



**Trafikksikringsplan**  
**Kommunedelplan**

PlanID xx

**Fitjar kommune**

## Tittel: Kommunedelplan Trafikksikringsplan

### Føreord

Kommunen har vedteke at ny trafikksikringsplan 2014-2022 skal utarbeidast og handsamast som ein kommunedelplan. Gjeldande trafikksikringsplan (TS-plan) vedteken 2005 var ein administrativ revisjon av TS-planen for perioden 2000-2004. Føreliggjande planframlegg er ein fullrevisjon.

cgh

Prosjektansvarleg frå kommunen har vore Ordførar Wenche Tislevoll. Planarbeidet er utført ved hjelp av konsulent Akvator AS. Det har også vore arbeidd tett opp mot ei arbeidsgruppe der både politisk og administrativt nivå i kommunen har delteke samt andre instansar som politi, SVV og Trygg Trafikk. FAU har også hatt ein representant i arbeidsgruppa.

Ein oppdatert TS-plan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men også for søknad og påtrykk overfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet.

Føreliggjande planframlegg vidarefører *nullvisjonen* som den overordna målsetjinga for trafikksikringsarbeidet i Fitjar. Ein har vidare valt *tre fokusområde* som har fått ekstra merksemd i planarbeidet.

1. Utdykkingar: Utdykkingar må hindrast og konsekvensane reduserast.
2. Skulevegane: Skulevegane skal vera trygge å ferdast på for skuleborna.
3. Fitjar sentrum

Planframlegget inneheld tiltakslistar, både når det gjeld haldningsskapande arbeid og fysiske tiltak på vegnettet. Dei fysiske tiltaka er ordna etter type tiltak og tiltaksområde (vegnr).

Trafikksikringsplan på nett: Prioriterte, fysiske tiltak er også synleggjort i PlanGIS: <http://bit.ly/GAjTYH>. Her finn du også trafikal grunnlagsinformasjon.

På lesebrett/smarttelefonar:

1. last ned gratis app frå ESRI: ArcGIS
2. bruk søkeordet «Fitjar» under kartsøk, og gå inn på Trafikksikringsplan

**Emneord:**  
Trafikksikringsplan, veg

**Fylke:** Hordaland  
**Kommune:** Fitjar kommune

## Innhald

<b>INNHALD</b> .....	<b>3</b>
<b>1 INNLEIING OG BAKGRUNN</b> .....	<b>4</b>
1.1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....	4
1.2 ORGANISERING AV PLANARBEIDET .....	4
<b>2 MÅLSETJING</b> .....	<b>7</b>
2.1 NULLVISJON.....	7
2.2 SÆRSKILTE FOKUSOMRÅDE.....	7
<b>3 OVERORDNA FØRINGAR OG TIDLEGARE PLANARBEID</b> .....	<b>9</b>
<b>4 REGISTRERINGAR OG PROBLEMANALYSE</b> .....	<b>10</b>
4.1 FAKTA OM KOMMUNEN: .....	10
4.2 TRAFIKKMØNSTER .....	10
4.3 VEGSTANDARD .....	13
4.4 ULUKKESSTATISIKK .....	14
4.5 SKULEVEGAR .....	15
<b>5 TILTAK</b> .....	<b>20</b>
5.1 TILTAK FITJAR SENTRUM.....	20
5.2 OMTALE AV NOKRE FYSISKE TILTAK .....	23
5.3 HALDNINGSSKAPANDE ARBEID .....	24
5.4 PRIORITERTE IKKJE-FYSISKE TILTAK: .....	25
5.5 PRIORITERTE FYSISKE TILTAK .....	26

## 1 Innleiing og bakgrunn

### 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Fitjar kommune sin gjeldande trafikkisikringsplan er frå 2005-2013. Kommunen har vedteke at ny trafikkisikringsplan 2014-2022 skal utarbeidast og handsamast som ein kommunedelplan. Trafikkisikringsplanen (TS-plan) vedteken 2005 var ein administrativ revisjon av TS-planen for perioden 2000-2004.

Ein oppdatert TS-plan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men også for søknad og påtrykk overfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet. I Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland 2010-2013 står det slik:

*«Føremålet med dei kommunale trafikkisikringsplanane er å legge grunnlaget for målretta og systematisk trafikkisikringsarbeid på lokalplanet. Kommunen sitt ansvar for trafikkisikring er mangesidig. Ansvaret er dels knytt opp til rolla som veghaldar for kommunale vegar, og deira ansvar for opplæring i skule og barnehagar og innanfor helsetenesta og miljøretta helsevern. Dei kommunale trafikkisikringsplanane inneheld prioriteringar av fysiske tiltak på eige vegnett, men og prioriteringar på det overordna vegnettet i kommunen. Desse prioriteringane vil vere retningsgjevande for fylkeskommunale og statlege trafikkisikringstiltak i kommunane.»*  
(Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland 2010-2013)

### 1.2 Organisering av planarbeidet

Fitjar kommune er tiltakshavar for planarbeidet, og trafikkisikringsplanen (TS-planen) vert utarbeidd som ein kommunedelplan.

Akvator AS har vore konsulent i planarbeidet. Akvator AS vart valt på bakgrunn av tilbod gitt i anbudsrunder. Prosjektleiaren frå Akvator AS har vore Lovise Vestbøstad. Fagansvarleg vegingeniør er Andreas Wendt.

Prosjektansvarleg frå oppdragsgjevar og tiltakshavar har vore Ordførar Wenche Tislevoll.

Konsulenten har arbeidd tett opp mot ei arbeidsgruppe nedsett av kommunen. Denne har vore sett saman slik:

- Ordførar Wenche Tislevoll
- Kommunalt tilsette, teknisk: Tore Nesbø og Gisle Vik
- Representant for FAU: Tone Wilhelmsen (FAU Rimbareid)
- SVV: Svein Dortin Viken
- Trygg Trafikk: Arne Aase
- Politiet: Lensmann Svein Lunde

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i Bladet Sunnhordland og varsla med brev dagsett 5. september 2013. Brev vart sendt til offentlege høyringsinstansar og til lokale lag, organisasjonar og velforeningar. Høyringsfrist var sett til 27. september.

Planen blei lagt ut på offentleg høyring 11.12.13, med høyringsfrist 1. februar 2014.

Planen gjeld for fylgjande vegar:

Riksvegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
E39	Stord grense-Raunholm	}				
	Raunholm-Vistvik	}11700	5,5-6,5	60/80	Delvis	Delvis
	Vistvikvik-Sandvikvikvåg fk.	}				
RV 545	Stord grense-X E39 Sandvikvåg	16055	5,5-7,0	40/50/60/80	Delvis	Delvis

Fylkesvegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
FV 72	Stord grense-Sælevik	3190	3,5 - 4,0	40/60/80	Nei	Delvis
FV 75	Rydland-Vastølen	1530	3,5 - 4,5	50	Nei	Delvis
FV 75	Vastølen-X Fitjar laks	4655	3,5 - 5,5	50/ 60	Nei	Delvis
FV 75	X Fitjar laks-X RV 545 Fitjar	2850	3,5 - 5,5	50/ 60	Delvis	Delvis
FV 76	X RV 545 Spanstegen-Tveit	2805	3,5 - 4,0	80	Nei	Nei
FV 76	X FV 76 Tuftaland-Skumsnes	990	3,5 - 4,0	80	Nei	Nei

Kommunale vegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
	Seterbøvegen	1340	2,5		Nei	Nei
	Koløyvegen	2392	4	50	Nei	Ja
	Helland	221	3	50/60	Nei	Nei
	Hellandsfjorden	301	3		Nei	Nei
	Rundmyr	255	3,5		Nei	Ja
	Vågavegen	269	3,5		Nei	Ja
	Nordresjøvegen	670	5,5		Ja	Ja
	Buskabrekko	188	4		Nei	Ja
	Grutle	289	3		Nei	Ja
	Valbergvegen	285	3		Nei	Ja
	Tilkomstveg Vestbøstadfelet, div. vegar	200	3,5			Ja
	Kalveid	193	3,5		Nei	Ja
	Hegransesvegen	200	3,5		Nei	Nei
	Veg til vassverket	1488	2,5		Nei	Nei
	Vodlavegen	1040	3,5			
	Vikeleite	1573	3,5		Nei	Nei
	Veg til Kvedno	570	3		Nei	Nei
	Gamle Vestbøstadvegen	1330	3		Nei	
	Nesbøvegen	1210	3		Nei	Nei
	Geilo	319	2,5		Nei	Nei
	Sjøsbrekko	1118	4,5			
	Vestre Prestbøvegen	183	5		Nei	Ja
	Austre Prestbøvegen	338	5		Nei	Ja
	Sagatunvegen	378	2			
	Bakken	247	3,5		Nei	Ja
	Varhaugvegen	194	3,3		Nei	Ja
	Elvavegen	409	3,5		Nei	Ja
	Havnahagen	263	3,5		Nei	Ja

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
	Austre Bakkaveg	277	3,5		Ja	Ja
	Vestre Bakkaveg	440	5,5		Ja	Ja
	Veg til Fitjar Mek. (del Havnavegen)	224	5,5		Ja	Ja
	Gamlehavnavegen	351	3,5		Ja	Ja
	Havnavegen	347	5,5		Ja	Ja
	Tednekleivo	276	5			
	Øksabrekko	150	3	30	Nei	Ja
	Liarhaugvegen	340	3,5	30	Nei	Ja
	Store Steinane	84	3,5	30	Nei	Nei
	Stølen	358	4,0	30	Nei	Ja
	Søre Stølen			30	Ja	Ja
	Steinabrekko	551	5,5	30	Ja	Ja
	Botnavegen (tilkomst Fitjarstølane)	183	5,5	30	Ja	Ja
	Veg til Rossnes bustadfelt				Ja	Ja
	Veg til Fitjar Idr. Park.	200	3		Nei	Ja
	Vardavegen (industriområde)	580	5		Nei	Ja
	Løkjevegen (industriområde)	387	5		Nei	Ja
	Leirpollvegen (industriområde)	472	5		Nei	Ja
	Torgastølvegen (industriområde)	580	5		Nei	Ja
	Vegarm til Fitjar idrettspark	200	4		Nei	Nei
	Vegarm til Gloppevågen	265	2,5		Nei	Nei
	Vegarm Tveit-Stokken	620	2,5		Nei	Nei
	Gamlevegen Sandvikvåg	696	3,5		Nei	Nei
	Færøysund	1050	3		Nei	Nei
	Vegarm X E39-Hovlandsjøen	303	3		Nei	Nei

## 2 Målsetjing

### 2.1 Nullvisjon

«Nullvisjonen» er ein visjon om eit veg- og 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 overhalde spelereglane i trafikken og dei skal vere aktsame.
- Styresmaktene skal sørgje for at veg- og transportsystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skade. Trafikksystemet skal vere tilpassa mennesket si tåle- og meistringsevne. Nullvisjonen betyr at vi skal førebyggje tap av liv og helse gjennom å avgrense skadane i dei ulukkene som vi ikkje klarer å hindre.

