vera lågare enn 35 km/t. Viss dette ikkje er tilfelle må det gjennomførast fartsdempande tiltak.

Fartsgrense 40 km/t:

Gangfelt kan etablerast viss kriteriet om meir enn 20 kryssingar i makstimen er oppfylt og ÅDT er over 2000. Krav kan fråvikast der det er skulebarn (tal barn i makstimen bør vera minimum 15), eller forhold som tilseier særleg tilrettelegging for eldre, synshemma eller rørslehemma.

Der det vert etablert gangfelt i 40 km/t skal fartsnivået vera lågare enn 40 km/t. Viss dette ikkje er tilfelle må det gjennomførast fartsdempande tiltak.

Fartsgrense 50 km/t:

Gangfelt kan etablerast viss kriteriet om meir enn 20 kryssingar i makstimen er oppfylt og ÅDT er over 2000. Krav kan fråvikast der det er skulebarn (tal barn i makstimen bør vera minimum 15), eller forhold som tilseier særleg tilrettelegging for eldre, synshemma eller rørslehemma. Om ÅDT er over 8000 vert kravet redusert til 10 kryssingar i makstimen.

Der det vert etablert gangfelt i 50 km/t skal fartsnivået vera lågare enn 45 km/t. Viss dette ikkje er tilfelle må det gjennomførast fartsdempande tiltak.

Fartsgrense 60 km/t:

I utgangspunktet skal det ikkje etablerast gangfelt i vegar/gater med fartsgrense 60 km/t. Krav kan fråvikast der det er skulebarn (tal barn i makstimen bør vera minimum 15), eller forhold som tilseier særleg tilrettelegging for eldre, synshemma eller rørslehemma.

Der det blir opparbeidd gangfelt i 60 km/t skal fartsnivået vera lågare enn 45 km/t (eks. ved rundkøyningar), elles må

gangfeltet signalregulerast. Alternativt må fartsgrensa setjast ned og fartsdempande tiltak gjennomførast. Kravet er absolutt ved ÅDT over 8000; då skal det opparbeidast planskilt kryssing, eller fartsgrensa skal setjast ned.

Undergang/gangbru

Planskilte overgangar har god effekt på ulukkestala. Ved planlegging av nye utbyggingsområde og vegutbetring skal det leggjast stort vekt på omsynet til mjuke trafikantar, og behovet for planskilt kryssing skal alltid vurderast. Anlegg må sikrast ei fysisk utforming som gjer dei attraktive og trygge å bruka (stigning, lys og liknande).

Signalregulerte gangfelt

Signalregulerte gangfelt har ein positiv trafikksikringseffekt, og reduserer personskadeulukkene med 5 -10% (utanom kryss). Signalregulerte gangfelt vert i regelen berre nytta ved stor trafikk; vanlegvis minst ÅDT på 10 000 og mange kryssande fotgjengarar. Slike gangfelt kan vera ei løysing der trafikken er stor og det er mange fotgjengarar, eventuelt skuleveg.

Gang- og sykkelveg (G/S-veg) og fortau

Fortau:

Fotgjengarar og syklistar er skilt frå motorisert trafikk ved at fortauet er heva 10-20 cm frå køyrebanen.

G/S-veg:

Veg for fotgjengarar og syklistar som er skilt frå bilveg med grasplen, grøft, gjerde, kantstein eller annan trafikkdelar.

Opparbeiding av fortau og G/S-veg gir ein svak nedgang i talet på fotgjengar- og syklistulucker. For fotgjengar som kryssar veg er det ikkje dokumentert noko effekt, men dette har tett samband med utforming av kryssingspunkta.

Etablering av fortau og G/S-vegar gir ein positiv helsegevinst. Det vert enklare å komma seg fram til fots og på

¹⁴ Plassering og sikring av kryssingssteder for gående, SINTEF:2005.

sykkel, og det aukar trivselen i eit nabolag. I tillegg fungerer eit samanhengande nett for gåande og syklende som bindeledd mellom barn og naboar, og som rekreasjons- og mosjonsarena for unge og gamle. Det er eit nasjonalt mål å utvikla samanhengande sykkelnett i byar og tettstader.

I Fjell kommune skal det vurderast:

- om det er skuleveg/nærleik til skule.
- om strekninga er eller kan bli ledd i samanhengande gang- og sykkelamband.
- praktiske omsyn: er det mogleg med vedlikehald?

For gang- og sykkelanlegg støttar Fjell kommune og Statens vegvesen seg i hovudsak til retningslinene i handbok 017.

Veglys

Veglys skal alltid etablerast i tunnelar, ved gangfelt og undergangar, i kryss med fysisk kanalisering, i rundkøyringar og på bruer.

Retningsliner i Fjell kommune:

- Det skal etablerast veglys ved nyanlegg i bustadvegar, langs gang- og sykkelvegar og i sentrumsområde.
- Veglys er svært kostbart, og effekten av veglystiltak vert vurdert opp mot andre trafikkisikringstiltak.
- I prioriteringar mellom ønskje om veglys, legg Fjell kommune mest vekt på stader der veglys truleg vil ha størst reell trafikkisikringseffekt (redusera talet på ulukker/uhell).
- Der manglande tryggleik er hovudårsak, vil Fjell kommune prioritera område som ligg nær skule, og som vert nytta som skuleveg av mange elevar.

