



Kommunedelplan

Trafikksikring 2012 - 2020



Forord

Trafikksikringsplan for Kvinnherad 2012-2020 er ein kommunedelplan, og er utarbeidd etter Statens vegvesen si Handbok 209, ”Kommunale trafikksikkerhetsplaner”. Kvinnherad kommune ved Verksemd for tekniske tenester har hatt oppdragsgjevaransvaret for prosjektet.

Planen skal kartleggje ulukkesproblema i kommunen og prioritere ulukkesreducerande tiltak. Siktemålet med planen er at den skal fungera som eit verktøy for kommunen i trafikksikringsarbeidet, og gje grunnlag for prioritering av offentlege trafikksikringsmidlar. Denne planen representerer ein revisjon av dokumentet *Kommunedelplan trafikksikring* som vart utarbeidd i 2001 og som har lege til grunn for tiltak og prioriteringar i perioden etter 2001.

Planen er utarbeidd etter drøftingar i ei prosjektgruppe som har vore sett saman av :

Sigbjørn Øye	Kvinnherad kommune, prosjektansvarleg PA
Ivar Kåre Døsland	Kvinnherad kommune, prosjektleiar
Jorunn Røsland Eide	Kvinnherad kommune, prosjektmedarbeidar
Elisabeth Eide Tharaldsen	Politisk valt medlem
Leiv Guddal	Politisk valt medlem
Arne Aase	Trygg Trafikk (distriktsleiar)
Heming Lunestad	Statens vegvesen Hardanger distrikt
Stig Dagfinn Tveiten	Politiet
Lars Kalsås	Ungdommens kommunestyre

Norconsult AS i Bergen har vore knytt til prosjektet som konsulent, og arbeidet her har vore utført av Trond Hollekim, Ingvild Hernes Lunde og Olaf Bøckmann. Etter avtale med oppdragsgivar leverer Norconsult AS ein rapport som kommunen sjølv skal redigere ferdig til politisk handsaming.

Nærare opplysningar om trafikksikringsarbeidet i kommunen og om denne planen kan ein få ved å kontakta:

Kvinnherad kommune, Ivar Kåre Døsland tlf. 53 48 32 55.

Rosendal, 5.3.2012

Sigbjørn Øye
Prosjektansvarleg

Ivar Kåre Døsland
Prosjektleiar

Innhald

Innhald	4
1 Samandrag	6
1.1 Om planarbeidet	6
1.2 Vegar og trafikk i kommunen	6
1.3 Ulukker og ulukkestrekningar	6
1.4 Auka trafikktryggleik	7
2 Visjon og målsetjing	9
2.1 Visjon	9
2.2 Problemstillingar i trafikktryggleiken	9
2.3 Mål og strategiar for trafikksikringsarbeidet i Kvinnherad	10
2.4 Målsetjing	10
3 Presentasjon av kommunen	11
3.1 Busetnad og folketal	11
3.2 Næringsliv og trafikkmønster	11
3.3 Registrerte kjøretøy i kommunen	12
3.4 Skular og skuleskyss	13
4 Organisering av trafikksikringsarbeidet i kommunen	14
5 Haldningsskapande og åtferdsendrande tiltak	16
5.1 Om roller i trafikken	16
5.2 Opplæring	17
5.2.1 Oppvekst	17
5.2.2 Opplæring: handling, haldning og trafikkoppdraging	17
5.2.3 Trafikk i Kunnskapsløftet	17
5.2.4 Statens vegvesen sine haldningsskapande aktivitetar/kampanjer	19
5.3 Informasjon	19
6 Registreringar og problemanalyse	21
6.1 Datagrunnlag	21
6.2 Politirapporterte personskadeulukker	21
6.3 Utryggleik	24
6.3.1 Innsamling av data	24
6.3.2 Oppsummering utryggleik	24
6.4 Punkt og strekningar med foreslåtte prioriterte tiltak	25
6.4.1 Strekningsvise tiltak	25
6.4.2 Kryss / avkøyrslar	27
6.4.3 Vegstandard - utbetring, omlegging	28
6.4.4 Fortau og gang- og sykkelvegar	29
6.4.5 Busslommer og haldeplassar	31
6.4.6 Enkelttiltak vegsikring, rekkverk, tunnel, fartsreduksjon	33
6.4.7 Vegljøs	34
7 Konklusjonar og tiltak	37
7.1 Oppsummering	37
7.2 Prioriteringskriteria	37
7.3 Ikkje-fysiske tiltak	37
7.3.1 Haldningsskapande og åtferdsendrande tiltak	37
7.3.2 Andre ikkje-fysiske tiltak	38
7.4 Fysiske tiltak	39
7.4.1 Strekningsvise tiltak	40
7.4.2 Kryss / avkøyrslar	41
7.4.3 Vegstandard , utbetring, omlegging	43

7.4.4	<i>Fortau og gang- og sykkelveggar</i>	44
7.4.5	<i>Busslommer og haldeplassar</i>	46
7.4.6	<i>Enkelttiltak vegsikring, rekkverk, tunnel, fartsreduksjon</i>	47
7.4.7	<i>Vegljos</i>	48
7.4.8	<i>Samandrag kostnadsanslag fysiske tiltak</i>	50
8	Vedlegg	51

1 Samandrag

1.1 Om planarbeidet

Melding om oppstart av planarbeid vart vedteke 9. juni 2011. Mandatet for arbeidet er skildra i planprogrammet. Planen er utarbeidd av prosjektgruppe med deltakarar frå administrasjonen i KK, 2 politisk valde medlemmer, Ungdommens kommunestyre, Statens Vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet.

Forutan arbeidsmøter har prosjektgruppa foreteke 3 synfaringar for å observere og skaffe seg nærare kunnskap om stader og strekningar der det kan vere aktuelt med trafikksikringstiltak, både ut frå ulukkesstatistikk og ut frå innspel om stader som blir opplevd som utrygge.

Under synfaringane er det observert variabel og dels dårleg vegstandard, strekningar der det manglar rekkverk og møteplasser, manglande tilbod til fotgjengarar/syklistar, strekningar utan vegljøs, busshaldeplassar som ligg trafikkfarleg mv. Det er også observert generelle manglar i form av feil eller manglande skilting, frisisiktsoner som ikkje er rydda mv. Dette er forhold av vedlikehaldsmessig karakter men er like fullt viktig å følgje opp med omsyn til trafikktryggleiken.

1.2 Vegar og trafikk i kommunen

Kvinnherad kommune er ein av dei største kommunane i Hordaland, både i folketal og areal. Pr 1.11.2011 er det busett 13.243 personar i kommunen.

Geografisk er Kvinnherad svært oppdelt – fjordar og øyer gjer at det har vakse fram mange mindre bygdesentra. Store avstander gjer at ein får ein desentralisert skulestruktur, sjukeheimsutbygging og administrasjon.

I perioden 2001-2010 er det skjedd ei rekke større tiltak innafor samferdsla i Kvinnherad. I juni 2001 opna Folgefonntunnelen frå Mauranger til Odda. I mars 2008 opna Halsnøysambandet og tilhøyrande nedlegging av ferjekai frå Sunde. I juli 2010 opna Årsnes ferjekai for trafikk til erstatning for kaien på Løfallstrand. I denne samanhengen vil ein og nemne at i september 2012 er Jondalstunnelen frå Mauranger til Torsnes i Jondal rekna å vere ferdig.

Det offentlege vegnettet i kommunen er etter innføring av forvaltningsreforma i 2010 kun fylkesvegar og kommunale vegar. Det vil seie at tidlegare riksvegar no er klassifisert som fylkesveg. Enkelte tidlegare fylkevegstrekingar vart omklassifisert til kommunal veg i 2010.