Nullvisjonen er forankra i det nasjonale planverket og vert vidareført i fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikringsarbeid.

#### Nullvisjon

Visjonen for trafikksikringsarbeidet i Fitjar kommune er at ingen skal bli drepne eller hardt skada i trafikken.

Nullvisjonen har tre grunnpilarar:

#### Etikk

- Alle menneske er unike og uerstattelege.
- Vi kan ikkje akseptere at eit stort tal menneske vert drepne eller hardt skada i trafikken kvart år

#### Vitskap

- Mennesket sine fysiske og mentale føresetnader er kjent og skal liggje til grunn for utforminga av vegsystemet.
- Kunnskapen om vår avgrensa meistringsevne i trafikken og tåleevne i ein kollisjon skal leggje premissa for val av løysingar og tiltak.
- Vegtrafikksystemet skal leie trafikantane til sikker åtferd og beskytte mot alvorlege konsekvensar av normale feilhandlingar.

#### Ansvar

- Trafikantane, styresmaktene og andre som kan påverke trafikksikringa, har delt ansvar.
- Trafikantane har ansvar for eiga åtferd. Dei skal vere aktsame og unngå medvitne regelbrot.
- Styresmaktene har ansvar for å tilby eit vegsystem som leier til sikker åtferd og beskytter mot alvorlege konsekvensar av normale feilhandlingar.
- Kjøretøyprodusentane har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy.
- Politi og andre aktørar som ulike interesseorganisasjonar, har ansvar for å tilretteleggje for å bidra til at trafikksikringa vert best mogleg.

### 2.2 Særskilte fokusområde

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturleg å rette fokus mot dei alvorlegaste ulukkene. Då må vi også ha kunnskap om kva for ulukker som fører til dei alvorlegaste skadane. Registreringar viser at flest ulukker i Fitjar skjer som utforkøringar.

Dette medfører at ein må kartleggje særleg trafikkfarlege punkt på vegnettet med omsyn til utforkøyningar, og kartleggje sidearealet for reduksjon av omfang på ulukkene.

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det også naturleg å rette fokus mot potensielle feilhandlingar og konsekvensar av desse. Dette inneber å ha særskilt fokus på strekkingar der det ferdast mange unge og umodne trafikantar som t.d. skulevegane. Vegsystemet skal leia til trygg åtferd, og dette krev ekstra merksemd på skulevegane der vi veit det er større tettleik av trafikantar med lågare meistringsnivå. Det er også slik at fotgjengar- og sykkelulukker normalt sett er sterkt underrapportert i ulukkesstatistikkane.

## Fokusområde

1. **Utforkøyningar: Utforkøyningar må hindrast og konsekvensane reduserast.**
2. **Skulevegane: Skulevegane skal vera trygge å ferdast på for skuleborna.**
3. **Fitjar sentrum**

I dei fleste trafikkulukker vert det gjort trafikantfeil samstundes som det kan påvisast farlege forhold på ulukkesstaden. Det er difor viktig at verkemiddelbruken rettar seg mot alle deler av vegtrafikksystemet. Trafikkulukker kan ikkje berre forklarast med menneskelege feilhandlingar, sjølv om dette ofte er utløysande faktorar. Feilhandlingar oppstår i visse situasjonar og under bestemte forhold, t.d. på stader med kompliserte veg- og trafikkmiljø. Vegtrafikksystemet skal leia til trygg åtferd. Det skal vere lett å handla rett, og vanskeleg å handle feil.

Størst årsgjennomsnittstrafikk i Fitjar kommune finn vi i Fitjar sentrum. Her er tilhøva uoversiktlege for både køyrande og mjuke trafikantar. Trafikktilhøva er til fare for alle trafikantgrupper, og her er dårleg framkomelegheit for funksjonshemma; både rørslehemma og synshemma. I Fitjar sentrum bør det gjerast nokre strakstiltak som betrar situasjonen på kort sikt for særleg dei mjuke trafikantane og skuleborna, men det må også gjerast eit utgreiingsarbeid for å slå fast korleis framtida i sentrum skal vere. Skal trafikken gå gjennom sentrum, eller skal den leiast utanom?

Synlegheit er sentralt i trafikksikringsarbeidet. Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og utnyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. «Synsbetingelsene har derfor stor betydning for mulighetene for sikker ferdsel» (trafikksikkerhetshåndboken TØI; 2006). Gatelyst sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Dette er eit viktig tryggingstiltak der skuleborn ferdast, men også for å hindre utforkøyningar. Kommunen har eit særskilt ansvar for skulevegen, og ynskjer å prioritere tiltak knytt til skulevegane.

Kantklipp og hogst langs vegnettet og gang- og sykkelvegane er eit vedlikehaldsområde som bør få auka fokus. God sikt langs vegnettet er til føremon for alle trafikantar og gir betre oversyn over trafikkbiletet og den fysiske situasjonen på staden. Hogst av skog på sideareal vil også kunne redusere konsekvensomfanget av utforkøyningar.



### 3 Overordna føringar og tidlegare planarbeid

#### 3.1.1 Nasjonal Transportplan 2014-2023

NTP legg nullvisjonen til grunn: det skal ikkje førekome ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. Etappemålet som er nedfelt i NTP, er å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken innan 2024. For å nå etappemålet vil regjeringa:

- Intensivere arbeidet med å sikre vegnettet og betre trafikkmiljøet
- Sikre eit framleis høgt nivå på føraropplæringa
- Arbeide vidare for å få folk til å halde fartsgrenser, bruke bilbelte og køyre rusfritt
- Vidareføre tiltak overfor høgrisikogrupper i trafikken
- Intensivere og målrette kontrollverksemd, særleg overfor tunge køyretøy
- Leggje til rette for auka bruk av teknologi som bidrar til auka trafikktryggleik
- Vidareutvikle kunnskapsgrunnlaget innan trafikktryggleik
- Førebyggje ulukker med barn og unge
- Byggje totalt 780 kilometer møtefri veg (400 kilometer to- og trefelts riksvegar får midtrekkverk. I tillegg kjem 380 kilometer møtefri veg på grunn av ny firefelts veg)

Regjeringa vil vidare ha ei offensiv satsing på sikker veg og trafikkmiljø gjennom investeringar, drift og vedlikehald. Dei vil m.a. auke den årlege ramma til særskilte trafikktryggleikstiltak og styrke satsinga på utbygging av gang- og sykkelvegar. Trafikkmiljøet for gåande, syklende og kollektivreisande vil også bli betra gjennom oppgradering av haldeplassar og kollektivknutepunkt.

Det er førebels ikkje utarbeidd revidert tiltaksplan for trafikksikring i Norge som oppfylgning av NTP 2014-2023. [Tiltaksplanen for 2010-2013](#) hadde fylgjande satsingsområde:

- *trafikkantiltak*, som t.d. opplæringstiltak, ungdomstiltak, fokus på trafikantens rolle og ansvar, kampanjar og informasjon, kontroll og overvaking, m.v.
- *tiltak på veg*, som t.d. drift og vedlikehald, fartsgrenser, areal- og transportplanlegging, mindre investeringstiltak på eksisterande veg, større vegprosjekt
- *kjøretøytiltak*, som t.d. kjøretøykontroll
- *skadeførebyggjande tiltak*, som t.d. krav til akuttberedskap, innsats på skadestaden

#### 3.1.2 Hordaland fylkeskommune; Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013

Handlingsplanen for trafikksikring i Hordaland fylgjer opp nullvisjonen og dei nasjonale trafikksikringsmåla som er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 og satsingsområda som Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Norge 2010-2013 legg opp til.

Frå 1. januar 2010 vart ansvaret for hovuddelen av det tidlegare riksvegnettet overført til fylkeskommunen. Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova eit hovudansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket.

På fylkesbasis viser ulukkesstatistikkane at Hordaland ligg over landsgjennomsnittet og har store utfordringar knytt til å redusere tal og omfang av trafikkulukker. Utforkøyringar og møteulukker peikar seg ut som dei viktigaste kjeldene til alvorlege ulukker utanfor Bergen.

Særskilte satsingsområde for trafikksikringsarbeidet i Hordaland er:

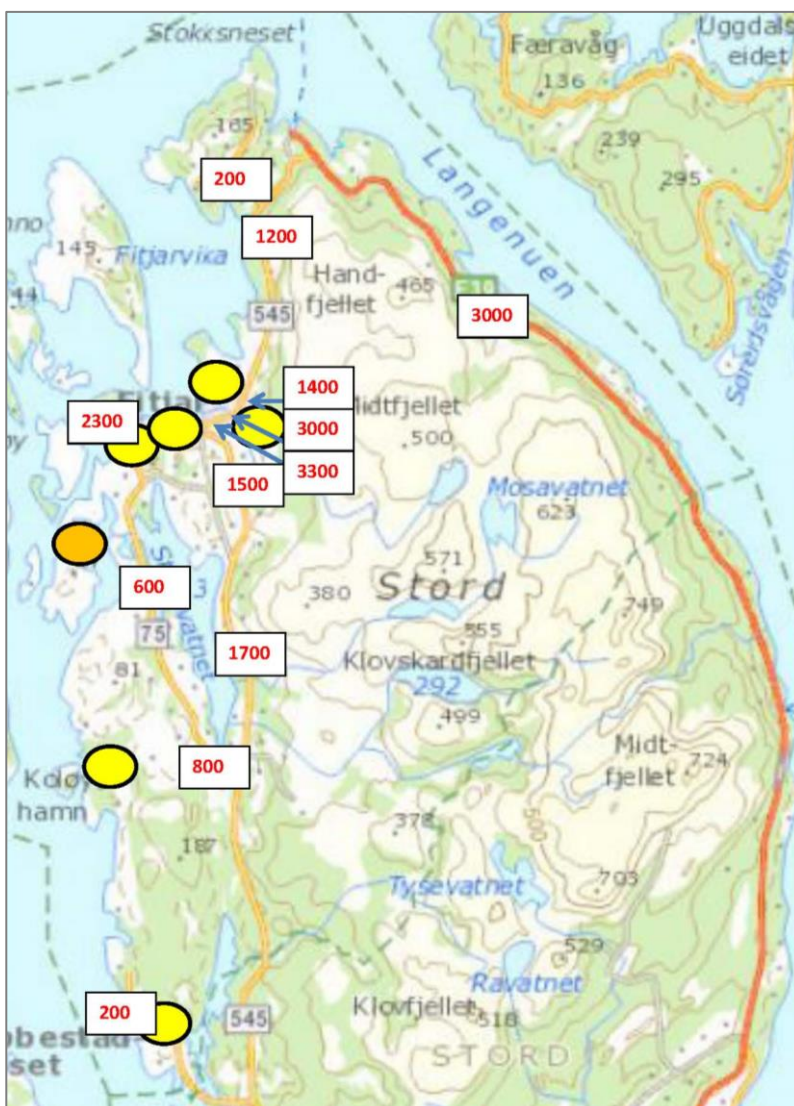
- tiltak retta mot møteulukker
- tiltak retta mot utforkøyringsulukker
- tiltak retta mot mc-ulukker
- tiltak retta mot forgjengar- og sykkelulukker
- betre trafikantåtferd - fokus på førebyggjande arbeid.