For etablering av nye veglys og krav til desse, støttar Fjell kommune og Statens vegvesen seg elles til retningslinene gitt i handbok 017; *Veg- og gateutforming*, 2008.

Busslommer, av- og påstigingplassar ved skulane

God arealdisponering rundt ei busslomme er viktig. Arealet bør vera flatt, slik at bussen ikkje sklir mot elevane og elevane ikkje sklir mot bussen. Busslommer og snuplass for buss ved skulane bør vera godt opplyst. Mange stader manglar det busslommer, og passasjerane må stå i vegbana. Dette vert opplevd som utrygt, spesielt på vinterstid med snø og is på vegbana. Der det er mange passasjerar, særskilt skulebarn, bør det lagast busslommer utanfor vegbana. Busslommene bør også vera universelt utforma.

Fjellsikring

Trafikantar som er avhengige av å ferdast på rasutsette vegar føler ofte frykt, og rasfaren kan skapa mykje uro i lokalsamfunna. Sjølv om det relativt sjeldan skjer ulukker som følge av skred, kan steinsprang føra til alvorlege ulukker. Tendensen dei siste åra har vore at både trafikantar og næringsliv er avhengig av, og stiller høgare krav til tryggleik og framkomst langs vegane. Rasutsette punkt vert sikra så snart som råd er, etter at vegmyndene har synfart området og vurdert risikoen.



5. Prioritering av tiltak for perioden 2016-2020

Investeringsprogrammet for Fjell kommune 2016-2019 set av 7 millioner årleg til trafikkisikring. TS-planen tek utgangspunkt i at same beløp vil bli sett av i 2020, og fordeler 28 millionar kroner til tiltak i planperioden 2017-2020.

Ullukedata og innmeldte tiltak frå innbyggjarane dannar grunnlag for prioritering av tiltak i handlingsplanen. Det er eit faktum at trafikkisikringsmidlane (TS-midlane) ikkje strekk til for snarleg gjennomføring av alle ønskja tiltak. Fleire av dei større fysiske tiltaka krev ekstraordinære løyvingar utover TS-midlane for å bli gjennomført. Med knappe midlar er det vanskelege prioriteringar som må gjerast. Prioriteringane byggjer på ei samla vurdering av:

1) Satsingsområda i planen:

- Auka tryggleiken i trafikken for mjuke trafikantar, med særskilt fokus på barn og unge.
- Redusera talet på trafikkulukker ved å fokusera på dei mest vanlege ulukkene: påkøyning bakfrå, møteulukker og utforkøyning.
- Prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid.
- Sikra at trafikkisikring blir teken i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging.
- Prioritera samanhengande gang- og sykkelveg.

2) Overordna føringar:

- Særskilt fokus på tiltak knytt opp mot skuleveg, skular og barnehagar.
- Det skal vera ei fartsgrense på 30 km/t forbi skular og barnehagar.
- Det skal vera ei fartsgrense på 30 km/t i alle bustadfelt, det kan vera 40 km/t på samleveg.
- Som hovudregel skal det opparbeidast heva gangfelt framfor vanlege gangfelt.
- Det skal arbeidast kontinuerleg med sanering av talet på avkøyrslar frå offentleg veg.
- Ved tilrettelegging for mjuke trafikantar skal hovudløysinga vera universelt utforma.
- I samband med utbygging av nye bustadområde skal

veglys, fortau/G/S-veg og kryssutforming vera på plass som vist i plan/vedtak, før folk flyttar inn.

- I samband med utbygging skal det alltid gjerast ei vurdering av naudsynte trafikkisikringstiltak og ansvar for finansiering og gjennomføring. Dette gjeld fortau, G/S-veg, trygg kryssing, veglys, planskilt kryssing av hovudveg, fysisk fartsdemping m.m.

3) Kriteriesett:

- Er tiltaket knytt til skuleveg/område der barn ferdast i trafikken?
- Vil tiltaket redusera behov for ekstra skuleskys?
- Er staden/strekninga spesielt utsett for ulukker?
- Er det høg ÅDT på staden?
- Er tiltaket kostbart å gjennomføra?

Når det gjeld tiltak som ikkje er prioritert kan dette ha ulike årsaker:

- Tiltaket oppfyller ikkje kriteria eller vert ikkje vurdert som TS-tiltak (t.d. drifts- eller trafikkavviklingstiltak).
- Tiltaket er for kostnadskrevjande.
- Tiltaket er i strid med eksisterande areal- og reguleringsplanar.
- Det føreligg vedteken reguleringsplan for vegen, kostnadskrevjande enkelttiltak vert då ikkje prioritert høgt.
- Tiltaket er på privat grunn, og er ikkje kommunen sitt ansvar.

Handlingsplanen sin struktur

Handlingsplanen er delt inn førebyggjande og haldningsskapande tiltak og fysiske tiltak.

Oversikta over fysiske tiltak på vegnettet er strukturert på følgjande måte:

A) Tiltak på kommunale vegar:

1. **Strakstiltak** (mindre kostnadskrevjande tiltak som ikkje treng løyvingar utover TS-midlar, og som kan utførast rimeleg raskt).

2. **Investeringsstiltak** (større fysiske tiltak som ofte krev ressursar og løyvingar utover TS-midlar for å bli gjennomført).