Av trafikketal nemner vi at Fv 44 Hellandskrysset - Opsangerv har 3700 ÅDT (årsdøgntrafikk), fv 544 Opsanger - Pollen er registrert med 3500 medan fv 48 har inntil 3000 ÅDT

(kjelde : Vegdatabanken, Statens vegvesen. Tal gyldige for 2010)

Trafikken på Fv. 48. er for ein del gjennomgangstrafikk. Kvinnherad har i dag 4 ferjesamband:

Årsnes – Gjermundshamn – Varaldsøy, Ranavik – Skjersholmane, Utåker– Matre – Skånevik og Fjelbergruta Snøggbåtsambandet *Sunnhordland-Austevoll-Bergen* forbind Kvinnherad med Skånevik og Stord, medan *Hardangerfjordekspresen* trafikkerer strekninga Rosendal-Bergen. *Flaggruten* Stavanger-Bergen har anløp på Sunde (formiddag og kveld)

1.3 Ulukker og ulukkesstrekingar

For å kartleggje ulukkesbildet på vegnettet i Kvinnherad kommune, er det teke utgangspunkt i politirapporterte ulukker med personskade i perioden 2001-2010.

Ein må vere merksam på at det er ei vesentleg underrapportering av trafikkulukker. Rapporteringsgraden kan ligge ned mot omlag 30% for alle ulukker totalt, men er høg for dei mest alvorlege ulukkene. Ein reknar med at det er særskilt stor underrapportering av eineulukker med moped og sykkel.

Det er mange faktorar som påverkar talet på ulukker, m.a. trafikkmengd, fartsnivå, forhold knytt til vegsystemet og kjøretøyet, vær- og føretilhøve og framfor alt: trafikantane si åtferd.

Ved tolking av data er det viktig å vere merksam på at talet på ulukker i perioden er forholdsvis lågt, og at ein skal vere sær sarsam med å trekkje for bastante statistiske konklusjonar ut frå eit so avgrensa materiale som dette.

I perioden 2001-2010 vart det i alt innrapportert 132 ulukker med personskade i Kvinnherad kommune (136 i førre 10-årsperiode). I desse ulukkene er det i alt registrert 189 skadde eller drepne personar. (190 i førre 10-årsperiode).

Utforkøyring er klart dominerande ulukkestype (45%) følgt av møteulukker og kryssulukker.

45% av skadde/drepne er i aldersgruppa 15-24 år der aldersgruppa 18-20 år ligg høgst. 70% av drepne/skadde er menn og samtlege 7 omkomne er menn.

Dei fleste ulukkene skjer om ettermiddagen/tidleg kveld. I perioden kl 22-06 er utforkøyring årsaka til 89% av ulukkene.

Av strekningar som peikar seg ut som ulukkesbelasta kan desse nemnast :

FV 49-9	Stussvikhovdatunnelen - kryss Fv49xFv121
FV 48-9	Husnes (Hellandskryssset) - Uskedalen
FV 44-1	Hellandskryssset – Kaldestad – Sunde - Opsanger
FV 48-7	Skarveland - Reset
FV 48-10	Uskedalen - Dimmelsvik
FV 551-2	Ænes – Mauranger

1.4 Auka trafikktryggleik

Kvinnherad kommune har ein visjon om å vere ein trygg og triveleg stad å bu og arbeide i. Kommunen meiner at utryggleiksfølelsen som mange foreldra har med omsyn til å sleppe borna ut i trafikken, er det største miljøproblemet i kommunen. Dette problemet er større enn luft- eller vassforureining og gjeld særskilt trafikken langs fylkesveg 48. Kommunepolitikarane har difor gjeve høgast prioritet til trafikktryggleik og vedteke denne visjonen:

Ingen skal bli drepne eller varig skadde i trafikken i Kvinnherad

Forsking viser at det er trafikanten sjølv som i om lag to av tre tilfelle er hovudårsaka til at ulukker skjer (sjå Transportøkonomisk Institutt, (1997, Trafikksikkerhetshåndbok 97 : 29).

Kvinnherad kommune har difor bestemt seg for at mange av tiltaka skal vera målretta mot trafikantane sine handlingar og feilhandlingar. Det er då og viktig å rette søkelyset på bevisstgjerjing av sikring. Bevisstgjeringsprosessen må verte målretta og handlingsretta. Kommunen skal vera aktive mot Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet for å ta del i dei aksjonar som vert iverksette i fylket og i landet.

Kap. 5 viser ein detaljert handlingsplan for haldningsskapande og åtferdsendrande tiltak. Vi nemner her nokre av dei viktigaste tiltaka:

IKKJE-FYSISKE TILTAK	MÅL
Informasjon gjennom helsestasjon	Forebyggjande åtferdstrening
Praktisk åtferdstrening heime, i barnehagen og på skulen	Åtferdstrening, kombinerast med haldningsarbeid

Trygge idrettslag	Alle nyttar refleksvest ved trening på veg Sikker kjøring til trening og konkurransar /kampar
Trygg kvardag for skuleborn	Samarbeid mellom skule og foreldre Auke refleksbruken blant elevar Auke bruken av sykkelhjelm
Trafikalt grunnkurs	Få dette som valfag i ungdomsskulen
Kortversjon av tiltaksplanen	Informere og auka bevisstgjerings
Årleg revisjon av TS plan	Revisjon etter endringar i forholdane
Framtidig arealplanlegging må kvalitetssikrast på TS	Kvalitetssikring gjennom TS-revisjon av reguleringsplanar og byggeplanar

Ein kan setje i gang bevisstgjeringsprosessen gjennom merksemd i media, gjennom opplæring og gjennom overvaking. Best effekt oppnår ein gjennom eit samvirke mellom dei tre angrepsmåtene slik at dei støtter opp under kvarandre.

Det er viktig å understreke at bevisstgjeringsprosessen må vere handlingsretta. All påverknad må skje med målet riktig handling for auget.

Vi må presisere at trafikktryggleik må prioriterast framfor framkomst. Med det meiner vi at all samferdsle skal kvalitetssikrast på tryggleik. Det gjeld og framtidig arealplanlegging, der det i større grad må takast omsyn til trafikktryggleik.

Når det gjeld menneske si trafikale åtferd, må ein og leggje auka vekt på tryggleik, sjølv om dette kan gå ut over reisetid. Ein lyt stadig å passe på sin eigen åtferd og hugse på at ein som vaksen er førebilete for ungdomen. Ein lyt betre si eiga åtferd og samstundes auke bevisstgjeringsa si kring trafikktryggleik.

På sikt kan ein få auka tryggleiksfølelse: foreldra vert mindre redde for å sleppe ungdomen ut på vegen.

Målet med trafikksikringsplanen er å gjera Kvinnherad kommune til ein trygg kommune å bu og arbeida i. Sjølv om bilen også i framtida vil vera eit naudsynt framkomstmiddel, må arealplanlegginga i KK for framtida prøva å styra biltrafikken bort frå og lage fysiske skiljer frå der dei gåande/syklende naturleg ferdast. Prioriteringane i denne planen har sterkt fokus på betra tryggleik – for å minka utryggleiken mange av innspela gjev uttrykk for.

2 Visjon og målsetjing

2.1 Visjon

Kvinnherad kommune har ein visjon om å vere ein trygg og triveleg stad å bu og arbeide i. Kommunen meiner at utryggleiksfølelsen som mange foreldra har med omsyn til å sleppe borna ut i trafikken, er det største miljøproblemet i kommunen. Dette problemet er større enn luft- eller vassforureining og gjeld særskilt trafikken langs fylkesveg 48. Kommunepolitikarane har difor gitt høgast prioritet til trafikktryggleik og vedteke denne visjonen:

Ingen skal bli drept eller varig skadde i trafikken i Kvinnherad

Kommunen sin visjon er kopla til den nasjonale trafikksikringsvisjonen (nullvisjonen). Dei nasjonale trafikksikringsmåla er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 og satsingsområda som Tiltaksplan for trafikkikkerhet i Norge 2010-2019 legg opp til.