## 4 Registreringar og problemanalyse

### 4.1 Fakta om kommunen:

- Fitjar kommune femnar om nordlege del av øya Stord i Sunnhordland, Hordaland.
- 145 km<sup>2</sup>
- 3000 innbyggjarar
- Fitjar sentrum er kommunesentrum og tettstaden i kommunen
- Skulestruktur: tre barneskular (Sælevik, Øvrebygda og Rimbareid), éin ungdomsskule kombinert med barneskulen på Rimbareid. Fitjar vidaregåande skule i sentrum.
- Busetnadmønster: spreidd utbygging, men konsentrasjon i krinsen Rimbareid med bustadfelta Fitjarstølane/ Søre stølen, Hamn, Bakken, Rossneset, sentrum/Prestbø/Skålevik, Kalveid, Vestbøstad (fleire delfelt). Det er også busetnadskonsentrasjonar i Øvrebygda krins i Koløy og Bustebråtet/Lio samt i Fiskaneset, Sælevik krins.
- Arbeidsmarknad: felles arbeidsmarknad med Stord kommune. Pendling også mot Bømlo, Austevoll, Tysnes og Os/Bergen.
- Større arbeidsplassar: Wärtsilä Shipdesign (Havn), Fitjar mekaniske verkstad (Havn), Engevik & Tislevoll (Skålevik), Fjelltvedt vindusfabrikk (Sjoareset), kommunal sektor ved skulane (3 stk) og helsetenestene/ institusjonane (Havn), Fitjar vidaregåande skule (Havn)

### 4.2 Trafikkmønster



Figur 4-1: Figuren viser konsentrasjon av busetnad (gult) og fritidsbusetnad (orange) kombinert med trafikkmengde (tal frå 2012).

#### 4.2.1 Hovudfartsåra E39

Kommunen har stor gjennomgangstrafikk knytt til E39, og denne vegen er svært ulukkesbelasta. Det er også ulukke med alvorleg skadeomfang på personar og materiell, også med døden til fylgje. På E39 var det i ti-årsperioden 2003-2012 registrert 19 ulukke med 22 personskeadar.

Det har dei siste åra blitt gjort eit stort arbeid for utbetring av E39. Førrebeles er det gjort mest arbeid i Stord kommune, men også parsellane i Fitjar kommune er under regulering og utbetring. Det vert føreset at det er fullt fokus på ferdigstilling av dette arbeidet dei komande åra. Europavegen må etablerast med full standard, g/s-veg og belysning. Vidare må det etablerast gode og trygge busshaldeplassar.

#### 4.2.2 Fv 545

Fylkesveg 545 (tidlegare riksveg) er også ei viktig samferdselsåra for trafikalt samband mellom kommunane Stord og Fitjar. Ei stor del av arbeidspendinga mellom kommunane føregår denne vegen, og det er også denne vegen som knyt saman områda med mest folkesetnad på øya. I tillegg til dette fungerer Fv 545 som omkjøringsveg når E39 er stengd grunna vegarbeid/ ulukke. Dette skjer relativt ofte, og då er det store trafikkmengder som vert overført til denne fylkesvegen. Vegen er ikkje dimensjonert for desse trafikkmengdene.

Standarden på Fv 545 er svært variabel. Særleg er det trong for utbetring ved Rydlandssago, og parsellane gjennom folkesetnaden på Årbø, Tveita og gjennom Hungersdalen (Rimbareid - Vik) og Bedehuset - sentrum. Parsellen Rimbareid-Vik og Rydlandssaga samt Bedehuset - sentrum vonar ein å få utbeta i samband med prosjektet «bompengesøknad Stords vestsida». Felles for desse vegparsellane er at det framleis ikkje er etablert tofelts veg. I områda med stor grad av randutbygging bør det også etablerast g/s-veg.

Parsellen av Fv 545 gjennom Fitjar sentrum er den parsellen i kommunen med høgast ÅDT-tal: ÅDT=3300. Dette er altså høgare enn på E39 der ÅDT=3000 (kjelde: Vegvesenet, vegkart - ÅDT 2012). Tilhøva for mjuke og harde trafikantar er langt frå tilfredsstillande gjennom Fitjar sentrum, og det vert i denne TS-planen skildra både strakstiltak og langsiktige tiltak for å løyse situasjonen.

Fv 545 nord for Fitjar sentrum har standard med tofelts veg, men fleire mørke parti utan gateløys. Her har vore alvorleg ulukke med døden som fylgje. Sikring av sideareal er eitt tiltak som kan redusere konsekvensane ved utforkøyringar.

#### 4.2.3 Trafikksituasjonen i/kring Fitjar sentrum

Figur 4.1 viser store trafikkmengder gjennom Fitjar sentrum. På parsellen av Fv 545 mellom hovudkrysset i sentrum og Havnavegen er det registrert ÅDT=3300 (år 2012). Vidare langs Fv 545 mellom Havnavegen og Fitjarstølane er det registrert ÅDT=3000. Derifrå vert trafikkmengda halvert til ÅDT 1400 til avkjørsla Rossneset, og vidare derifrå til krysset E39 er ÅDT=1200. Tilsvarende er trafikkmengda på Fv 545 frå Fitjar sentrum og over Rimbareid mot Vik målt til ÅDT=1500. Frå Fitjar sentrum og vestover på Fv 75 er det registrert ÅDT=2300. Denne trafikkmengda gjeld for heile parsellen mellom Fitjar sentrum og Reino på Vegvesenet sitt vegtrafikk-kart, men målepunktet er gjort ved Fitjar sentrum. Trafikken avtek di lengre sør ein kjem. Frå Reino og mot Øvrabygda (til krysset ved Vastølen) vert registrert årsgjennomsnittstrafikk på Fv 75 redusert til 600 (kjelde: Vegvesenet, vegkart - ÅDT 2012). Parsellen vidare frå Vastølen til Rydland har ÅDT=800.

Tellepunkt	Sted	Veg	HP	Meter	År	ÅDT	SDT	YDT	HDT	JDT
Radar	STOREVATNET	FV75	1	40	2013	765	791	847	584	722
Radar	VESTBØSTAD	FV75	2	4810	2013	618	737	670	505	762
Fast punkt	FITJAR SENTRUM(Prestbø)	FV75	2	7475	2013	2298	2504	2511	1830	2443

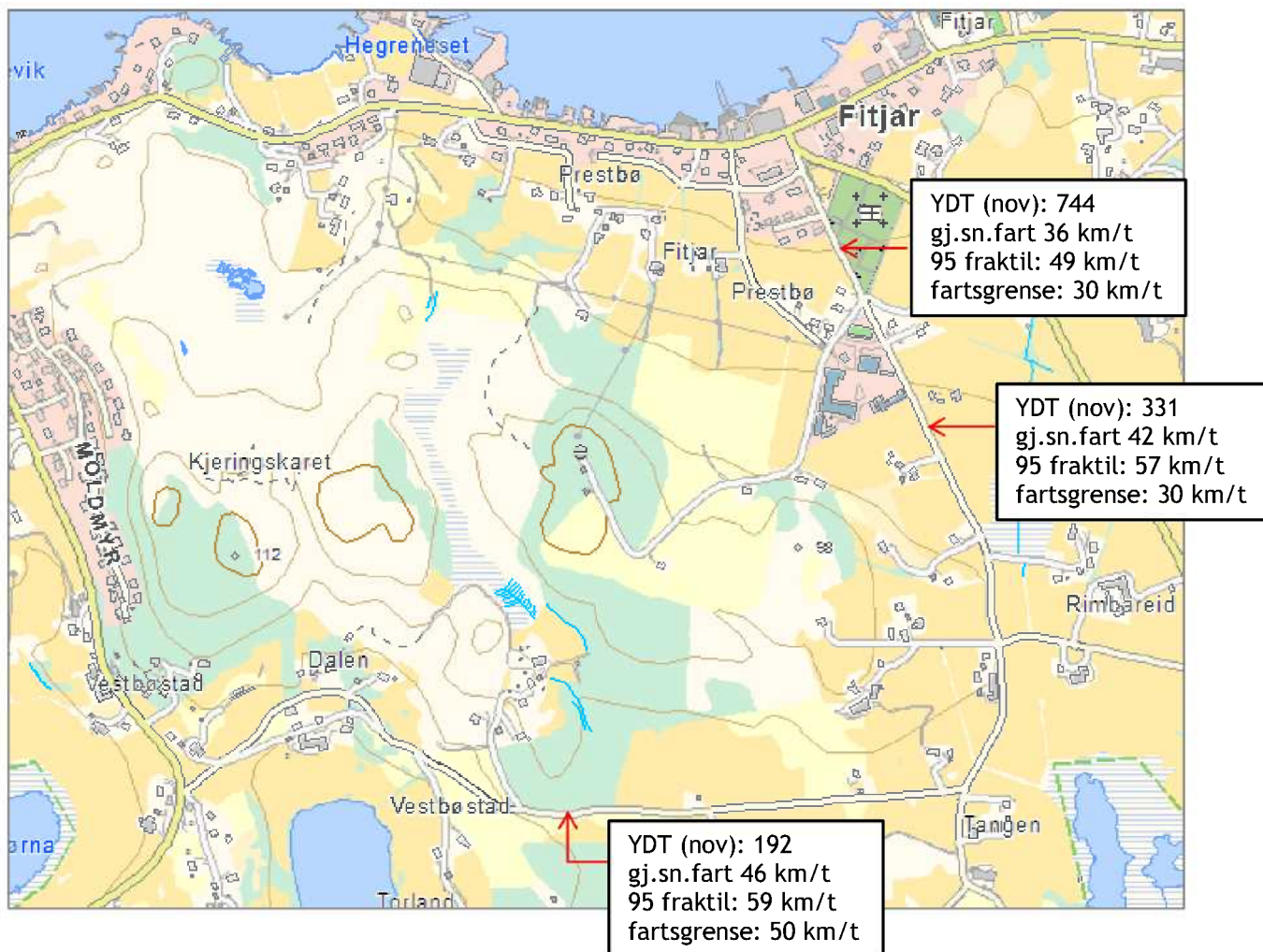
SDT=Sommerdøgn  
YDT=Yrkesdøgn  
HDT=Høstdøgn  
JDT=Julidøgn

Tabell 4-1: årsgjennomsnittstrafikk målt i 2013 på Fv 75. Data frå SVV.

Tabellen til venstre viser målingar gjort i 2013. Den viser at like etter avkjøring av Fv 545 på Rydland og til målepunktet 40m inn i vegen på Fv 75 er trafikken høgast på arbeidsdagane (YDT). Utvikling siste åra har vist nedadgåande trafikkmengder her. Punktet på Vestbøstad er målt like nord for avkjørsla til Kråko hytteområde og



Fitjar laks. Her er det truleg hyttefeltet som gir utslag på trafikkmengdene ved at sommartrafikken er høgast. Utvikling siste åra har også vist aukande trafikk, og det er rimeleg å anta at vidare utbygging i Kråko vil medføre ytterlegare auke i trafikken.