Kostnadene for tiltaka er stipulerte kostnader, og utrekninga er gjort av kommuneadministrasjonen. Det må utarbeidast meir detaljerte kostnadsoverslag for dei enkelte tiltaka, etter kvart som ein arbeider seg nedover på handlingsplanen. Rekkjefølgja for gjennomføring må vurderast undervegs i planperioden, då dette kan vera avhengig av praktiske omsyn, samankopling med anna arbeid i eit område og liknande.

B) Tiltak på fylkeskommunale vegar:

Tiltak på fylkesvegane som Fjell kommune ønskjer at Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen skal prioritera.

Tiltaka er gruppert i tre kategoriar:

- 1) Drift og vedlikehald
- 2) Trafikkisikringstiltak
- 3) Investeringsstiltak

Tiltaka på fylkesvegane er ikkje prioritert innbyrdes.

Hordaland fylkeskommune er vegeigar og budsjettansvarleg for fylkesvegnettet. Fylkestinget vedtek kva som skal byggjast på fylkesvegnettet. Vegvesenet har det utøvande ansvaret for investeringar, drift og vedlikehald på riks- og fylkesvegane. Fjell kommune vil søkja om å få gjennomført tiltaka i handlingsplanen, men det er ikkje gitt at ønskja endringar og tiltak vil bli godkjent.

C) Årlege løyvingar

Trafikkisikringsplanen føreslår at Eigedomssjefen kan disponera 1 000 000,- årleg av TS-midlane. Desse løyvingane skal gå til nødvendige strakstiltak som dukkar opp i løpet av planperioden, og som er i tråd med satsingsområda i planen. Dei faste årlege løyvingane kan til dømes nyttast til skilting, autovern, fartsdemping, veglys, universell utforming og fjellsikring.



Bildøy



6. Handlingsplan

6.1 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak

Tema: Barn og unge, trafikantåtferd

Mål: Auka tryggleiken for mjuke trafikantar, prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Kartleggja barn og unge sine skulevegar gjennom verktøyet «Trafikkagenten»	Plan- og utbyggingssjefen, Eigedomssjefen, Skulesjefen	Planperioden
Gjennomføra prosjektet «Nærmiljø og folkehelse» med fokus på trafikktryggleik i skulane	Plan- og utbyggingssjefen	2017-2018
Søkja om godkjenning som trafikk sikker kommune	Rådmannen, alle einingane	2017/2018
Arrangera ein årleg trafikktryggleiksdag for skulane, barnehagane og andre målgrupper	Plan- og utbyggingssjefen, Eigedomssjefen, Skulesjefen, Barnehagesjefen	Årleg

Tema: Sykkel

Mål: Fjell skal bli ein kommune der det er attraktivt og trygt å sykla

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Delta i sykkelbynettverket.	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden
Søkja om å bli sykkelby.	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden
Kartleggja infrastruktur for sykkel gjennom Byregionsprogrammet.	Plan- og utbyggingssjefen	2017
Gjennomføra ei sykkelundersøking (tal syklistar, årsaker m.m.).	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden
Prosjekt om trygg sykkelparkering på Straume.	Plan- og utbyggingssjefen	2017
Delta i «Alle barn sykklar». Sykkelopplæring i regi av Sykkel-VM 2017.	Plan- og utbyggingssjefen	2017

Tema: Arealplanlegging og utbygging

Mål: Trafikksikring skal bli teken i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Utarbeida skriftlege rutinar for korleis trafikktryggleiken blir vareteken i arbeidet med arealdelen til kommuneplanen og ved behandling av reguleringsplanar.	Plan- og utbyggingssjefen/ fagleiarar Arealplan og Byggesak	2017
Delta på fylkeskommunale kurs i TS-kvalitetssikring av arealplanar.	Plan- og utbyggingssjefen	Når HFK arrangerer
Utarbeida skriftlege rutinar for korleis trafikktryggleiken blir vareteken i samband med drift og vedlikehald på vegnettet.	Eigedomssjefen	2017

Tema: Barn og unge

Mål: Auka tryggleiken for mjuke trafikantar

Helsestasjonane

Auka kunnskapen til barn og foreldra om trafikktryggleik.
Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Helsestasjonane tar opp trafikktryggleik under svangerskapskontrollar og kontrollar etter fødsel.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
Heimebesøk til foreldre med nyfødde barn: Informasjon og råd om m.a. sikring av barn i bil. Utdeling av brosjyrane «Barn og sikkerhet 0-6 mnd» og «Dyrebar last».	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
6-mnd-konsultasjon: Utdeling av brosjyrane «Barn og sikkerhet 6 mnd-2 år» og «Sikring av barn i bil».	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
2-års-konsultasjon: Utdeling av brosjyren «Barns miljø og sikkerhet 2-4 år».	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
4-års-konsultasjon: Utdeling av brosjyren «Barns miljø og sikkerhet 4-6 år».	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
5-års-/skulestartkonsultasjon: Samtale om tryggleik på skuleveg. Utdeling av brosjyren «Barns miljø og sikkerhet».	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
7-års-konsultasjon: Tema for helseopplýsning: skuleveg, ulukker, skader.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar og premiar frå Trygg Trafikk.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg

Barnehagane

Auka kunnskapen til barn og unge om trafikktryggleik.