Null-visjonen innan trafikktryggleik inneber eit mål om at ingen personar vert drept eller livsvarig skadde i trafikken. Mange foretak har null-visjon for si verksemd og dei fleste har ein slik visjon for seg sjølv og familien sin.

Innan vegtransport har sikring lenge vore forsømd til fordel for framkomst, men det er aukande merksemd rundt temaet trafikktryggleik. Dette speglar seg for ein del i det faktum at talet på drept pr år i trafikken har gått jamt nedover. I perioden 2002-2010 er talet på drept i vegtrafikkulukker i Norge redusert frå 310 til 208, jamvel om trafikkvolumet aukar.

Vi kan skilje mellom tre partar i transport: veg som bind saman A med B, køyrety som vert brukt til å forflytte seg med, og trafikanten sjølv. Hovudvekt i dei siste 100 år har lagt på å bygge vegar, medan eit stort kontrollapparat tek seg av å sjekke køyrety.

Forsking viser at det er trafikanten sjølv som i om lag to av tre tilfelle er hovudårsaka til at ulukker skjer (sjå Transportøkonomisk Institutt, (1997, Trafikkikkerhetshåndbok 97 : 29).

Kvinnherad kommune har difor bestemt seg for at mange av tiltaka skal vera målretta mot trafikantane sine handlingar og feilhandlingar. Det er då og viktig å rette søkelyset på bevisstgjeringsprosessen av sikring. Bevisstgjeringsprosessen må verte målretta og handlingsretta.

Ein kan setje i gang bevisstgjeringsprosessen gjennom merksemd i media, gjennom opplæring og gjennom overvaking. Best effekt oppnår ein gjennom eit samvirke mellom dei tre angrepsmåtane slik at dei støtter opp under kvarandre.

Det er viktig å understreke at bevisstgjeringsprosessen må vere handlingsretta. All påverknad må skje med målet riktig handling for auget.

2.2 Problemstillingar i trafikktryggleiken

Vi må presisere at trafikktryggleik må prioriterast framfor framkomst. Med det meiner vi at all samferdsel skal kvalitetssikrast på tryggleik. Det gjeld og framtidig arealplanlegging, der det framfor alt må takast omsyn til trafikktryggleik. Dette kan gjerast t.d. gjennom å foreta trafikkikkerhetsrevisjon på ulike plannivå.

Når det gjeld menneske si trafikale åtferd, må ein og leggje auka vekt på tryggleik i staden for rask samferdsle. Ein lyt stadig å passe på sin eiga åtferd og huske på at ein som vaksen er førebilete for ungdomen. Ein lyt betre si eiga åtferd og samstundes auke bevisstgjeringsprosessen si kring trafikktryggleik.

På sikt kan ein få auka tryggleikskjensle: foreldra vert mindre redde for å sleppe ungdomen ut på vegen.

2.3 Mål og strategiar for trafikksikringsarbeidet i Kvinnherad

Kvinnherad kommune har systematisert følgjande strategiar:

- Trafikksikringsarbeidet må rettast inn mot tiltak som kan endra uønska og uheldig trafikkåtferd
- Kommunen si arealplanlegging må gje føringar for trafikktryggleik og må forplikte kommunen til å kvalitetssikre eigen planlegging.
- Ved planlegging av nye vegar eller utbetring på vegnettet må god og sikker framkomst for mjuke trafikantar prioriterast.
- I vegvedlikehaldet vil kommunen ha vekt på trafikksikringsomsyn. Det er viktig å arbeide for korrekt vegskilting, rydding i frisktsoner mv.
- Ved utforming av fysiske trafikksikringstiltak har kommunen som mål å støtte krav om universell tilgjenge der dette er relevant.
- Det må leggjast større vekt på tiltak som hindrar dødsulukker og ulukker med alvorleg og varig personskade.
- Kommunen skal ha gyldig trafikksikringsplan som støttar vilkåra for tildeling av statlege og fylkeskommunale midlar til trafikksikring.
- Trafikantopplæring skal få auka vekt i skulen, barnehagar og hjå foreldra.
- Det er ynskjeleg med fleire kontrollar av trafikken.
- Kvinnherad vil ha samarbeid om trafikktryggleik over kommunegrensene, der dette er naturleg.
- Kommunen vil arbeide for å skape medvit og informere om trafikktryggleik gjennom media som aviser, internet m.m.

2.4 Målsetjing

Målsetjinga til Trafikksikringsplan i Kvinnherad kommune er å gjera Kvinnherad til ein tryggare stad å bu i; ein stad, der ingen vert drepen i trafikken. På den andre sida er Kvinnherad ein langstrakt kommune med mange bygder og biltransport vil alltid vera eit naudsynt framkomstmiddel. Prioriteringane i denne trafikksikringsplanen vert m.a. gjort for å betra på utryggleiken som mange folk har gitt uttrykk for.

Kommuneplan

Det skal sikrast areal til framtidige gangvegar langs fylkes- og riksvegar der borna ikkje har skuleskyss, eller der born får skuleskyss på grunn av trafikkfarleg veg. Ved lokalisering av nye utbyggingsområde skal ein vurdera strengt kva fylgjer utbygginga vil få for trafikksituasjonen, og evt. utbetring av eksternt vegsystem må takast med i utbygginga som eit rekkefølgjekrav.

Det skal vera eit mål at alle skuleborn som bur i rimeleg gangavstand, skal ha trygg gang-/sykkelveg fram til skulen.

3 Presentasjon av kommunen

Kvinnherad kommune er ein av dei største kommunane i Hordaland, både i folketal og areal. I kommunen er det busett 13.243 personar fordelt på 1.136 km².

Geografisk er Kvinnherad svært oppdelt – fjordar og øyar gjer at det har vakse fram mange mindre bygdesentra. Store avstandar gjer at ein får ein desentralisert skulestruktur, sjukeheimsutbygging og administrasjon.

Med variert og frodig natur, lett tilgjenge til både fjord, fjell og bre, er Kvinnherad kommune eit attraktivt reisemål for turistar.

3.1 Busetnad og folketal

Pr. 01.01.2011 var folketalet i kommunen 13.243. Dette er omtrent det same som i 2000 så kommunen har ikkje hatt endring i folketalet dei siste 10 åra. For perioden 2011 til 2040 ventar SSB ein auke i folketalet til ca 14 800 (Kjelde: SSB befolkningsframskriving Midlere nasjonal vekst)

3.2 Næringsliv og trafikkmønster

Næringsliv

Offentleg tenesteyting er den største arbeidsgjevar i kommunen.

Industrien er ei stor næring i kommunen. Sør-Norge Aluminium A/S er den største arbeidsplassen med 305 årsverk ved utgangen av 2010 (kjelde: Sør-Al årsrapport 2010). I tillegg har mange eige firma oppdrag ved verksemda. Kommunen har fleire små og mellomstore bedrifter som leverer tenester lokalt og i ein større marknad. Mange bedrifter er knytt til skipsbygging og offshore.

Større samferdselstiltak som Folgefonntunnelen, Halsnøysambandet og Jondalstunnelen vil vere med og legge til rette for positiv utvikling i ulike næringar, som t.d. reiseliv.