Figur 4-2: Trafikkmålingar frå SVV gjort over éi veke i første del av november 2013

Det er i samband med utarbeiding av trafikksikringsplanen gjort trafikkmålingar på nokre kommunale vegar (sjå figuren over). Det er også venta å få eit punkt på Kv 17 (Vikeleitet). I tillegg vart det bede om målingar på Kv 19 (Vastølen - Koløyholmen). Det vart også bede om å få målingar på Fv 75 like nord for krysset på Reino mot Kv12. Det er SVV Bergen som har gjennomført målingane, men dei hadde dessverre ikkje høve til å utføre målingar på Kv 19. På Fv 75 nord for Reino har vi heller ikkje fått målingar.

Målingane er gjennomført i byrjinga av november månad, og er ei måling over éi veke om hausten, då trafikken generelt er på det lågaste. På figuren over er vist trafikken på arbeidsdagane (helg har noko lågare trafikk). Vi ser at det er svært stor trafikk på Kv1 i Sjøsbrekko nord for skulen, men også høg trafikk sør for skulen. Truleg har største delen av trafikken skulen som målpunkt; det ser vi også av timestala. Trafikken er høg ved skulestart og arbeidsdags-slutt.

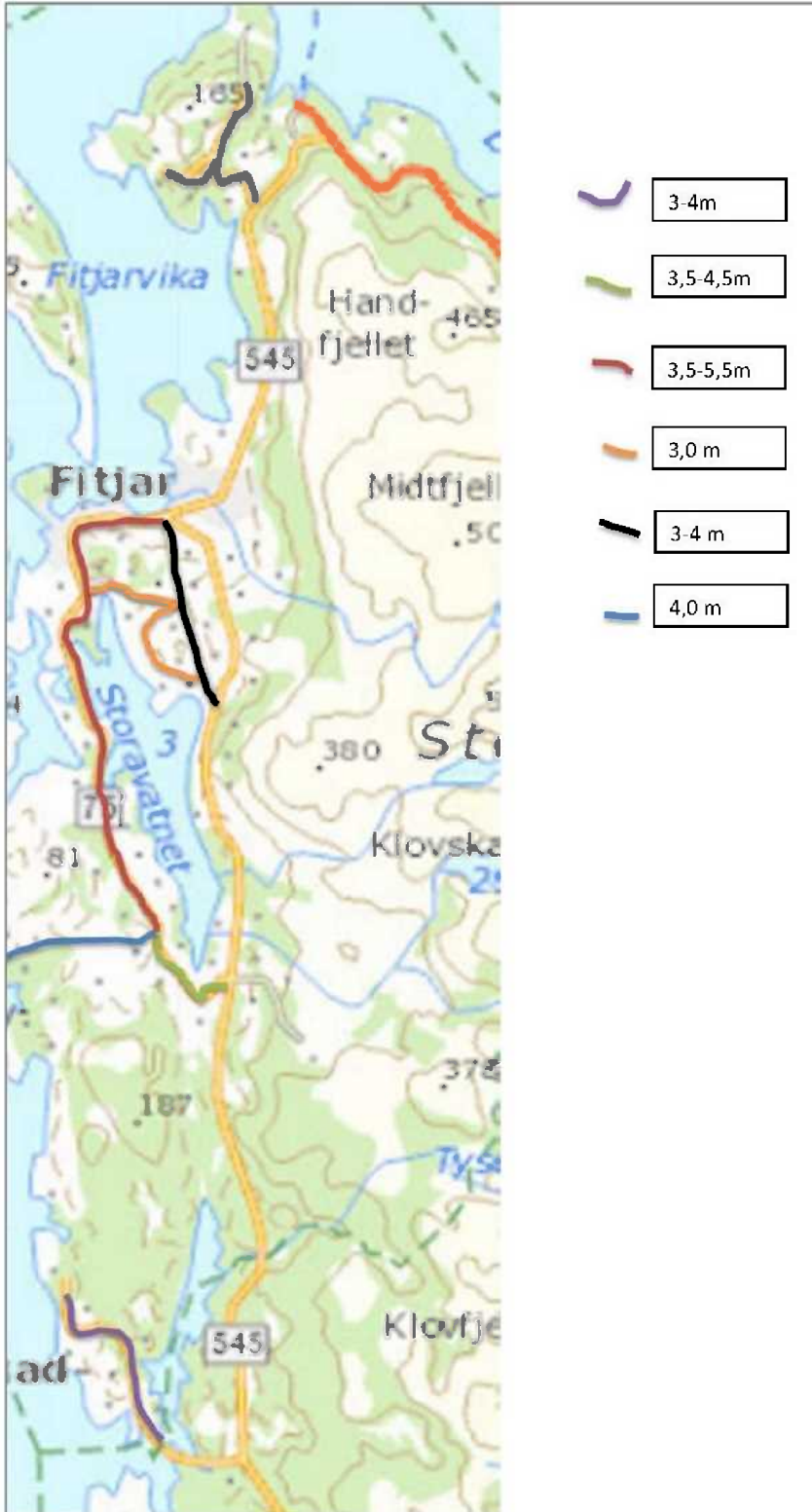
Trafikken på Gamle Vestbøstadveg (Kv12) er i stor grad gjennomgangstrafikk då det ikkje er store målpunkt på denne vegen korkje i busetnadskonsentrasjon eller arbeidsplassar. Trafikkmengdene her på arbeidsdagar i november ligg på 192 kjøretøy.

Farten er etter fartsgrensa på målepunktet på Kv12 (målepunkt er Stølshaugebrekko der det er uoversiktlege svingar), men farten på Kv1 forbi skulen er høg. Her er det sone 30 km/t, men gjennomsnittsfarten er kring 40 km/t, og 95 fraktilen på målepunktet like sør for skulen er på heile 57 km/t.

### 4.3 Vegstandard

Standarden på vegane i Fitjar kommune er svært varierende. E39 er under regulering og utbetring, og vert ikkje omtalt vidare her.

Fv 545 har svært varierende standard. Frå nord mot sør er det tofeltsveg på heile strekninga mellom Sandvikvåg og Fitjar sentrum. Ein har dei siste åra forskottert vidare utbetring frå Fitjar bedehus og



sørøver, og det vert arbeidd med utvida bompengesøknad for prosjektet på «Stords vestsida» for å få på plass full finansiering for utbetring frå sentrum og heilt fram til Vik samt for ein parsell ved Rydlandssago som har smal veg og krapp, uoversiktleg kurvatur. Parsellane på Tveita og på Årbøsletto har heller ikkje tofeltsveg eller gang- og sykkelveg.

Fylkes- og kommunevegane i Fitjar er generelt av dårleg standard. Her er svært lite utbygd med gang- og sykkelvegar, og generelt er vegbreidda smal. Kurvaturen tilfredsstillar heller ikkje dagens standard. Det er også urovekkjande at mykje av vegnettet ikkje er konstruert med akseltrykk for dagens kjøretøy. Dette medfører at mykje tungtrafikk og landbruksmaskiner kjører på dispensasjon, noko som igjen medfører stor slitasje på vegnettet.

Figur 4-2 viser dagens vegbreidde på hovudvegane i kommunen. Fv 76 i Osternes har ei vegbreidde i dag på 3-4m. Her er trafikkmengdene låge (ÅDT under 200), men her er uoversiktleg kurvatur og stadvis dårleg sikring mot bratt sideareal. Her er born, unge og eldre som ferdast langs vegane. Vegen burde hatt ein standard tilsvarande samleveg 1 (Sa1) (jf. SVV Handbok 117); dvs. vegbreidde 5m med tillegg av 0,5m skulder på begge sider.

Fv 75 frå Fitjar sentrum til Rydland på vestsida av Storavatnet har også svært varierende standard. Frå Vestbøstadvelfa til sentrum er her etablert anten fortau eller gang/sykkelveg langs vegen som har ein breidde på 5-5,5m.

Trafikkgrunnet er her svært høgt - ÅDT 2300, noko som medfører at vegen vert oppfatta

Figur 4-3: Oversyn over vegbreidde på nokre fylkes- og kommunale vegar i Fitjar

som smal, og kryssingar av vegen for mjuke trafikkantar er til tider vanskeleg og vert opplevd som farleg. Frå Vestbøstadvfeltet og vidare sørover mot Reino, Kråko, Synningjo, Helland og Vastølen er her generelt smalt og dårleg vegstandard. Her manglar mykje gatelys, og vegen varierer i breidde (3,5-5,5m). Dei breiaste partia finn vi i somme svingar som er utbetra dei seinare åra. Her er ikkje gang- og sykkelveg.

Vidare frå Vastølen mot Rydland er her svært smale parti. Her er gatelys langs det meste av strekninga, og eit lite parti fortau sør forbi skulen.

Trafikkgrunnlaget på Fv 75 varierer, det er høgast på dei nordlegaste delane. Ved utbetring burde vegen frå Fv 75 frå Reino til Rydland blitt opparbeidd til standard Sa3; tofelts veg med total breidde 6,5m. Det burde i tillegg vore gang- og sykkelveg langs vegen. Eventuelt kan standard Sa2 nyttast (kjørebanebreidde min. 5,35m), men då med redusert fartsgrense som i dag (jf. Handbok 017, SVV).

Fv 75 frå Reino til Fitjar sentrum burde vore opparbeidd til gjennomgåande standard Sa2 med kjørebanebreidde minimum 5,5m med tillegg av fortau eller gang/ sykkelveg.

Kommuneveg 19 mot Koløyholmen har vegbreidde 4m og gatelys er etablert på heile strekningen. Vegen burde hatt vegstandard Sa1 med kjørebreidde 5m med tillegg av gang- og sykkelveg. Etablering av gang- og sykkelveg vil bli ytterlegare aktualisert ved realisering av utbyggingsplanane i Koløyhamn. Same standard burde vore etablert på Fv 72 i Sælevik. Her er vegen i dag 3-4m brei. På Fv 72 er trafikkmengdene relativt moderate (ÅDT 200), og her er ikkje gjennomgangstrafikk. På Kv 19 er det anslått at trafikkmengdene er tilsvarande som i Sælevik, men denne er dessverre ikkje målt. Her er heller ikkje gjennomgangstrafikk.

Dei kommunale vegane sør for Fitjar sentrum (Sjøsbrekko - Vik m/ utstikkar over Geilo til Fv 545 og til Nesbø samt gamle Vestbøstadvegen til Reino) er smale i høve trafikkmengdene. Vegane er i dag 3-4m breie, og er, som dei fleste kommunale- og fylkeskommunale vegane i kommunen, utan skulder og med dårleg kurvatur. Her er mykje kjøring av store kjøretøy, både landbrukskjøretøy og i høve entreprenørverksemd og anna næring. Vegane burde ved utbetring fått standard Sa2, med kjørebanebreidde minimum 5,5m med tillegg av fortau eller gang/ sykkelveg.