Gjera barna til gode trafikantar.

Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker..

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikkopplæring skal vera ein del av årsplanane til barnehagane.	Styrarar og tilsette	Årleg
Trafikktryggleik og trafikkopplæring som tema på foreldremøta.	Styrarar og tilsette	Årleg
Gjennomgå rutinar for å ivareta tryggleiken til barna ved henting og bringing, med foreldre og tilsette.	Styrarar og tilsette	Årleg
Skriftlege rutinar ved ferdsel langs trafikkert veg m/ barnehagebarn (refleksvestar, trygg trafikkåtferd, vaksne rollemodellar etc.).	Styrarar og tilsette	Årleg
Delta på gratis barnehagekurs for tilsette i barnehagane, arrangert av Trygg Trafikk. Kursa er særleg viktig i samband med kompetanseutvikling og konseptet «Trafikksikker barnehage», som igjen heng saman med godkjenning som «Trafikksikker kommune».	Styrarar og tilsette	Minst éin gong i plan-perioden.
Barna får opplæring i trafikktryggleik, med jamne mellomrom heile året: <ul style="list-style-type: none">• Enkle trafikkreglar for fotgjengarar.• Bilbelte, sykkelhjelm og refleks.	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar.	Styrarar og tilsette	Årleg
Markering av refleksdagen 20. oktober.	Styrarar og tilsette	Årleg
Undervisningsprogram frå Trygg Trafikk eller trafikkvenen Lyset, skal gjennomførast i alle barnehagane.	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Barnehageavdelingar kan melda seg inn i Barnas Trafikkklubb, og nytta dette aktivt i undervisning og leik.	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Barnehagar kan søkja Fjell kommune og Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland om tilskot til trafikantretta tiltak, som t.d.: <ul style="list-style-type: none">• Trafikkopplæringsprosjekt• Materiell til trafikkopplæring• Føredragshaldarar (t.d. til foreldremøte m/tema trafikktryggleik).	Styrarar og tilsette	Årleg

Skulane

Gjera barna til gode trafikantar.

Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tips til tiltak:

- Skular kan søkja Fjell kommune og Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland om tilskot til trafikantretta tiltak, som trafikkopplæringsprosjekt, materiell til trafikkopplæring eller føredragshaldarar (t.d. til foreldremøte m/tema trafikktryggleik).
- Skulane og foreldra kan oppretta ordning med «følgjeven» på skulevegen, i staden for buss eller privatbil.
- Alle skular bør utarbeida ein lokal læreplan i trafikk.
- Trygg Trafikk organiserer gratis lærarkurs og nettverkssamlingar for både barnetrinn og ungdomstrinn.

Småskuletrinet (1.-4. klasse)

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikktryggleik som tema på foreldremøta <ul style="list-style-type: none">• T.d. rutinar for trafikkåtferd ved henting og bringing.	Lærarar/foreldra	Kontinuerleg
Trafikksikring som fast tema i SU og FAU.	SU/FAU	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar og refleksdemonstrasjon.	Rektor, lærarar	Årleg
Markering av refleksdagen 20. oktober.	Rektor, lærarar	Årleg
Opplæring: <ul style="list-style-type: none">• Ferdsel i trafikken/gå-trening på skuleveg.• 1.-3. trinn bør gjennomføra gåprøven frå Trygg Trafikk• Buss til skulen; busstopp og kryssing av veg.• Refleks• Bilbelte• Sykkelhjelm• Ferdsel i stor trafikk.	Rektor, lærarar, foreldra	Årleg
Praktisk trening i å ta buss til og frå skulen: <ul style="list-style-type: none">• Åtferd på busstopp.• Åtferd på bussen.• Kryssing av veg.	Rektor, lærarar, foreldra	Årleg
Vurdera å oppretta ordning med «følgjeven» på skulevegen, i staden for buss eller privatbil.	SU/FAU/foreldra	Årleg

Mellomtrinnet (5.-7. klasse)

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikktryggleik som tema på foreldremøta • T.d. rutinar for trafikkåtferd ved henting og bringing.	Lærarar/foreldra	Kontinuerleg
Trafikksikring som fast tema i SU og FAU.	SU/FAU	Kontinuerleg
Opplæring: • Opplæring og tryggleik ved bruk av sykkel. • Kontroll av sykkel og utstyr. • Åtferd i trafikken med sykkel.	Rektor, lærarar, foreldra, politiet	
Utdeling av refleksar og refleksdemonstrasjon.	Rektor, lærarar	Årleg
Markering av refleksdagen 20. oktober.	Rektor, lærarar	Årleg

Ungdomstrinnet (8.-10. klasse)

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikktryggleik som tema på foreldremøta • T.d. rutinar for trafikkåtferd ved henting og bringing.	Lærarar/foreldra	Kontinuerleg
Trafikksikring som fast tema i SU og FAU.	SU/FAU	Kontinuerleg
Førebyggjande og haldningsskapande arbeid • T.d. prosjektarbeid om trafikk/rollespel. • Vitjing av trafikkskadd. • Informasjon om rus og trafikk.	Skulen, Trygg Trafikk, Politiet	
Utdeling av refleks.	Skulen, Trygg Trafikk	Årleg
Mopedopplæring frå fylte 15 år kan bli innført.		
Tilby elevar på 9. trinn valfag trafikk, inkludert trafikalt grunnkurs. Høgskolen i Nord-Trøndelag og Høgskolen i Oslo og Akershus tilbyr etter- og vidare- utdanning til lærarar for å sikra desse undervisningskompetanse i valfag trafikk og trafikalt grunnkurs.	Skulen	Årleg