Trafikk og trafikkmønster

Det er er 225 km fylkesveg og 180 km kommunal veg i Kvinnherad. Av kommunevegane har ca. 110 km fast dekke.

Gang-/sykkelveg og fortau: Langs fylkesveg ca. 9 km og langs kommuneveg 32 km.

I perioden 2001-2010 er det skjedd ei rekke større tiltak innafor samferdsla i Kvinnherad. I juni 2001 opna Folgefonntunnelen frå Mauranger til Odda. I mars 2008 opna Halsnøysambandet og tilhøyrande nedlegging av ferjekai frå Sunde. I juli 2010 opna Årsnes ferjekai for trafikk til erstatning for kaien på Løfallstrand.

I september 2012 er Jondalstunnelen frå Mauranger til Torsnes i Jondal rekna å vere ferdig.

Det offentlege vegnettet i kommunen er etter innføring av forvaltningsreforma i 2010 kun fylkesvegar og kommunale vegar. Det vil seie at tidlegare riksvegar no er klassifisert som fylkesveg. Enkelte tidlegare fylkevegstrekingar vart omklassifisert til kommunal veg i 2010.

Av trafikktal kan vi nemne nokre døme :

Fv 44 Hellandskrysset - Opsangerv 3700 ÅDT (årsdøgntrafikk)

Fv 544 Opsanger - Pollen 3500 ÅDT

Fv 48 Hellandskrysset – Neslia (Rosendal) 2500-3000 ÅDT

Fv 544 Reset – Opsanger 2100-2500 ÅDT

Fv 544 Tofte - Sæbøvik 2000 ÅDT

Fv 48 Løfallstrand 1500 ÅDT

Fv 551 Årsnes mot Odda 900 ÅDT

Fv 60 Tofte – Høylandsbygd 500 – 900 ÅDT

(kjelde : Vegdatabanken, Statens vegvesen. Tal gyldige for 2010)

Kvinnherad har i dag 4 ferjesamband:

Strekning:	ÅDT (årsdøgntrafikk)	Andel tungtrafikk
Årsnes – Gjermundshamn – Varaldsøy	526	11 %
Ranavik – Skjersholmane	364	11 %
Utåker– Skånevik	238	12 %
Fjellbergruta	72	13 %

(kjelde : Statens vegvesen Håndbok 157 Ferjestatistikk 2010)

I helgane er det stor intern trafikk av unge trafikantar mellom dei ymse bygdene langs Fv.48. Det har di verre skjedd svært mange alvorlege ulukker i denne gruppa.

Utforkøyring p.g.a. stor fart har vore årsak i mange av ulukkene

3.3 Registrerte kjøretøy i kommunen

Ved utgangen var det registrert totalt 9750 motoriserte kjøretøy i Kvinnherad kommune.

Utvikling 2001-10 med fordeling på kjøretøygruppene går fram av tabellen nedanfor.

Kjøretøy	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Personbilar	4 901	5 059	5 127	5 226	5 293	5 381	5 556	5 684	5 782	5 990
Bussar	95	86	84	73	67	67	54	57	50	45
Varebilar	596	602	620	649	672	738	856	904	958	1 024
Lastebilar	142	151	144	160	160	163	167	182	167	156
Kombinerte bilar	410	403	387	376	381	350	333	289	276	244
Traktorer	912	929	938	929	938	936	949	960	967	991
Motorreiskap	27	29	29	29	30	29	31	35	36	35
Moped	511	535	568	614	626	632	632	684	748	783
Lett motorsykkel	37	40	35	33	29	35	36	50	60	58
Tung motorsykkel	249	249	256	258	275	271	271	315	369	407
Beltemotorsykkel	14	12	11	11	11	11	15	16	18	17
Tilhengarar	1 467	1 548	1 673	1 775	1 924	2 082	2 305	2 466	2 607	2 712

(Kjelde : SSB statistikkbanken tabell 07832: Registrerte kjøretøy, etter kjøretøygruppe og bilmerke (K))

Vi ser at talet på registrerte personbilar har auka med ca 22% i denne perioden. Talet på varebilar er auka med over 70%. Vidare er det stor auke i registrerte motorsyklar – for moped 53%, lett motorsykkel 56% og tung motorsykkel 63% auke.

3.4 Skular og skuleskyss

Skular og skuleskyss

Kvinnherad har 20 skular, fordelte over heile kommunen. Det er 5 ungdomsskular, der 2 av desse er kombinerte barne- og ungdomsskular. Kvinnherad vidaregåande skule er lokalisert til Husnes.

Det samla elevtalet hausten 2011 ved grunnskulen i Kvinnherad er 1846. Desse fordeler seg slik :

Skule	Elevtal	Skule	Elevtal
Brekke	5	Undarheim	250
Bringedalsbygda	57	Uskedalen	120
Malmanger	146	Valen	107
Mauranger	24	Ølve	45
Omvikdalen	79	Hatlestrand	85
Skarveland	51	Åkra	40
Sunde	95	Husnes u.skule	307
Halsnøy	187	Rosendal u.skule	142
Trå	15	Øyatun	91

(kjelde: www.kvinnherad.kommune.no/ Klasse-og elevtal for skuleåret 2011-2012 publisert 2011-10-04)

Kvinnherad vidaregåande skule har om lag 390 elevar.

I barne- og ungdomsskulen har 635 elevar rett på skuleskyss. Dette utgjer om lag 34% av elevane. I tillegg får 135 elevar fri skuleskyss på grunn av trafikkfarleg skuleveg, med heimel i Opplæringslova §7-1. Samla får 770 elevar fri skuleskyss i 2011/12.

4 Organisering av trafikksikringsarbeidet i kommunen

Det er mange etatar og organisasjonar som har ansvar for gjennomføring av trafikksikringstiltak i kommunen. Vi skal her kort nemne dei viktigaste og kva tiltak dei har ansvar for.

Kvinnherad kommune

I Kvinnherad kommune har Komitè for næring og samferdsel det politiske ansvaret for trafikksikringstiltak. Det praktiske ansvaret ligg til Verksemd for tekniske tenester, fagområde Kommunalteknikk, som har både planleggings- og driftsansvar og har ansvar for fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet.

Kommunen planlegg, byggjer og held ved like kommunale vegar. Kommuneplan, arealplanar, kommunedelplanar og detalj-, samt reguleringsplanar vert utarbeidd av kommunen.

Hovudansvaret for trafikktryggleiken til borna har foreldra. Men mange instansar kan vere hjelparar, som t.d. helsestasjonar, barnehagar, skular, lag og organisasjonar, m.fl. Skulane har klare mål i Kunnskapsløftet.

Kvinnherad vidaregåande skule vil halde fram med og utvida si satsing på trafikksikker oppførsel og haldning.

Samarbeid mellom skule, lensmannsetat, Skyss, Trygg Trafikk og Statens vegvesen er viktig i denne samanheng. Vi fortel noko kort om dei ymse aktørar i trafikksikringsarbeidet:

Statens vegvesen (SVV)

SVV har ansvar for at ferdsla på riks- og fylkesvegar er så trygg som mogeleg for alle trafikantgrupper. SVV planlegg, bygger og har drift- og vedlikehaldsansvar for desse vegane. Løyve til avkøyrslar og bygging langs riks- og fylkesvegar er og forvalta av SVV.

I tillegg har SVV ansvaret for planlegging, bygging og drift-/vedlikehald av gang- og sykkelvegane langs riks- og fylkesvegnettet, samt ansvar for kontroll av køyretøy.

Geografisk er SVV inndelt i 5 regionar der Region Vest omfattar Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Etter forvaltningsreforma som tredde i kraft frå 1. januar 2010, er det fylkesavdeling Hordaland med Vegseksjon og Plan- og forvaltningsseksjon Voss og Hardanger, som er den relevante eininga for Kvinnherad kommune.