Bilete: 4-1: Skulebarn og landbrukskjøretøy på Kv1, øvst i Sjøsbrekko

#### 4.4 Ulukkesstatistikk

Ulukkesstatistikk frå Statens vegvesen viser at det siste tiårsperiode (2003-2012) har blitt registrert totalt 46 ulukker. Desse ulukkene har medført 58 personskadar, deriblant 5 hardt skadde og éin drepen. Dette betyr at 13% av ulukkene har hatt eit alvorleg skadeutfall.

Når det gjeld registrering av ulukker, veit vi at fotgjengar- og sykkelulukker ofte er underrapportert. Statistikken er derfor ikkje litande for desse ulukkestypene. Dette er ulukker som ofte involverer barn, unge og eldre, og gjerne på skuleveg.

Tabellen under viser uhellskategori. Den viser at over 60% av alle registrerte ulukker skjer som utforkjøringar. Det er også her skadeomfanget er størst. Det vil vere vesentleg for trafikksikringsarbeidet å ha fokus på både å *hindre* at slike ulukker kan skje, og å *redusere skadeomfanget* av slike ulukker.



Uhellskode hovudkategori	Tal ulukker	Tal drepte/ skada	Tal drepte	Tal hardt skada	Tal lettare skada
Anna	4	7	0	0	7
Fotgj. ul.	1	1	0	0	1
Kryssul.	5	6	0	1	5
Møteul.	4	7	0	0	7
Påkj. bakfrå	3	3	0	0	3
Utforkj.	29	34	1	4	29
<b>Sum alle</b>	<b>46</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>52</b>

Skadegrad etter aldersgruppe fordeler seg slik:

Aldersgruppe	Tal drepte/ skada	Tal drepte	Tal hardt skada	Tal lettare skada
0-5	0	0	0	0
6-9	0	0	0	0
10-14	3	0	0	3
15-17	6	0	1	5
18-20	13	1	2	10
21-24	4	0	0	4
25-34	10	0	0	10
35-44	8	0	2	6
45-54	1	0	0	1
55-59	5	0	0	5
60-64	3	0	0	3
65-69	3	0	0	3
70-74	0	0	0	0
75-79	2	0	0	2
80+	0	0	0	0
ukjent	0	0	0	0
<b>Sum alle</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>52</b>

Andre moment som vi kan lese ut av ulukkesstatistikken til SVV er fylgjande:

- Av dei 46 registrerte ulukkene, er 19 tilknytt E39. Vidare har 12 av ulukkene skjedd på Fv 545 og 10 ulukker på Fv 75. Dette er dei vegane som i hovudsak er ulukkesbelasta.
- Ulukkene fordelt etter månader viser at det er noko større ulukkesrisiko i haustmånadene september - november og vintermånaden januar.
- I høve trafikantgruppene er det bilførarar/ -passasjerar som er mest utsett for ulukker. Det er også registrert ein del mopedulukker .

Vedlagt ligg kartmateriale frå Statens vegvesen som viser kvar på vegnettet dei registrerte ulukkene har skjedd etter uhellskategori og skadegrad. Det er vanskeleg å finne eit eintydig mønster i ulukkene, også i utforkjøringane. Desse har skjedd der vegen har dårleg og uoversiktleg kurvatur, men dei har også skjedd på oversiktlege, og rette vegstrekningar. Det viser seg også at utforkjøringar med alvorlege konsekvensar i stor grad skjer av lokalt kjente trafikkantar. Ein har i arbeidet med trafikksikringsplanen gått gjennom ein skilde punkt på vegnettet og tilrådd utbetringar, men det er også svært viktig med haldningsskapande arbeid inn mot ungdom og unge vaksne. Vi registrerer at unge vaksne, i lag med undgommen, er ei overrepresentert aldersgruppe i ulukkesstatistikken.

#### 4.5 Skulevegar

Statens vegvesen skriv fylgjande i «Trafikkløysningar i skolens nærrområde. Eksempler og aktuelle tiltak» (2000): «Det er et mål å gi barna en trygg skoleveg slik at de kan gå til og fra skolen. Mange skoler har gode uteplasser som brukes av barna i fritida og mange organiserte fritidsaktiviteter er lagt til skolebygningene. Dett innebærer at sikre skoleveger også har stor verdi for nærmiljøet langt utover sjølve skolesituasjonen.

Barn får stadig mindre mulighet for ferdsel og fri leik ute, sammen med andre barn på egenhånd. Utstrakt beskyttelse og voksenstyring av hverdagen gir økende bekymring for barns trivsel og helse. Trygge skuleveger er med på å gi barna muligheter for å være sammen på egne premisser.»

Ein trygg skuleveg har altså betydning langt utover sjølve funksjonen vegen har som skuleveg. Den vert også mykje nytta på fritida. Dette ser vi også ad gjeld for Fitjar kommune i stor grad. Alle skulane fungerer som viktige aktivitetshus/ bygdestover på ettermiddags- og kveldstid.

Det er skulerett og skuleplikt her i landet, og skulevegen er derfor ein del av det offentlege ansvaret. Det offentlege ansvaret for elevane på skuleveg kjem indirekte fram av opplæringslova (§8) der det står at kommunen har ansvaret for å forsikre elevane, og at denne forsikringa også skal omfatte skulevegen. Det kjem også fram av forskrift om miljøretta helsevern som seier at «virksomheten skal drives slik at skader og ulykker forebygges» (§1).

Opplæringslova kap. 7 omhandlar elevane sin 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 skyss dersom skulevegen er *særleg farleg eller vanskeleg* (§7-1). Vurderingane skal byggjast på ei konkret skildring av vegen sett opp mot det einskilde barn sine føresetnader for å klare desse utfordringane.

I Fitjar kommune er det utstrakt skyss for elevane i 1. klasse ved skulane på Rimbareid og Øvrebygda. For dei resterande klassane i barneskulen er det lite skuleskyss. Det er først og fremst elevane ved Rimbareid som kjem frå Landa, Osternes og Hageberg som har lengre veg enn 4 km til skulen. Elles er det einskilde elevar som er innvilga skyss grunna *særleg farleg eller vanskeleg skuleveg*. I kommunen er det berre éin ungdomsskule. Denne ligg på Rimbareid, og det er såleis utstrakt skyss frå Sælevik, Øvrebygda og Hageberg/ Osternes for ungdomsskuleelevane.

#### 4.5.1 Kva er trafikkisikker skuleveg?

Frå «Trafikkløysningar i skolens nærrområde. Eksempler og aktuelle tiltak» (SVV 2000) finn vi fylgjande tilrådingar når det gjeld trafikkisikker skuleveg:

- Ved *kryssing* av bilveg bør det vere:
  - over- eller undergang når fartsgrensa er 60 km/t eller høgare
  - gangfelt med signalanlegg når fartsgrensa er 50 km/t
  - opphøgd gangfelt når fartsgrensa er 40 km/t
- For ferdsel *langs* bilveg bør det vere:
  - gang- og sykkelveg når fartsgrensa er 60 km/t eller meir
  - fortau når fartsgrensa er 40 eller 50 km/t
- Ved 30 km/t er det ikkje naudsynt med særskilte anlegg for kryssing eller ferdsle langs vegen med mindre trafikken er så stor at det er vanskeleg for borna å finne luker i trafikken som dei kan krysse i/ faktisk køyrefart er ikkje høgare enn fartsgrensa.

Dette er *tilrådingar* som vi finn i rettleiande materiell frå bl.a. SVV. Fitjar kommune er det svært liten del av skulevegane som oppfyller desse krava. Ved Sælevik skule er det korkje gang- og sykkelveg eller fortau. Her er heller ikkje etablert fartshumpar ved skulen. Fartsgrensa er 40 km/t. Ein del av skulevegen vil vere opplyst med gatelys når det er sett opp lys i høve budsjetterte midlar for 2013.

Ved Øvrebygda skule er det fartsgrense 40 km/t ved skulen, og her er etablert fartshumpar for at fartsgrensa skal overhaldast. Det er berre eit lite stykke veg som har gang- og sykkelveg. Det har kome ein del vegljøs dei siste åra, men framleis manglar nokre strekningar langs Fv 75, og Fv 545 er så godt som utan vegljøs.

I Sjøsbrekka ved Rimbareid skule er det fartsgrense 30 km/t, men her er ikkje etablert fartsdempande tiltak, og radarmålingane i byrjinga av november 2013 viste at fartsgrensa ikkje vert overhalden. Særleg gjeld dette trafikken som kjem sørfrå; herifrå er vegbanen rett strekning i nedoverbakke. Gjennomsnittsfarten vart her målt til 42 km/t, og 95 fraktilen var einskilde dagar heilt oppe i 57 km/t. På strekninga er det fleire uoversiktlige vegkryssingar for borna.



Skulevegen til borna på Rimbareid er elles av ulik kvalitet. For borna som går sørover langs dei kommunale vegane er det ikkje fortau og mykje manglande belysning. Vegane er smale og uoversiktlege. Frå Vestbøstadvelfa til Fitjar sentrum langs Fv 75 er det fortau/ g/s-veg. Det er det også frå sentrum og til Breivik langs Fv 545. Men gjennom Fitjar sentrum er tilhøva uoversiktlege. Her er store trafikkmengder (ÅDT=3300), fartsgrense på 40 km/t som ofte ikkje vert overhalden, og her er manglande, samanhengande fortau/ g/s-veg.

#### 4.5.2 Barn sine føresetnader i trafikken

Barna sine føresetnader i trafikken varierer med alder og utvikling. Generelt kan vi seie fylgjande:

1. trinn	2. og 3. trinn	4. og 5. trinn	6. og 7. trinn	8. til 10. trinn
<ul style="list-style-type: none"> <li>• liten trafikkerfaring</li> <li>• små av vekst som gjør det vanskelig for dem å se og bli sett</li> <li>• ser detaljer, men oppfatter ikke alltid sammenhenger</li> <li>• har vanskeligheter med å forstå det de ser og hører i trafikken</li> <li>• klarer ikke å bedømme avstand og fart til biler som nærmer seg</li> <li>• forstår ikke at biler kan dukke opp når de selv ikke ser dem</li> <li>• følger regler ukritisk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mer kroppskontroll, men fortsatt lekende og impulsive</li> <li>• tenker konkret og trenger konkret veiledning</li> <li>• har vanskeligheter med å ta andres perspektiv</li> <li>• fremdeles opptatt av regler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• har trafikkerfaring fra eget nærmiljø</li> <li>• ikke lenger så regelbundne, regler tilpasses eller droppes</li> <li>• stiller mer spørsmål og aksepterer ikke ukritisk voksnes pålegg og anbefalinger</li> <li>• mer selvstendige</li> <li>• begynner å relatere seg mer til jevnaldrende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kan overføre erfaringer fra en situasjon til en annen</li> <li>• kan generalisere kunnskap</li> <li>• kan forutse situasjoner, forstår at biler kan komme selv om de ikke ser dem.</li> <li>• har stor tro på egne ferdigheter</li> <li>• har evne til å ta andres perspektiv,</li> <li>• forstår bedre konsekvenser av handlinger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• har trafikkerfaring og en god del trafikkunnskap</li> <li>• kan konsentrere seg</li> <li>• mangelfull risikoforståelse</li> <li>• tester grenser</li> <li>• stor tro på egne ferdigheter og usårbarhet</li> </ul>

Figur 4-4: Barn sine føresetnader i trafikken. Kjelde: Trygg Trafikk sin rettleiar om særleg farleg eller vanskeleg skuleveg

#### 4.5.3 «Særleg farleg eller vanskeleg» skuleveg

Vilkåret "særleg farleg eller vanskeleg" er eit omgrep som det kan vere vanskeleg å definere ut frå lovteksten i opplæringslova. Det er kommunen som skal gjere vurderingane, men desse er ikkje underlagt kommunane sitt frie skjønn, mellom anna fordi det er tale om å sikre grunnleggjande rett til opplæring. Dette betyr at dei vurderingane kommunen har gjort i første instans kan prøvast fullt ut av Fylkesmannen og domstolane.