Andre tiltak

Bedrifter

Kommunen oppmodar bedrifter til å:

- Utarbeida reisepolicy. Trygg Trafikk har gode dømer som kan nyttast i arbeidet
- Ha TS-dag ein gong i året.
- Ha trafikktryggleik som tema på personalsamlingar ved jamne mellomrom.
- Vitja «Trafikksikkerhetshallen i Hordaland» og nytta deira bedriftsopplegg om trafikktryggleik.

Idrettslag

Kommunen oppmodar idrettslag og andre lag/organisasjonar til å:

- Snakka med barn og ungdom om trafikktryggleik (t.d. effekten av refleksbruk).
- Oppmoda til felleskøyning til treningar.
- Ha reglar for felleskøyning til kamp og trening (t.d. at ein må overhalda fartsgrensa).

Arrangement

Ved avvikling av ulike arrangement der det er venta mange folk, oppmodar kommunen arrangøren til å stilla med trafikkvaktar for å losa bilar trygt inn og ut av området.

Generelt haldningsskapande arbeid blant innbyggerane

- Søkja å engasjera innbyggerane til samarbeid og engasjement.
- Alle trafikantar må ha medvit om eige ansvar i trafikken.
- Alle sentrale aktørar bør arbeida for å betra trafikantåtferda.

6.2 Fysiske tiltak på vegnettet

Tema: Ulukker

Mål: Redusera talet på personskadeulukker med 20 %

Det er sett av 7 millionar kroner årleg til trafikksikring, i investeringsprogrammet for Fjell kommune 2016-2019.

Kommunale vegar

Strakstiltak i prioritert rekkefølge

År	2017-2020
Løyving	28 000 000,-
Årleg oppgradering og nyetablering (1 mill. årleg)	4 000 000,-
Førebyggjande og haldningsskapande arbeid (100 000,- årleg)	400 000,-

Veg	Tiltak	Skulekrins	2017-2020	Kommentar
KV 47 Bildøyvegen (gamle Bildøy bru - gamle Straumsundet bru)	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Kolltveit	20 000 000,-	Sikra trygg skuleveg
Ågotnes skule-/barnehageområde	Analyse + strakstiltak	Ågotnes	600 000,-	Sikra trygg skuleveg
Intensivbelysning på kommunale overgangsfelt	Intensiv-belysning, prioritera skulevegar	Alle	950 000,-	Betra tryggleiken for ferdsle i overgangsfelt
Skuleveg Bjørøy skule/barnehage	Gangsti i terreng	Bjørøy	1 000 000,-	Sikra trygg skuleveg
KV 1015 Torvhusvegen	Veglys	Hjelteryggen	200 000,-	Betra tilhøva for mjuke trafikantar
KV 47 Bildøyvegen (Sjøfronten - Ankerhagen)	Veglys	Bildøyvegen	850 000,-	Sikra trygg skuleveg
SUM			28 000 000,-	

Det er spelt inn behov for veglys på parkeringsplass ved Ulveset barnehage og Tellnes skule, og betre skilting ved Foldnes og Liljevatnet skule. Desse tiltaka vil bli utført frå midlane til årleg oppgradering og nyetablering.

Dersom det blir tildelt ekstramidlar til trafikksikring, må desse tiltaka prioriterast.

Veg	Tiltak	Kostnad	Kommentar
KV 47 Bildøyvegen (Sjøfronten - Ankerhagen)	Utviding av veg til to felts køyrebane	5 000 000,-	Tiltaket bør gjennomførast samtidig som utbyggar av Straume sjøfront opparbeider fortau. Utviding av vegen vil bli langt meir kostnadskrevjande dersom tiltaket vert gjennomført i ettertid.
Brattholmen skule	Ny avkjørsle, p-plass og veg i samsvar med reguleringsplan		Det er avsett 2 mill. i TS-plan 2013-2016. Det vert fremja eiga politisk sak om finansiering.

Investeringstiltak

Trafikksikringsplanen tilrår at desse vegprosjekta vert prioritert i framtidige investeringsprogram .

Veg	Tiltak	Skulekrins	Kommentar
KV 61 Åsevegen	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Ulveset	Sikra trygg skuleveg
KV 47 Bildøyvegen	Ny og utvida bru (Gamle Straumsundet bru)	Kolltveit	Sikra trygg skuleveg
KV 1104 Fjæreidevegen	Utviding i samsvar med ferdig prosjektert veg	Knappskog	Sikra trygg skuleveg
KV 59 Kallestad - Kallestadvik	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Tellnes	Sikra trygg skuleveg
KV 1047 Valavegen	Utviding i samsvar med reguleringsplan. Investerings-tiltaket bør skje i samband med ei utbyggingsavtale.	Liljevatnet	Sikra trygg skuleveg
Langs FV 555	Gangsti i terreng frå Fjell Gard sørover mot Fjell festning	Ulveset	Sikra mjuke trafikantar
KV 0038 Landrodalen	Fortau langs Landrovegen	Landro	Sikra trygg skuleveg