Forvaltningsreforma inneber at Hordaland fylkeskommune har teke over eigarskap og forvaltningsansvar for mange av dei tidlegare riksvegane.

Kvinnherad lensmannskontor

Lensmannskontoret har ansvaret for kontrolltiltak overfor bilførarar, særleg når det gjeld fart og promille. I tillegg har etaten eit ansvar for førebyggjande tiltak overfor trafikantane, med hovudvekt på dei yngste. Slike tiltak vert utført i samarbeid med skulen.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk har eit særskilt ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik, og å formidla informasjon til publikum, skular og frivillige organisasjonar når det gjeld gjennomføring av trafikksikringstiltak. I Hordaland er det ein Distriktsleiar som tek seg av dette arbeidet. Dei driv også oppsøkjande verksemd m.a. overfor skulane med hovudvekt på haldningsskapande opplæringstiltak.

Trygg Trafikk har utvikla ei mengd undervisningsmateriell berekna på skuleverket, foreldra og frivillige organisasjonar og lag.

Trygg Trafikk er eit Kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge.

Aktuelle linkar:

www.tryggtrafikk.no

www.trafikkogskole.no

www.barnastrafikkskole.no

www.trafikksikkerkommune.no

Andre

Utanom dei som vi har omtalt ovanfor er det også mange andre etatar og organisasjonar som tek del i trafikksikringsarbeidet i kommunen, anten det er i form av trafikantopplæring, førebyggjande tiltak eller at dei på andre måtar er direkte involvert i arbeid med trafikkulykker. Vi kan mellom anna nemne køyreskular, hjelpekorpsa, helsevesenet og sjølvsgt foreldre som har eit særleg ansvar for tidleg åtferdstrening og haldningsskapande arbeid. Det må vere heilt klart at foreldre har eit overordna ansvar for å oppdra borna til å oppføra seg på ein god måte i trafikkbildet, og korleis dei nyttar seg av sikringsutstyr som t.d. refleks og hjelm.

5 Haldningsskapande og åtferdsendrande tiltak

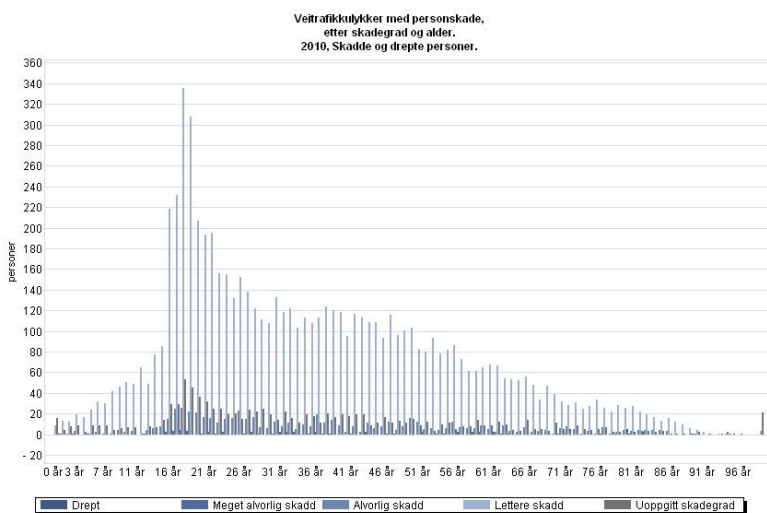
5.1 Om roller i trafikken

Forskning kring trafikkulukker har peika på at det er trafikanten sjølv som oftast er hovudårsak til trafikkulukka (Trafikksikkerhåndbok 1997:29). For å styre trafikanten inn i rett åtferd bør ein difor bruke både fysiske tiltak og ikkje-fysiske tiltak. Ikkje-fysiske tiltak vert ofte kalla haldningsskapande tiltak. Det er viktig å legge vekt på at desse er målretta og åtferdsendrande tiltak, da det er feilhandlingar i trafikken som fører til ulukker.

Det er mykje å hente dersom ein satsar på å virke på trafikantane si åtferd, både med fysiske tiltak så vel som opplærings- og informasjonstiltak. Eit brukbart instrument for å analysere trafikantåtferd er det sosiologiske omgrepet *rolle*, som vi her nyttar som *trafikantrolle* (Flick 1999).

Etter definisjonen er *rolle* eit sett av reglar og normer som føreskriv åtferd. Når ein brukar omgrepet trafikantrolle retter ein merksemda mot relasjonelle sider, der ein person har ulike roller etter kva for situasjon personen er i: mor, dotter, fotgjengar, busspassasjer, bilist m.m. Med denne tilnæringsmåten strekar ein under at trafikken må sjåast som eit sosialt samspel, og trafikkultur og trafikkopplæring må leggje vekt på samspel.

Diverre kan vi frå norsk ulukkesstatistikk lese dramatiske endringar i trafikantrollene:



Ein ser ein sterk auke i ulukkestalet ved 16-års stadiet, når mopeditrolla blir ”erobra”, likeeins ei kraftig auke i ulukkestalet ved 18-20 års stadiet når bilistrolla blir tileigna på eit tidspunkt i livet der ungdommen vil gjere seg mest mogeleg uavhengig. Passasjer- rolla vert og noko endra; mange kan ufrivillig verte utsette for hasardiøs køyring. Det ser ut til å vera eit særleg problem for jenter.

Trafikantroller er fundert på eit grunnlag av trafikkreglar. Det er eit stort problem at mange trafikantar tøyser regelverket etter eige hovud, der låg respekt for reglane vert omsett til individuell framkomst utan omsyn til andre trafikantar.

Auka overvaking er eit middel til å løyse dette problemet, men det kan ikkje vere det einaste. Det er naudsynt å auke forståinga for trafikkreglane, samspelet og kommunikasjonen i trafikken generelt. Desse aspekta må vektleggast i langt høgare grad i dagens trafikkopplæring, både på skule så vel som på køyreskule.

5.2 Opplæring

På grunnlag av ulukker, uhell og utryggleik peiker vi på ein del problem som kan løysast med opplæring og informasjon. Det vert særst viktig at politikarane plasserer ansvaret for gjennomføringa av dei ikkje-fysiske tiltaka.

5.2.1 Oppvekst

Ein vesentleg føresetnad for ei trafikksikker handling og haldning er å gje ungane best mogeleg høve til å tileigna seg ei realistisk dømmevne og få høve til å trenast seg i realistiske omgjevnader. Her er både foreldre og andre omsorgspersonar rundt barnet viktig. Men ei viss tilrettelegging av det fysiske miljøet i "øvingssituasjonen" er også vesentleg for å unngå det "råe partiet" ein sterkt trafikkert og oftast motorisert ferdsselsveg utgjær.

Verkemidlar er **opplæring, overvaking og merksemd**, helst ein kombinasjon av desse. Overvaking, bøter, inndraging av førarkort er nokre av verkemiddel til politiet, men det er ikkje ynskjeleg med eit samfunn som berre vert styrt etter trussel om straff. Ved å kombinere opplæring og mediamerksemd med overvaking, brukar ein ressursane meir effektivt. Ein premie for rett åtferd skapar sikre haldningar og politiet kan konsentrere seg om "verstingane" i trafikken.