Sentrale grunnlagsdokument som vert nytta i vurderingane kring «særleg farleg eller vanskeleg skuleveg» er fylgjande:

- Rundskriv Udir-3-2009 «Særlege problemstillingar i samband med retten til skyss»
- Trygg Trafikk *Veileder* «Særlig farlig eller vanskelig skolevei»

Ved vurdering av om vegen er særleg farleg eller vanskeleg, må alle relevante tilhøve ved vegen kartleggjast. Sjølv om tilrådingane som vist ovanfor i kap. 4.5.1 er rettleiande, vil det måtta gjennomførast ei konkret sakshandsaming i dei einskilde sakene når det gjeld trafikksikker skuleveg. Her skal vurderast m.a. trafikkettleik, vegdekke, breidde, vegskulder, fotgjengarovergangar, fartshumpar, lys, generell sikt, fartsgrense og ulukkesstatistikk. Ein må også vere merksam på at trafikktilhøva kan endrast gjennom årstidene. Det må deretter gjerast ei vurdering av om den einskilde elev har føresetnader for å ta seg forsvarleg fram i det aktuelle trafikkbiletet. Ved individuell vurdering må det takast omsyn til alder, utvikling, syn og hørsel.

Skildring av vegen:

- kvar er den aktuelle skulevegen
- finst det alternativ veg?
- fartsnivå
- trafikkmengde
- tilrettelegging for fotgjengarar
- vegbreidde og vegskulder
- sikt og sikthindringar
- vegkryss
- inn- og utkjøringar
- kryssing av veg
- gangfelt
- vegforhold om vinteren

Kommunen kan på eige initiativ føreta vurderingar om skulevegane er særleg farlege eller vanskelege. Fleire kommunar vel dette fordi det lettar handsaminga av einskildsakene og fordi det opplevast enklare å samanlikne vegane og føreta ei einsarta vurdering. Kommunen vurderer skulevegen og grunngrir om denne til vanleg kan sjåast på som særleg farleg eller ikkje for alle elevar, evt. spesifikke aldersgrupper. Momenta og grunngrivinga i denne generelle vurderinga kan vere til nytte dersom det kjem søknader. Det er likevel slik at eit avslag på søknad om skyss etter ei vurdering av om skulevegen er særleg farleg, alltid skal vere *individuell*. Det må fattast vedtak for kvart barn med individuell grunngriving. Rett til skyss er ein individuell rett.

Det er i denne TS-planen ikkje gjort ei slik overordna vurdering av skulevegane.

#### 4.5.4 Gatelys

Rettleiande materiell i høve vurdering av skuleveg seier lite om *gatelys*. Dette kan det vere mange, ulike årsaker til. Synlegheit er sentralt i trafikksikringsarbeidet. Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og utnyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. «Synsbetingelsene har derfor stor betydning for mulighetene for sikker ferdsel.» (trafikksikkerheshåndboken TØI; 2006). Gatelys sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikkale situasjonar. Dette er eit viktig tryggingstiltak der skuleborn ferdist.

Statens vegvesen peikar også på fylgjande i sitt hefte frå år 2000 om «Trafikkløsninger i skolens nærområde. Eksempler og aktuelle tiltak»: «Vegbelysning er i første rekke motivert ut frå hensynet til sikkerhet, avvikling og trivsel. Belysning skal medvirke til at trafikantene får tilstrekkelig synsinformasjon i mørket og reduserer særlig tallet på fotgjengerulykker. Høst og vinter er det mørkt ute både når skoledagen begynner og i mange tilfeller også når den slutter. Vegbelysninger er viktig for at bilistene skal se barna på vegen.»

Foreldreutvala ved alle skulane i kommunen har i sine uttalar til trafikksikringsplanen vore svært opptekne av etablering av gatelys langs vegane. Dette vert sett på som både eit viktig tryggingstiltak, men også som eit tiltak som er ein føresetnad for å få elevane til å gå/ sykle til skulen.

Framleis er det i Fitjar kommune store strekningar av skuleveg som ikkje er dekkja med gatelys. Det vert vist til eige prosjektark vedr. gatelys for oversyn.

#### 4.5.5 Tiltak skuleveg:

Alle tiltak knytt til trafikksikringsplanen ligg skildra i egne prosjektark tilhøyrande planen. Tiltaka som knyter seg til trygg skuleveg, er først og fremst knytt til fylgjande punkt - sjå blå ramme under:

##### Tiltak trygg skuleveg:

- tiltak for å redusere unødig biltrafikk ved skulane
- fartsreduserande tiltak ved skulane
- strakstiltak i Fitjar sentrum
- gatelys langs skulevegar
- punktutbetringar, t.d. uoversiktlege svingar,
- rydding av sideareal; prioritering av kantklipp og hogst av sideareal
- gang- og sykkelvegar

## 5 Tiltak

Trafikksikringsplanen legg opp til ei rekkje tryggingstiltak på vegnettet i Fitjar. Det vert vist til tabell for prioritering av tiltak, og prosjektark for dei ulike tiltaka.

Tiltaka er i hovudsak identifisert på fylgjande måte:

- innspel frå innbyggjarar, lag og organisasjonar i samband med kunngjering av oppstart av planarbeidet
- innspel under høyringa
- registrering og kartlegging av trafikkulukker
- synfaring langs vegnettet

I ei særstilling i trafikktryggingarbeidet i Fitjar står tilhøva i Fitjar sentrum. Nedanfor vert det gjeve ein omtale av føreslåtte kortsiktige tiltak i sentrum, og det vert gjeve eit kort analysegrunnlag for vurderingar som må gjerast for å ta avgjerder på lengre sikt. Deretter vert gjeve ei generell omtale av føremål og funksjon med nokre ulike fysiske tryggingstiltak:

### 5.1 Tiltak Fitjar sentrum



Bilete: 5-1: Bilete frå Fv 545 Fitjar sentrum der ÅDT=3300.

I Fitjar sentrum trafikksituasjonen uoversiktleg. På den strekninga der trafikkgrunnlaget er høgast i kommunen, er det uavklarte tilhøve for mjuke trafikantar og uavklarte parkeringstilhøve. Her ligg butikkar på begge sider av vegen som er avhengige av nære parkeringsplassar for kundane sine. Bussen har stoppestad langsmed vegen, og parkerte bilar og busstopp hindrar eigen gang- og sykkeltrase for mjuke trafikantar.

Omtalte parsell er skuleveg for skuleborna i Havn. Også for eldre menneske er trafikksituasjonen uoversiktleg. For menneske som er avhengig av rullestol er tilhøva svært vanskelege, både grunna manglande fortau/ g/s-veg og grunna dårleg dekke og fleire fortauskantar.

Det er utarbeidd reguleringsplan for Fitjar sentrum (vedteken 2007), men denne har vist seg å ikkje vere gjennomførbar. Parkerings situasjonen er ikkje tilstrekkeleg avklart i denne reguleringsplanen, og hovudkrysset er ikkje dimensjonert for dagens lange transportar. Fitjar kommune er ein vindkraftkommune, og vegnettet må avspegle at det skal vere råd å transportere opp utstyr/ nye møller til Midt fjellet. Slik vegnettet i dag ligg, går denne transporten gjennom Fitjar sentrum.

#### Kortsiktig tiltak

Trygging av trafikksituasjonen i Fitjar sentrum krev både kortsiktig og langsiktig tiltak. (Som kortsiktig tiltak må ein få etablert fleire fotgjengarovergangar i Fitjar sentrum over Fv 545 for å leie skuleborn og andre mjuke trafikantar til vegkryssing på dei mest eigna/ trygge stadene). Det må gjerast tiltak som gjer at mjuke trafikantar kan ferdast langs ein samanhengande trase atskilt frå kjørebane. Svært viktig er det også å utføre fartsregulerande tiltak slik at fartsgrensa på 40 km/t vert overhalden. Det vert føreslått å etablere fleire fartshumpar innanfor sona, og det vert føreslått å utvide sona for 40 km/t austover til forbi avkjørsla til Fitjarstølane/ Bakkavegen/ Kunstgrasbanen. Det vert vist til vedlegg - prosjektark Fitjar sentrum - for skildring av tiltak.

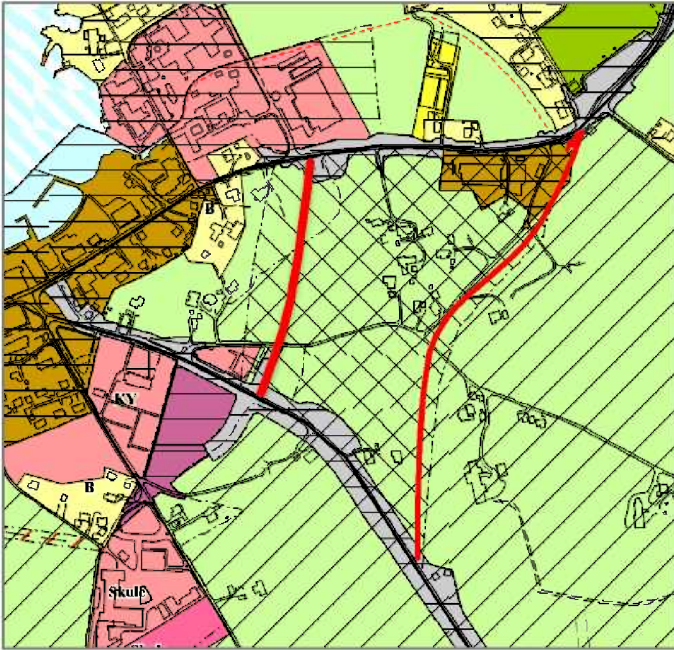
#### Langsiktig tiltak

Trafikksituasjonen i Fitjar sentrum vart søkt løyst gjennom utarbeiding av reguleringsplan for sentrum i 2007. Det har vore liten vilje til å gjennomføre planen, og ein av hovudårsakene er at parkeringssituasjonen for dei næringsdrivande langs vegen ikkje er løyst. Kundeparkering i umiddelbar nærleik vert hevda å vere naudsynt for at driftsgrunnlaget skal sikrast. Reguleringsplanen la opp til at

dagens tverrgående parkering vart fjerna/ erstatta med langt færre langsgående parkeringsplassar. Dette har ikkje vore tilstrekkeleg for næringa.