Tiltak frå førre TS-plan som ikkje er utført

Det er sett av midlar i førre TS-plan til gjennomføring av desse tiltaka. Desse løyvingane vert vidareført i ny TS-plan

Veg	Tiltak	Skulekrins	Kommentar	Kostnad
KV 47 Bildøyvegen	G/S-veg	Kolltveit	Reguleringsplan under utarbeiding. Ønskjer å gjennomføra utbetring av veggen i 2017/2018 (planperioden).	20 000 000,-
KV 1044 Tobrotet	Kanalisering av kryss	Liljevatnet	Ikkje plass til «øy» for kanalisera trafikken. Utgår.	
KV 1075 Lonavegen	Kanalisering av kryss	Brattholmen	Skal utførast i 2016	200 000,-
Anglevik	Sperre ml veg og GS-veg (saksebom)	Foldnes	Utgår grunna anna løysing som vil hindra parkering på GS-veg	
Brattholmen skule	Ny avkjørsle, p-plass og veg i samsvar med reguleringsplan	Brattholmen	Ikkje utført. Reguleringsplan føreligg. Omfang blir vesentleg meir enn det som er bevilga. Eiga politisk sak vert fremja.	2 000 000,-
KV 1010 Hjelteryggs-vegen	30-sone rundt skulen	Hjelteryggen	Utgår	15 000,-
FV 561 Ågotnes-Misje	Gangveg frå under Solsvikbrua opp til FV 561	Misje	Utgår. Vurdera gangsti i terreng til busstoppet ved Gjerdet. I august 2017 vil elevane på Misje skule bli overført til Landro skule. Det må utarbeidast ein strategi for trygg skuleveg for desse elevane. I dag er det 80-sone over Misje, og ingen trygge overgangsfelt over til busstoppa på vestsida av FV 561.	100 000,-
Botnafjells-vegen til Straumfjells-vegen	Heva gangfelt	Brattholmen	Ikkje utført. Teljing av trafikantar vert bestilt.	150 000,-

Fylkeskommunale vegar

Tiltak med delfinansiering frå Fjell kommune i førre planperiode

Veg	Tiltak	Finansiering	Kommentar
FV 209 Arefjordvegen	Utbetring av veg	2 000 000,-	I samarbeid m/ SVV og fylkeskommunen. Kommunen skal stå for regulering av deler av strekninga. Dei resterande midlane skal nyttast til punktutbetring/trafikksikring på særskilt utsette stader.
FV 207 Bjørøy: Monsasvingen	Utbetring av veg/kryss Monsasvingen, i samsvar med reg.plan	500 000,-	Omprioritera til anna løysing; gangvegar i terreng til skule/barnehage.
FV 233 Ebbesvikvegen	Utbetring av vegparti + GS-veg	500 000,-	Kommunen, i samarbeid med SVV, FjellVar og privat utbygger, har starta prosjektering av delar av FV 233, med utviding av veg og fortau. Det manglar finansiering til gjennomføring av heile det fysiske tiltaket. Vedtak om farleg skuleveg heile året, føreligg.

Behovsliste på fylkesveggar

Tiltaka er gruppert i tre kategoriar; Drift og vedlikehald, trafikksikringstiltak og investeringstiltak.

Tiltaka er ikkje prioritert innbyrdes, men sortert etter vegnummer.

Drift- og vedlikehaldstiltak:

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og privatveg til naustområde	Trefelling for betre sikt	Tellnes
Kryss mellom FV 203 og FV 555	Trefelling for betre sikt nordover	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og privatveg til naustområde	Skilt sm-al veg	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	Skilting: innsnevring av veg	Tellnes
FV 207 Bjorøy	Fareskilt om hjort	Bjorøy
FV 207 Bjorøy v/Sørekaien	Det må takast ei fagkyndig vurdering av om Sørekaien og vegen langs Sørekaien står i fare for å skli ut. Utbetring av kaien og vegstrekket må utbetrast i samsvar med vurderinga.	Bjorøy
FV 234 Turøy bru til Svelgen	Asfaltera vegen i heile breidda.	Misje
FV 561: bru v/kryss til Morland	To sebraskilt som indikerar innsnevring av veg	Knappskog
FV 561: Misje	Nytt autovern langs vegen over Misje	Misje

Trafikksikringstiltak:

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 203 ved husnr. 54	Sikring av høg kant	Tellnes
FV 203 ved Trengereid Gard	Fartsdempar ved busstopp	Tellnes
FV 203 Kallestadvegen	30 km/t og fartsdemparar	Tellnes
FV 203 Kallestadvegen	Sikring av bru/vegkant	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 54		Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 147	Sikring av høg kant	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Veglys	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Etablera møtestader	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Utvida skar	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	40 km/t	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	Fartsdemparar	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen	Fartsdemparar og nedsett fartsgrense til 40 km/t - Skilt: Smal veg, skuleveg, vektgrense - Fortau eller utbetring og grusing av grøfter, slik at desse kan nyttast av fotgjengarar. Samtidig eliminerast stygge kantar til fare for alle trafikantar.	Tellnes
FV 205 v/Ulveseth-tunet	Fartsdemparar	Ulveset
FV 205 v/Ulveseth-tunet	Nedsett fartsgrense til 40 km/t	Ulveset
FV 204: Haganesvegen	Fartsdemparar mellom innkøyrsla til Hedlemyra bustadfelt og snuplassen til KV 57t. Nedsett fartsgrense frå 50 til 30.	Tellnes
FV 206 Ekerhovd skule	Heva gangfelt	Kolltveit
FV 206 Døsje mot Ekerhovd	Veglys	Ekerhovd
FV 207 Bjørøy	Betre belysning frå Monsasvingen til Bjørøy skule	Bjørøy
FV 207 Bjørøy: v/ tunellinnslaget (Nilsvika)	Flytta avkjørsle til byggfelt og busstopp. Sikra trygg kryssing til busstopp. Veglys.	Bjørøy
Fv 207 - Bjørøy, før kryss i Bjørøyhamn	Heva gangfelt v/busstopp	Bjørøy
Fv 207 - Bjørøy: skulen - Tangen v/ Geitavegen	Heva gangfelt v/busstopp	Bjørøy

Veg	Tiltak	Skulekrins
Fv 207 – Bjorøy	Fv 207 som forkøyrsvog	Bjorøy
FV 208 Søre Øyavegen	Utbetra busstopp/etablera busslomme v/ Storesund og Risholmen	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Betre belysning langs veg	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Nedsett fartsgrense frå 80 til 50 km/t	Skålevik
FV 209 Foldnesvegen	FV 209 som forkøyrsvog	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Intensivbelysning i overgangsfelta i Straumeområdet	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Fotgjengarovergang i kryss/innkøyring til Sartorparken	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Vurdera flytting av overgangsfelt ved tidlegare Jernvarebutikken og over til Sartor senter	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen v/kryss til Haugavegen	Heva gangfelt ved busstopp v/kryss til Haugavegen	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen v/kryss Gml Foldnesvegen	Heva gangfelt v/kryss Gml Foldnesvegen	Foldnes
FV 209: Krysset Arefjordvegen og Lonavegen	Plassering av overgangsfelt i nærleiken av krysset Lonavegen/FV 209 Arefjordvegen må vurderast, og flyttast dersom plasseringa er trafikkfarleg. Andre tiltak, som lysregulert overgangsfelt, må vurderast.	Liljevatnet/Foldnes
FV 210: Vestsidevegen	Nedsett fartsgrense	Ågotnes
FV 210: Vestsidevegen	Omgjering til forkøyrsvog	Ågotnes
FV 210: Vestsidevegen v/kryss til Valderhaug	Utbetring avkryss og autovernavslutting	Ågotnes
FV 211: Nedlagt busslomme på nedsida av Ågotnes barneskule	Tryggja trafikkbiletet i dette området	Ågotnes
FV 211: Frå kryss til Ågotnes skule til kryss v/ FV 210	Utbetring av kryss	Ågotnes
FV 211: Solsvik - Landro	Fartsdemparar	Landro
FV 224 Ågotnes-Vindenes: Bleivassvegen	Veglys	Ågotnes
FV 224 Ågotnes skule	30 km/t forbi skulen	Ågotnes
FV 224 Ågotnes skule - Kårtveitpollen	Sperre ml veg og GS-veg (saksebom)	Ågotnes
FV 233 Ebbesvikvegen: kryss til Snekkevik - Ebbesvikbakken	Fartsdempande tiltak	Brattholmen
FV 234 Turøy bru til Svelgen	Veglys	Misje
FV 234 Turøy bru til Svelgen	Fartsreduksjon til 50 km/t	Misje
FV 258 Bildøybakken: gm. Bildøy bru til x mot Kolltveit	Veglys	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken v/Gamle Bildøy bru	Betre lys og skilting av gangfelt	Kolltveit