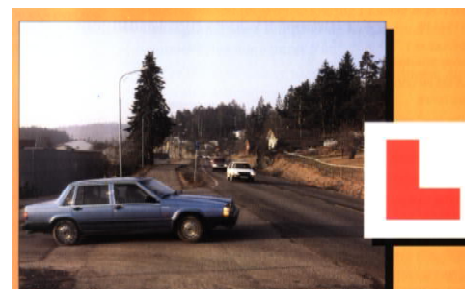
5.2.2 Opplæring: handling, haldning og trafikkoppdraging

Når vi tenkjer opplæring, tenkjer vi først og fremst på opplæring i trafikksikker åtferd. Ansvaret for trafikkoppdraginga av borna ligg hos foreldra, men det er hjelp å få undervegs frå helsestasjon og barnehage i førskulealder. Skulen har klare mål i Kunnskapsløftet som seier kva elevane skal vite ved utgongen av kvart klassetrinn, mens vidaregåande skular må førebu elevane til å bli sikre motoriserte førarar. Ein lyt leggje vekt på den sanse-motoriske utviklinga og ei direkte trening på trafikkrelatert åtferd. Opplæringa må ta utgangspunkt i de aktuelle trafikantrollene. Lag, organisasjonar, idrettslag mfl. kan vere viktige samarbeidspartnarar.

Den eine sida i trafikkopplæringa er **praktisk åtferdstrening**: å gå i trafikken, å meistre balansen på ein sykkel eller moped, å lære seg observasjonsteknikkar, og å lære seg å ta rette avgjerder m.m. Den andre sida er **å innarbeide sikre haldningar, å lære seg ansvar og å forstå risiko** (og dette gjeld fleire fag eller emne enn berre trafikktryggleik).

Med bakgrunn i stortingsmeldinga om ungdomstrinnet, Meld. St.22 Motivasjon – Mestring – Muligheter er det bestemt at trafikalt grunnkurs skal vere eit av dei nye valfaga frå 2013. Faget skal vere praktisk innretta.

Ei større vektlegging av trafikksikring må kome fram i kommuneplanen og må også kome til uttrykk i opplæringsplanen til grunnskulen. Det siste er eit styringsdokument for skulane og ved å stadfeste tydinga av trafikksikring i opplæringsplanen, pliktar skulane seg til å ta trafikktryggleik på alvor.



5.2.3 Trafikk i Kunnskapsløftet

Kva seier læreplanen?

Ungdom er den mest ulukkesutsette gruppa i trafikken. 30 prosent av alle drepne og hardt skadde på landsbasis er i aldersgruppa 15-24 år. Førebyggjande arbeid, haldningsdanning og kunnskap om trafikk og trafikktryggleik blir derfor spesielt viktig.

Læreplanen "Kunnskapsløftet" har sett klare kompetansemål for trafikktryggleik for ungdomstrinnet. Den gjev eit kunnskapsløfte for trafikkopplæring og sikrar betre kontinuitet og progresjon gjennom heile grunnopplæringa:

- **Kompetansemål etter 4. trinn:**

Eleven skal kunne følgje trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar.

- **Kompetansemål etter 7. trinn:**

Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel.

- **Kompetansemål etter 10. trinn:**

Gjere greie for korleis trafikksikringsutstyr hindrar og minskar skader ved uhell og ulykker.

Gjere greie for omgrepa fart og akselerasjon, måle storleikane med enkle hjelpemiddel og gje døme på korleis kraft er knytt til akselerasjon.

Gjennomføre forsøk med lys, syn og farger, skildre og forklare resultat

Gjere greie for korleis bruk av rusmiddel kan føre til helseskader og drøfte korleis den enkelte og samfunnet kan førebyggje helseskadane.

Under menyvalet "Aktivitatar i naturfag" på TT si heimeside ligg aktivitatar, bakgrunnsstoff og linkar til alle desse måla.

Trygg Trafikk tilrår følgjande progresjon i trafikkopplæringa:

- | | |
|----------|---|
| 1.trinn | Trafikktrening i nærområdet til skulen |
| 2.trinn | Enkle trafikkreglar. Skulevegen; gå-løype og gå-prøve |
| 3.trinn | Undersøking av eigen skuleveg, teljingar og registreringar |
| 4.trinn | Trafikkreglar. Førebuande sykkelopplæring; enkel teori og trening i trygge omgivnader |
| 5.trinn | Trening på sykkel i enkel trafikk, saman med vaksne |
| 6.trinn | Teori og trening på sykkel i krevjande trafikk |
| 7.trinn | Sjølvstendig sykling i trafikken |
| 8.trinn | Trafikktryggleiksutstyr med hovudfokus sykkelhjelm og refleks |
| 9.trinn | Trafikktryggleiksutstyr med hovudfokus på bilbelte, rus, lys, syn, fargar |
| 10.trinn | Fart og akselerasjon |

I overgangen til ungdomstrinnet sluttar erfaringsvis mange å bruke sykkelhjelm og refleks, difor er dette naturlige og viktige tema rundt 8.trinn. Etter kvart blir det mer aktuelt med moped, å sitje på med vener i bil, øvingskøyning, eksperimentering med alkohol osv. I det heile teke å teste grenser - også med tanke på høg fart. Det er desse tankane som ligger til grunn for vårt grovinndelte forslag til progresjon.

Elevane er svært ulike også når det gjeld eit emne som trafikk - både med tanke på haldningar, erfaringar og vaner. Geografiske variasjonar spelar også ei vesentleg rolle. Nokon veks opp på stader der "alle" skal ha bil eller moped, medan andre stader kan dette være noko eit fåtal bryr seg om. Uansett er det viktig å hugse på at ulike metodar og tema vil ha ulik effekt på elevane, også når det gjeld eit emne som trafikk!

Foreldra har eit stort ansvar som rollemodellar for borna sine. Dette gjeld som gåande, syklende og kjørande av motoriserte kjøretøy. Viktig at foreldra er særns nøye med å fylgje trafikkreglane; til dømes:

- gå riktig i trafikken – nytta refleks
- sykle riktig – nytta sykkelhjelm
- kjører fornuftig – nytta bilbelte
- m.m.

For at skulane på best mogleg måte skal klare å oppnå måla i Kunnskapsløftet, bør dei utnemna ein eller to lærarar som skal ha ansvaret for / planleggja korleis skulen skal gjennomføre trafikkopplæringa.

Trygg Trafikk har i fleire fylke / kommunar sokalla *trafikkambassadørar* i skulen. Dette er lærarar som har fått ansvaret for trafikkopplæringa ved skulen sin. Desse lærarane får tilbod om gratis kurs ein til to gongar i året, pluss noko kompensasjon. Hensikten er å styrka nettverk, spreie informasjon og inspirera gjennom planarbeid og ideutveksling. Ambassadørane lagar lokale planar for trafikkopplæringa, formidlar eigne erfaringar til andre, prøver ut og vidareutviklar materiell og metodar i nær samarbeid med Trygg Trafikk.

5.2.4 Statens vegvesen sine haldningsskapande aktivitetar/kampanjer

Statens vegvesen (SVV) i regi av Transport og Kjøretøy har fleire tilbod knytt opp til haldningsskapande arbeid og trafikksikring. Det kan vera kampanjar retta mot skuleverket både barne- / ungdomsskular og vidaregåande skular, ofte saman med politiet og andre redningsetatar. Meir praktisk retta tiltak mot ungdomsgruppa:

- **TS-dag** (saman med lokale redningsetatar) retta mot vidaregåande skule og lærlingar. Praktisk øving med ma. "Velte-Petter" og "Brå stopp".
- **"Sei frå"**, to-trinns kampanje retta mot ungdom. Del 1- info, orientering, film. Del 2 (etter ca 2 veker) – kontroll, påpeika feil/manglar.
- **Mengdetreningsprogram**, auka erfaringsgrunnlaget for unge (16-18 år) sjåførar. Retta mot ungdom og foreldre for å få mest mogeleg kjøretrening før oppkøyring / sertifikat
- **Trafikkale grunnkurs**, ungdomskulenivå. Avhengig av lokale drivkrefter og eksterne trafikkklærarar.
- **Skuleskyss**, bruk av belte i skulebuss, kontrollar og info.
- **Refleks/- vestar** m m, utdeling til dei minste skulebarna.
- **Møte på skular**, elevar og foreldremøte, info og haldningsskapande kampanjer.