I dag er Fitjar kommune ein etablert vindkraftkommune, og vegnettet må vere i stand til å kunne handtere dei store/ lange transportane av møllekomponentar. Slik hovudkrysset i Fitjar sentrum er regulert i gjeldande reguleringsplan, vil det ikkje vere mogleg å kome gjennom krysset med dei store mølletransportane. Dette er også ei årsak til at gjeldande reguleringsplan ikkje er gjennomført.

#### Alternativ Fv 545 utanom Fitjar sentrum



Figur 5-1: Alternativ for Fv 545 utanom Fitjar sentrum

Gjeldande kommuneplan for Fitjar har avsett ei omsynssone for ny trase for Fv 545 utanom Fitjar sentrum - «omsynssone H410 sone med særskilt krav til infrastruktur med gitt type infrastruktur». Til sona er det knytt føresegner om at nye tiltak ikkje skal hindre framføring av ny vegtrase. Det er vidare sagt at eventuell ny vegtrase må konsekvensutgreiast og avklarast gjennom eigne planprosessar. Ved å leggje Fv 545 utanom sentrum, vil ein redusere gjennomgangstrafikken gjennom sentrum, og dermed redusere trafikkmengdene gjennom sentrum. Truleg vil ein likevel ikkje få fjerne meir av trafikken enn tilsvarande om lag ÅDT=1000. Trafikkmengdegrunnlaget gjennom sentrum vil framleis vere på om lag ÅDT 2500. Dette tiltaket aleine vil altså ikkje løse utfordringane for dei ulike trafikantgruppene i sentrum. Trafikkgrunnlaget vil framleis vere stort, og det vil krevje omfattande endringar i gatebiletet for å gjere tilhøva trygge for mjuke trafikkantar.

Sentrum har også blitt utvida austover dei siste åra. Ved etablering av kultur- og idrettsbygget, kunstgrasbanen og auka aktivitet på næringsarealet like aust for sentrumskjernen (Rema/ bensinstasjon), har aktiviteten i sentrum både auka og spreidd seg.

Det er tenkt i hovudsak to alternativ for omkjøringsveg utanom Fitjar sentrum. Figuren viser desse alternativa; eit vestre alterantiv som går aust for Bedehuset og ned mot Havnavegen / FKIB. Dette vil medføre ein ny vegakse som går heilt frå FKIB/ Fitjar vidaregåande/ Havnavegen og like opp til Rimbareid skule. Den vil knyte saman viktige målpunkt i Fitjar sentrum (skulane, FKIB og kyrkje/ Bedehus) og institusjonar i sentrum som har utstrakt interaksjon. Det vert føresett at traseen vert utbygd med tofelts veg med atskilt gang- og sykkelveg slik at dei trafikale tilhøva for mjuke trafikkantar vert ivaretekne. Ulempene vil vere at gjennomgangstrafikken framleis vil kome nært opp til sentrumsaktivitetane, og ein får eit nytt hovudkryss ved kyrkje og Bedehus. Viktige opphaldspunkt for born, unge og eldre vil framleis vere trafikkbelasta.

Eit anna alternativ går lengre aust. Denne er tenkt frå gnr/bnr 62/22 (hus og løe vart rive i samband med nyleg utbetring av Fv 545) og ned mot Fitjarbrua over Stølsvegen (tidl. Skrammavegen). Denne vegen vil leie gjennomgangstrafikken utanfor heile sentrum og utanfor viktige målpunkt for barn, unge og eldre sin aktivitet. Unnataket er «Kunsten» som ligg nordaust for Fitjarbrua. Det vil vere svært viktig å utforme ei kryssløysing som ivaretek både gjennomgangstrafikk, lokaltrafikk og ikkje minst dei mjuke trafikkantane i området.

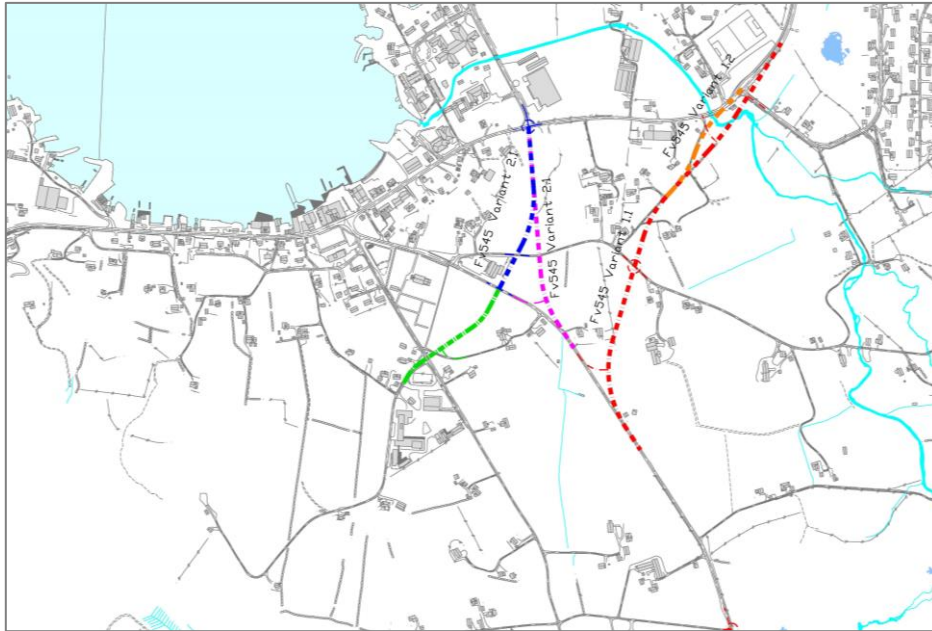
Dersom ein vektlegg omsynet til dei mjuke trafikantane mellom viktige målpunkt i Fitjar sentrum og ynskjer å redusere gjennomgangstrafikken i størst mogleg grad, vil det austre alternativet vere å føretrekkje. Ein konsekvensanalyse vil likevel måtte ta langt fleire omsyn enn dei reint trafikale.

Konklusjon langsiktig tiltak:

Før ein reviderer reguleringsplanen for Fitjar sentrum, bør det derfor gjerast ytterlegare utgreiingar som leier fram til endeleg vedtak på korleis ein ynskjer trafikkmønsteret i Fitjar sentrum. Dette handlar om meir enn trafikktryggleik, og konsekvensane bør difor belysast breitt. I føreliggjande trafikksirkingsplan vert det difor lagt vekt på kortsiktige tiltak i Fitjar sentrum som bør gjennomførast straks for å betre tilhøva for særleg mjuke trafikantar. Men ut frå eit tryggingssynspunkt hastar det også med å avgjere vidare vegval for sentrum.

Ein revidert reguleringsplan for Fitjar sentrum må permanent løyse og sikre tilhøva for mjuke trafikantar. Dette er fullt mogleg å gjere også gitt store trafikkmengder, men det har nokre konsekvensar som ein då må vere innforstått med. Dette er det fullt mogleg å gjere også gitt store trafikkmengder. (Til samanlikning kan det visast til gata gjennom «Grovet» i Norheimsund - Fv 49 har ÅDT=3800). Framtidig trafikklysing i/kring Fitjar sentrum vil vere grunnleggjande premiss for revisjon av reguleringsplan i Fitjar sentrum og opprusting av gata Fitjarsjøen.





Figur 5-3: Alternative nye traséar i Fitjar sentrum for avlastning av trafikksituasjonen i sentrum.

## 5.2 Omtale av nokre fysiske tiltak

### Kantklipp/ hogst:

Kantklipp og hogst på siderareal vil bidra til å auke sikten langsmed vegen og redusere skadeomfang av utforkjøringar. Det kommunale og fylkeskommunale vegnettet i Fitjar er i stor grad etablert utan vegskulder. Dette medfører at vegetasjonen veks heilt inn til kjørebane. På smale vegar skapar dette uoversiktlege tilhøve, også på rette strekningar. Særleg skulevegane er viktige med omsyn til kantklypping grunna små og umodne trafikantar. Det er avgjerande at møtande trafikk ser skuleborna.

Hogst på sideareal kan også bidra til å redusere konsekvensane ved utforkjøringar. Andre tiltak kan vere å setje opp autovern der storvaksen skog står tett på vegen.

### Fartshumpar:

Fartshumpar er eit fartsregulerande og fartsdempande tiltak. Fartsdempande tiltak skal samsvare med fartsgrensa på den aktuelle stad.

I Handbok 072 om fartsdempande tiltak kan vi lese fylgjande om fartshumpar: «En hump er en forhøyning av vegbanen som påfører føreren vertikalakselerasjon. Dette innebærer så store komfortulempen at føreren tilpasser farten til fartsgrensen dersom han i utgangspunktet kjører for fort. Et mål ved utforming av humper er at ubehaget skal øke med økende fart. Samtidig er det et mål at humper i minst mulig grad skal innebære en fare i seg selv.»

Erfaring har vist at humpar i ei eller anna form er det mest effektive og som regel det minst kostbare fysiske fartsdempande tiltaket. Det er naturleg å velgje fartshump dersom det einaste målet er å redusere kjørefarten og det ikkje er spesielle tilhøve som vanskeleggjer bruk av dette tiltaket. Tiltaket er mest aktuelt på vegar med fartsgrense 30 eller 40 km/t, men kan også vurderast på vegar med fartsgrense 50 km/t. (Handbok 072 Fartsdempende tiltak).

Til trafikksikringsplanen har det kome mange innspel som går på at kjøretøya kjører fortare enn fartsgrensene på dei ulike stadene, og at dette skapar farlege situasjonar. Særleg gjeld dette der born- og unge ferdast på vegane, som kring skulane og ved byggjefelt. På denne bakgrunnen vert det førelått etablering av fleire fartshumpar, både ved Rimbareid skule og på Fv 75 og Fv 545 nær og i Fitjar sentrum.

Fartshumpane bør etablerast som «modifiserte sirkelhumpar» for å gi mindre slagverknad mot hjul for større kjøretøy og sykklar.

#### *Gatelys:*

I innspela til trafikkisikringsplanen har det vore stort fokus på etablering av gatelys. Dette har alle foreldreutvala ved skulane vore opptekne av, i tillegg til innbyggjarar, lag og organisasjonar.

Synlegheit er sentralt i trafikkisikringsarbeidet. Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og utnyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. «Synsbetingelsene har derfor stor betydning for mulighetene for sikker ferdsel.» (traffiksikkerhetshåndboken TØI; 2006). Gatelys sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Belysning skal medverke til at trafikantane får tilstrekkeleg synsinformasjon i mørkret, og reduserer særleg talet på fotgjengerulukker (SVV 2000 «Trafikkløsnings i skolens nærrområde»). Dessverre er fotgjengarulukkene underrapportert i ulukkesstatistikkane, og det er derfor vanskeleg å måle effekten av tiltaket. Haust og vinter er det mørkt ute både når skuledagen byrjar og når den sluttar. Veglys er viktig for at bilistane skal sjå barna på vegen.