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 258 Bildøybakken: Kolltveit v/bru	Bøyle over GS-veg + refleksar	Kolltveit
FV 555 Fjell festning	Forlenga 60-sona forbi Fjell festning	Ulveset
FV 555 Fjell v/Storsteinvegen	Heva gangfelt	Ulveset
FV 555 ved Tellnes skule	Betre belysning ved busstopp og fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 v/ Rema 1000, Trengereid	Fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 v/ Rema 1000, Trengereid	Fjellsikring	Tellnes
FV 555 frå Rema 1000 til postkassestativ ved husnr. 775	Fysisk skilje mellom feltet for gåande/syklende og køyrebanen	Tellnes
FV 555 ved husnr. 775	Fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 ved Crossbana	Opna autovernet (saksebom) ved crossbanen FV 555, slik at gåande og syklende kan nytta vegen	Tellnes
FV 555, Dala	Fjerna fjellknaus som hindrar to bussar i å passere kvarandre	Tellnes
FV 555 mellom Dala og Tellnes skule	Skilting smal veg/møteplass	Tellnes
FV 555 v/avkøyring til Slettebakken	Fysisk sperre ml fortau og køyrebane	Tellnes
FV 555 v/avkøyring til Slettebakken	Heva gangfelt	Tellnes
FV 555 v/kryss til Kallestad	Heva gangfelt	Tellnes
FV 559 v/kryss til KV 61 Åsevegen	Fjerna fjellknaus	Ulveset
FV 559: mellom FV 205 til Nese og FV 559 (ved Ulveset skule)	Fotgjengarovergang ved Ulveset skule	Ulveset
FV 559	Fv 559 som forkøyringsveg	Ulveset
FV 559 v/tidlegare Jokerbutikk på Møvik	Fysisk sperring /hindra trailerparkering	Ulveset
FV 561 Kolltveitskiftet-Ågotnes	Kryssingspunkt, kryss og avkjørsler bør vurderast t.d. gjennom TS-inspeksjon for vurdering av mogelege sikringstiltak.	Kolltveit/Knappskog/Ågotnes
FV 561 Spjeld - Fløythaugen	Nedsett fartsgrense	Knappskog
FV 561 v/kryss til Trolletjørna	Fotgjengarovergang der G/S-vegen skiftar side	Ågotnes
FV 561: sør for Ågotnes	Gangveg frå busstopp på sørsida av fylkesvegen vert forlenga ca 50 m. sørover til innkøyringa til Nyheimsvegen, rett sør for Kiwi Ågotnes.	Ågotnes
FV 561 Ågotnes	Betre lys ved alle fire overgangsfelta i rundkøyringa	Ågotnes
FV 561 ved kryss til Vindenesvegen	Trygg kryssing ved busstopp, flytta busstopp og fartsreduksjon	Ågotnes
FV 561 Misje	Belysning ved og rundt dei tre busstoppa på Misje.	Misje

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 561 Ågotnes-Misje	Lysregulert fotgjengarovergang ved busstoppa. Eventuelt opphøgde overgangsfelt ved to, og lysregulert ved busstoppet v/Gjerdet. Vurdera gangsti i terrenng frå bustadområda til lysregulert fotgjengarovergang.	Misje
FV 561 Ågotnes-Misje	60-sone forbi kryss til Vindenes og frå Solsvik og over Misje	Misje
FV 561 Ågotnes-Misje	Veglys	Ågotnes/Misje
FV 561: Solsvik - Ågotnes	G/S-veg	Landro, Ågotnes

Investeringstiltak

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 203 Trengereidvegen og Kallestadvegen	Utbetring i samsvar med reguleringsplan	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen: Vågabrekko til FV 555	Fortau	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og FV 555	Fortau	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	G/S-veg	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 101	Utvida veg	Tellnes
FV 204 Frå Roald Tellnes kunstsamling til båthamn	Fortau	Tellnes
FV 204 Tellnes kai til Tellnes skule	Fortau	Tellnes
FV 205 Tveita-Nese	Forlenga G/S-veg til snuplassen på Nese	Ulveset
FV 206 Bildøybakken - Døsje	Utbetring i samsvar med reg.plan	Kolltveit
FV 206 Døsje - Liaskjeret	Utbetring i samsvar med reg.plan FV 206	Kolltveit
Fv 207 - Bjorøy	Utbetring i samband med reg.plan	Bjorøy
FV 207 Bjorøy: v/ tunellinnslaget - Bjorøyhamn	Fortau eller G/S-veg	Bjorøy
FV 207 Bjorøy: skulen - Tangen	Utbetring av veg og kai v/ Sørekaien	Bjorøy
FV 208 Søre Øyavegen: Langøy-Fagrehaugsvegen	G/S-veg	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Utviding av veg (flytting av autovern)	Skålevik
FV 209 Foldnesvegen	Fortau langs heile veggen, der det manglar	Foldnes

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 209 Foldnesvegen; Skiftedalsvegen - Gml Foldnesvegen	Utviding av smalt parti	Foldnes
FV 210: Vestsidvegen	Utbetring av veg + G/S-veg	Skålevik
FV 210 Vestsidvegen v/ Kårtveit, innkøyrse til Tunfjellvegen	Fortau og heva gangfelt	Ågotnes
FV 211: Polleide - Ågotnes	Utviding av veg	Ågotnes
FV 211: Solsvik - Landro	G/S-veg	Landro
FV 224 Ågotnes-Vindenes: Gamle Vindenesveg	G/S-veg	Ågotnes/Landro
FV 224 Solsvikvegen	G/S-veg	Landro
FV 233: Brattholmen skule - Brattholmen kai	Fortau	Brattholmen
FV 258 Bildøybakken	Prosjektering av GS-veg Kolltveit - Fjell ungdomsskule	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken: gm. Bildøy bru til x mot Kolltveit	GS-veg eller fortau	Kolltveit
FV 555 Fjell Gard til Gjerdet kulturminnegard	G/S-veg	Ulveset
FV 555 Gjerdet kulturminnegard til Fjell festning	G/S-veg	Ulveset
FV 555 Fjell Gard - Skogskiftet	Busslommer, 12 stk	Ulveset
FV 555 nord på Trengereid - avkøyring Slettebakken	G/S-veg	Tellnes
FV 555 frå 54/87	Fortau frå 54/87 til eksisterande fortau	Tellnes
FV 555, Dala	Utbetring av veg	Tellnes
FV 555 aust for Tellnes - Haganes	Ny vegtrasé til Haganes	Tellnes
FV 559	Opprusting av veg	Ulveset
FV 561 Spjeld - Fløythaugen	Undergang og GS-veg	Knappskog

Eigne notat



Fjell kommune