5.3 Informasjon

Informasjon, presseomtale og kampanjeaktivitet er naudsynt for å auke innbyggjarane si merksemd om trafikksikring. For å ha størst mogeleg effekt, lyt ein systematisere informasjonen eller setje det i ein samanheng slik at mottakarane føler at den gjeld dei.

Døme på slik informasjonsaktivitet er kampanjer og aksjonar som vert avvikla i regi av Trygg Trafikk, politiet, Statens vegvesen og kommunen. Eit fellestrekk ved desse tiltaka er at auka

merksemd på trafikktryggleik ynskjer å gjere haldningane meir trafikksikre. Dette lyt og vise seg i meir trafikksikre handlingar.

I Kvinnherad kommune er det kvart år kring 200 1.klassingar. I tilknytning til skulestart deler kommunen, i samarbeid med Kvinnherad Energi og Lensmannsetaten, ut refleksvestar til dei nye elevane.



6 Registreringar og problemanalyse

I dette kapitlet er det gjort eit samandrag og oppsummering av statistikk om personskadeulukker og spørjeundersøking der det er henta inn innspel om utryggleik frå skular, lag og enkeltpersonar. I vedlegg 1 *Ulukker og utryggleik* er det gjort ein nærare gjennomgang av materialet.

6.1 Datagrunnlag

For å kunne seie noko om trafikktryggleiken i Kvinnherad kommune, har ein i hovudsak tre hovudkjelder som ein kan henta informasjon frå og analysere nærare. Dette er:

- Politirapporterte personskadeulukker
- Trafikkuhell utan personskade (forsikringskader/”bulking”)
- Følt utryggleik i trafikken

For politirapporterte ulukker har ein fått tilsendt Statens vegvesen sitt ulukkesregister for perioden 2001-10.

Ein har i dette arbeidet valt å ikkje innhente skademeldingar frå forsikringsselskap, men basert seg på lokalkunnskap og innspel frå innbyggjarane.

For utryggleik er det gjennomført ei kartlegging av stader og strekningar der skuleelevar og vaksne kjenner seg utrygge i trafikken.

6.2 Politirapporterte personskadeulukker

Generelt

For å få oversikt over ulukkesbildet på vegnettet i Kvinnherad kommune, er det teke utgangspunkt i politirapporterte ulukker med personskade i perioden 2001-2010. Alle analyser er gjort med dette utvalet (dersom ikkje anna er nemnt).

Ein må vere merksam på at det er ei vesentleg underrapportering av trafikkulukker. Rapporteringsgraden kan ligge berre på omlag 30% for alle ulukker totalt, men vil vere høgare for dei mest alvorlege ulukkene. Ein reknar med at det er særskilt stor underrapportering av eineulukker med moped og sykkel.

Det er mange faktorar som påverkar talet på ulukker, m.a. trafikkmengd, fartsnivå, forhold knytt til vegsystemet og kjøretøyet, ver- og føretilhøve og framfor alt: trafikantane si åtferd.

Ved tolking av datagrunnlaget er det viktig å vere merksam på at talet på ulukker i perioden er lavt, og at ein skal vere sær sarsam med å trekkje for bastante konklusjonar ut frå eit så avgrensa tal som dette.

Ulukkesutvikling

I 10-årsperioden 2001-2010 vart det i alt innrapportert 132 ulukker med personskade i Kvinnherad kommune. I desse ulukkene er i alt 189 personar skadd eller drepne.

Talet på ulukker hatt toppar i 2002, 2005 og 2008, medan det har vore ein nedgang i ulukkestalet dei siste tre åra.

Talet på skadde og drepne hadde til liks med ulukkestalet toppar i åra 2002 og 2005. I perioden 2007-2010 er det ein synkande tendens i talet på drepne/skadde.

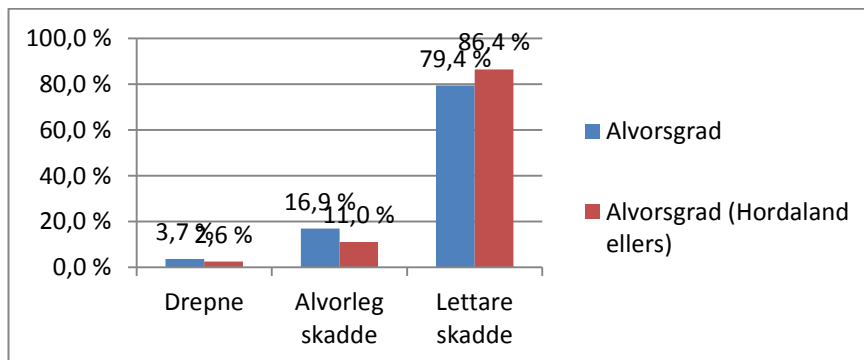
Alvorsgrad

Definisjonar på alvorsgrad er som fylgjer:

<i>Lettare skadd:</i>	Skade som berre krev kortare medisinsk behandling, og ikkje gjev varige mein
<i>Svært alvorleg skadd:</i>	Skade som trugar liv eller gjev meir enn 30 prosent varig invaliditet
<i>Alvorleg skadd:</i>	Ikkje livstrugande skade, men gjev varige mein, 0-30 prosent invaliditet
<i>Drepne:</i>	Død innan 30 dagar etter ulukkestidspunkt som følgje av trafikkulukka

Ser ein nærare på alvorsgrad for ulukkene, er 7 personar drepne i Kvinnheradtrafikken dei siste ti åra. Dette er ei forholdsmessig halvering i høve til forutgåande 5-års periode 1996-2000. Det har ikkje vore dødsulukker i 2009-2010.

Alvorsgrad for ulukkene i Kvinnherad kommune 2001-10 er dermed lågare samanlikna med perioden 1996-2000. Det ligg likevel noko over tala for Hordaland fylke elles (utanom Bergen). Dette har sannsynlegvis samband med høgt innslag av utforkjøringsulukker (45%) der høg fart ofte er medverkande faktor. Utforkjøringsulukker har høg alvorsgrad - tre av dei sju omkomne personane i Kvinnherad kommune (43%) er drepne i utforkjøringsulukker.



Figur 1 Alvorsgrad for drepne/skadde i prosent. (Bergen ikkje medrekna)

Kor ulukkene har skjedd

I vedlegg 3 er ulukkene for perioden 2001-10 teikna. I høve til kvar ulukkene skjer, kan ein snakke om *ulukkespunkt* og *–strekningar*. Dette kartet syner at det er enkelte område som skil seg ut med fleire ulukker. I vedlegg 1 er det ein gjennomgang og analyse av ulukkesoversikta.

Det er fleire tilnærmingar til å nytte ulukkesregistreringane til å bedømme i kva grad vegstrekningar er ulukkesbelasta og/eller farlege. Me nyttar i denne rapporten to ulike omgrep som gjev **indikasjon** på dette : *ulukkesfrekvens* (UF) og *skadegradstetthet* (SGT). Desse omgrepa er nærare forklart i vedlegg 1.

Ulukkesfrekvens fortel noko om ulukkesrisiko på ei vegstrekning (eller i eit kryss) vanlegvis rekna som tal ulukker per million vognkilometer.

Med unnatak av ei kort strekning på FV 49 i Stussvik ligg i all hovudsak vegane i Kvinnherad under Transportøkonomisk Institutt (TØI) sine normalverdiar for UF.