I tillegg til å vere eit trafikkisikringstiltak, er etablering av gatelys også eit trivselstiltak og eit tiltak som motiverer til å gå/ sykle i staden for å kjøre. Dette er ein viktig faktor i eit folkehelseperspektiv.

Det har kome fleire innspel om punktbelysning - lys ved t.d. busstopp. Dette vert frarådt av SVV, og er tiltak som det er vanskeleg å få midlar til. Det vert hevda at slik punktbelysning berre er til «kos» for ventande busspassasjerar, og at dei i realiteten medfører auka trafikkfare. Førarar av kjøretøy vert blenda av lyset, og får redusert syn når ein kjører inn i mørkret igjen.

### 5.3 Haldningsskapande arbeid

Trafikkulukker kan ha si årsak i både menneskelege feilhandlingar og fysiske tilhøve på ulukkesstaden. Haldningsskapande arbeid inn mot dei ulike trafikantgruppene er svært viktig for å redusere feilhandlingane.

*Synlegheit:* Trafikantbiletet oppfattar vi først og fremst gjennom synet vårt. Det er svært viktig med eit opplyst trafikkbilete, men det er også svært viktig at dei einskilde trafikantane sjølve tek ansvar for å vere synlege. Refleksbruk er svært viktig. Dette må det jobbast haldningsskapande inn mot alle aldersgrupper i høve refleksbruk; i barnehage, på skule, på arbeidsplassane, i organisasjonslivet elles.

*Sikringsutstyr:* Det er også viktig å vere merksam på dei tiltaka ein sjølve kan gjere for å redusere skadeomfanget dersom ulukka først er ute. Alle syklistar bør stadig bli minna om å bruke hjelm. Hjelm reddar liv!

Også i bil er det svært viktig å nytte påbudt sikringsutstyr. Barn skal sikrast forskriftsmessig, og alle skal bruke setebelte. Analyse av trafikkulukkene på nasjonalt nivå viser at mange alvorlege skadeutfall/dødsfall truleg kunne vore unngått dersom vedkomande hadde brukt bilbeltet!

I kunnskapsløftet som er innført i skuleverket, er det eigne kompetansemål knytt til trafikkisikring og oppførsel i trafikken. Dette er skulane pliktige til å gjennomføre. Det er vidare viktig at foreldreutvala ved dei einskilde skulane fylgjer opp arbeidet.

Ulukkene i Fitjar viser at ungdom, men også unge vaksne er særleg innblanda i ulukker. Kontaktpunkt inn mot yngre vaksne er arbeidsplassane, helsestasjon (t.d. i samband med oppfølging av småbarn), idrettslag, velforeiningar, foreldremøte ved barnehagar og skular, etc. Det bør årleg vere tema på foreldremøte og andre fellesmøte i regi av både barnehagar, skular og i ulike organisasjonar som t.d. idrettslag, å fokusere på haldningsskapande trafikkisikringsarbeid.



## 5.4 Prioriterte ikkje-fysiske tiltak:

### *Arealplanar og trafiksikring:*

Alle arealplanar som vert lagt fram for politikarane til handsaming skal ha vurdert omsynet til trafiksikring. Ein bør tilstrebe at det vert etablert gode løysingar for mjuke trafikantar i samband med alle utbyggingar, og vegnettet må konstruerast slik at det leier til trafiksikker åtferd.

### *Haldningsskapande arbeid i barnehagane/ skulane*

- Skulane skal ha utarbeidd rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i buss/bil eller med kollektiv
- Skular og barnehagar skal ha rutinar for å ivareta barna sin tryggleik ved parkeringsplass og port
- Det skal annakvart år haldast trafiksikringsdag for ungdomsskule/ Fitjar vgs i regi av frivilligsentralen.
- Elevar skal oppmodast til å bruke hjelm ved sykling til/frå skulen
- Borna skal oppmodast til å bruke refleks. Dette er eit svært viktig tiltak for å bli sett i trafikken.
- Det skal arrangerast trafiksikringsdagar på skulane som fokuserer på refleksbruk, bruk av sykkelhjelm og kontroll av sykkel for godkjent lys/refleks/bremser.



*Bilete: 5-2: To skuleelevar som slår eit slag for bruk av hjelm!*

### *Haldningsskapande arbeid på arbeidsplassane*

- Arbeidsplassane bør stimulere sine tilsette til bruk av refleks og sykkelhjelm
- Arbeidsplassane bør stimulere sine tilsette til bruk av bilbelte ved bilkjøring; stimulere til gode haldningar ved bilkjøring

### *Organisasjonsliv*

- Idrettslag og andre lag og organisasjonar må ta opp trafikale ting som kjøring til/frå øvingar, møte, trening og kampar, stevner, etc. Det dreiar seg både om fart, tal personar i bil og sikring av barn i bil.
- Idrettslag, velforeiningar og andre bør drive haldningsskapande arbeid med omsyn til bruk av refleks og sykkelhjelm
- Handlingsskapande arbeid og orientering på samlinger for eldre, særskilt oppmoding om å bruke refleks.

## 5.5 Prioriterte fysiske tiltak

Det vert vist til vedlagt prosjektark for omtale av dei ulike prosjekta.  
Tiltaka er sortert etter tiltakstype eller tiltaksområde:

Innspel nr.	Diverse tiltak	Kostnad
26-31-58-70-76-80-102-107-115-116-117-118-120-125-133 - 210 - 214 -225	Gatelys - prioriteringsrekkefylgje på prosjektark	
7-21-32-45-52-57-90-92-103	Hogst/ rydding av sideareal langs veg - prosjektplan og prioriteringsrekkefylgje utarbeidast av Fitjar kommune/ vedlikehaldsansvarleg	
	<b>Fitjar sentrum</b>	
3-10-13-19-20-75-79-109-113-123-127-128-129-138	Fitjar sentrum - straktiltak	Kr. 250.000,-
	<b>Gang- og sykkelveg langs fylkesveg</b>	
9-55-85-93-108-114-132	G/s-veg på parsell av Fv 75 Vestbøstadvfeltet - Breiavikjo; utbetring av parsell og kryss Kv 13	Kr. 5 mill (evt. kr. 14,5 mill ved utbetring av heile vegen)
43-44-87-88	G/s-veg på parsell av Fv 75 Vastølen - Rydland; utbetring av parsell	Kr. 4,2 mill (evt kr. 15 mill ved utbetring av heile vegen)
207 -218	G/s-veg på parsell av Fv 545 Årbø - Rydland (kryss Fv75); utbetring av parsell	
	<b>E39 tiltak</b>	
Ordf.	E39 utbetring Sandvikvåg ferjekai	Kr. 12,6 mill
	<b>Fv 545 - Busstopp</b>	
14-41-63-91	Busstopp Rydland	Kr. 800.000,-,
	<b>Fv 545 tiltak - punktutbetringar</b>	
Arb.gr	Autovern Årskog	Kr. 95.000,-
Arb.gr	Utbetring siktilhøve Årskog v/ utkjørsel brannstasjon	Kr. 13.500,-
	<b>Fv 75 Fotgjengarovergangar med fartsregulerande tiltak</b>	
82-99-131-135-136	Fotgjengarovergang Fv 75 ved Vestbøstadvfeltet m/ fartsdempande tiltak	Kr. 90.000,-
18-98-122	Fotgjengarovergang Fv 75 Kalveidkrysset m/ fartsdempande tiltak	Kr. 600.000,- (alternativt kr. 90.000,-)
	<b>Fv 75 fartsreduserande tiltak</b>	
97	Slottshaugen; fartsdempande tiltak	Kr. 45.000,-
	<b>Fv 72 fartsreduserande tiltak</b>	
213	Redusert fartsgrense frå 80 km/t - 60 km/t; Fv72	
	<b>Fv 72 tiltak - punktutbetringar</b>	
221-222-223-224	4 kurver frå sør for skule (traktorveg) til nord for skule (avkjørsle hytter Jordåen); Fv72	
	<b>Fv 75 tiltak - punktutbetringar</b>	
226	Kryss avkjørsle Kråko/Sjøtroll; Fv75	
96-111	Kryss Hegraneset; Fv75 x Kv9	Kr. 6.000,-
112	Kryss Skålevik; Fv75 x Kv4 x Pv99788	Kr. 600.000,-
46-94	Kryss Vastølen; Fv75 x Kv19	Kr. 60.000,-
105	Vestbøstad; punktutbetring	Kr. 25.000,-
54	Breiavikjo sør; punktutbetring	Kr. 70.000,-
Ordf	Helland Nord; utbetring strekning	Kr. 300.000,-
Ordf	Helland Sør; utbetring strekning	Kr. 330.000,-

51	Klemmentsbrekko; punktutbetring	Kr. 150.000,-
42-89	Toppen av Heiabrekko; punktutbetring	Kr. 110.000,-
	Fv 76 tiltak - punktutbetringar	
24	Fareskilt «hest»	Kr. 3.600,-
25	Autovern Gloppevatnet	Kr. 360.000,-
28	Autovern Skumsnes	Kr. 400.000,-
	Kommunale vegar - fartsreducerande tiltak	
121	Kv1 Fartshump Rimbareid skule	Kr. 20.000,-
	Kommunale vegar - tiltak - punktutbetringar	
103	Kv12 Stølshaugebrekko; punktutbetring	Kr. 100.000,-
11	Kv19 autovern ved Kuarvågen	Kr. 300.000,-
49	Kv 19 punktutbetring Kuarvågen	Kr. 200.000,-
48-98	Kv 19 punktutbetring Minkamyrog	Kr. 950.000,-
Langsiktige tiltak	Andre langsiktige tiltak/ utgreiingar som legg premiss for vidare utvikling	(utan prosjektark og kalkulerte kostnader)
Utgreiing m/ oppfylgande tiltak	Fitjar sentrum (konsekvensutgreiing av trafikkløysingar i/ kring Fitjar sentrum og deretter utarbeiding av ny reguleringsplan for Fitjar sentrum med langsiktige trafikksikringstiltak)	
Utgreiing m/ oppfylgande tiltak	Fv 72 Dåfjorden: konsekvensutgreiing for val av framtidig vegløysing og opprusting	
Utbetring	Fv 545 Vik - Rydland	(jf. prosjektark g/s-veg på strekninga)
Utbetring	Fv 75 Vestbøstad - Breiavikjo	(jf. prosjektark g/s-veg på strekninga)
Utbetring	Fv 75 Rydland - Vastølen	(jf. prosjektark g/s-veg på strekninga)
Utbetring	Fv 75 Breiavikjo - Vastølen	
Utbetring	Kv1 Sjøsbrekko - Tongane og Kv 17 Tongane - Vik	
	Kv 12 Reino - Tongane - Fv545	

Vedlegg:

SVV: kart over ulukkespunkt

Prosjektark over fysiske tiltak

Tabell over innkomne innspel med vurdering