Skadegradstettleik inneber at ein reknar samfunnsøkonomiske kostnader for kvar skadegrad eller alvorsgrad for registrerte ulukker på ei vegstrekning. Dette omgrepet tek med andre ord meir omsyn til kor alvorlege ulukkene er. Dei 5 strekningane (hovudparsellane) med utrekna høgast registrerte skadegradstettleik (SGT) pr km/år i Kvinnherad:

Veg		VNr	HP	Strekning	DR	MAS	AS	LS	Lengde	ÅDT	Ulukker	SGT
F	V	49	9	Stussvikhovdatunnelen - kryss Fv49xFv121	0	0	2	3	1 118	400	2	1,621
F	V	48	9	Husnes - Uskedalen	2	1	5	30	12 500	2800	22	1,256
F	V	44	1	Hellandskrysset - Opsanger (Bogsnesv.-Sundsvn.)	1	0	2	13	8 228	4000	9	0,745
F	V	48	7	Skarveland - Opsanger	1	0	2	7	7 502	2500	9	0,737
F	V	48	10	Uskedalen - Dimmelsvik	1	0	3	6	9 616	2500	8	0,644

Forklaring : DR = Drept, MAS=Meget alvorlig skadd, AS=Alvorleg skadd, LS=Lettare skadd (tal personskader)

I vedlegg 1 er utarbeidd ei nærare omtale av dei ulukkesbelasta strekningane.

Ulukker etter vegtype

78% av ulukkene har skjedd på fylkesvegar. Resten fordeler seg med i underkant av 10% på kommunale og 10 % på private vegar. Fylkesvegane har høg fart og mest trafikk, og fungerer som hovudtrafikkårer i kommunen.

Ulukker etter type

I ulukkesfordelinga på vegnettet i Kvinnherad kommune 2001-10 er det utforkøyningar som dominerer.

Talet på utforkjøringsulukker ligg noko høgare enn fylket elles (45% mot 40%), noko som kan skuldast den tidvis låge vegstandarden. Mellom anna er det trong for vegrekkverk mange stader. Utforkjørningar skuldast også ofte høg fart, og i ein del høve er det rusmiddel med i biletet.

I førre 10-års periode var det høgt innslag av fotgjengarulukker, men denne andelen er redusert til kring 6,1% (i Hordaland elles er ca 6,9%). Denne positive utviklinga kan tenkjast å ha samanheng med at det i Kvinnherad kommune i siste 10-årsperioden er bygd ut gang-sykkelvegar (Neslia-Seimsfoss osv.) og m.a. gjennomført tiltak som miljøprioritert gjennomkøyning i Rosendal.

Tidsfordeling av ulukkene

Juli og november merker seg ut som dei månader det er flest ulukker i Kvinnherad kommune, medan mars, april og desember ligg monaleg lågare.

Det er på torsdagar og fredagar det skjer flest ulukker.

Majoriteten av ulukkene skjer på ettermiddagstid (12-20) og om morgonen (06-08).

I natteperioden 22-06 er så mykje som 89% av ulukkene utforkøyning (16 av 18).

Føretilhøve

Tala for Kvinnherad viser at kring 50% av ulukkene skjer på tørr og bar veg medan 30% er på våt, bar veg. Kvar 6. ulukke (16,7%) er på glatt veg (med is eller snø). Dette kan vere fordi ein har ein tendens til å kjøre meir forsiktig når vegen er våt og/eller glatt, medan ein lettare tek sjansar når vegen er tørr og bar. Dei klimatiske forholda kan også spele inn her.

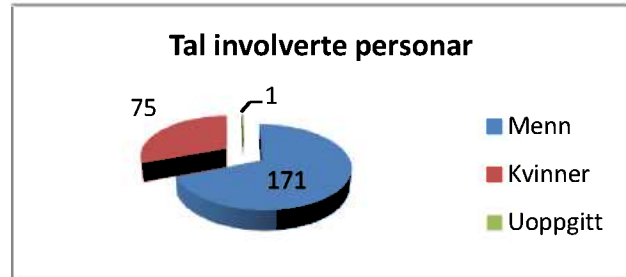
Fordeling etter alder og kjønn

Av dei drepne/skadde i trafikkulukker i Kvinnherad i perioden 2001-10 er 45% i aldersgruppa 15-24 år. Dette viser klart at ungdom er ei svært viktig målgruppe for trafikktiltak i Kvinnherad

kommune.

Ein har ikkje tal på kor mykje av trafikkarbeidet ("opphald i trafikken") dei unge i Kvinnherad står for, men aldersgruppa er nok godt overrepresentert på ulukkesstatistikken i høve til dette. Forsking har vist at ein 18-årig bilfører ålment har førti gonger større risiko for å verte innblanda i ei ulukke enn ein erfaren bilist. Datamaterialet gir ingen eintydige svar på kvifor så mange unge vert råka, men feil handling og åtferd i trafikken er truleg årsak til dei aller fleste. Aldersgruppa manglar erfaring i å meistre køyrety og trafikkbilete, og kombinert med for høg fart og også i enkelte tilfelle rus, gir dette stygge utslag i statistikkane.

Talmaterialet viser at ca 70 prosent av skadde/drepne er menn. For Kvinnherad veit ein og at alle dei sju omkomne i perioden 2001-10 er menn. Årsaker til at kvinner er mindre utsette kan berre dels forklarast med at dei køyrer mindre enn menn. Det må også liggje betre haldningar og meir fornuftig trafikantåtferd bak desse tala.



6.3 Utryggleik

6.3.1 Innsamling av data

Registrering av utryggleik på vegnettet i Kvinnherad kommune er gjort gjennom ei spørjeundersøking. (Spørjeskjema som vart sendt ut er vist i vedlegg 1)

Føremålet med ein registrering av utryggleik har vore å kartleggje trafikkfarlege situasjonar og utrygge stader på vegnettet. I spørjeskjemaet har vi spurt etter lokalisering av faremomentet, om kva respondentane tykkjer er årsaka til faren, om kva slags tiltak ein foreslår og kva slags tiltak ein sjølv kan hjelpe til med. (Avkryssing for alternativ). Det er og gitt moglegheit for tilleggsmerknader. Nokre grupper har gitt detaljerte merknader. Grunnskulen vart invitert til å delta ved elevar og foreldreutval (FAU). Vidare er lag og organisasjonar invitert spesielt til å komme med innspel. Kvinnherad kommune har også invitert til innspel frå dei busette i kommunen gjennom å legge ut spørjeskjema på kommune si heimeside, der brukarane har hatt høve til å gje innspel elektronisk.

Hovudmengda av innspela er komne frå skulane og foreldereutval, men det er også kome ein del innspel frå enkeltpersonar/lag gjennom skjema på kommunen si heimesida. Mange av innspela omhandlar fleire/mange enkeltpunkt- og strekningar. Samla er det kome innspel på over 100 ulike stader/strekk.

6.3.2 Oppsummering utryggleik

I materiellet med innspel er det tre **årsaker** til utryggleik som opptrer mest:

1. Bilane held for høg fart
2. Vegutforminga er for dårleg
3. Sikta er for dårleg

Av **tiltak** ynskjer ein:

1. Vegutbetring
2. Bygging av fortau og gang-/sykkelveg
3. Vegljøs

Av **tiltak** som ein **sjølv** kan bidra med, nemner ein:

1. Bruka refleks
2. Bruke sykkelhjelm
3. Halde fartsgrensa,
4. Vere aktsam ved levering av barn

Ein lyt hugse på at det ved ein slik frivillig spørjerunde oftast er dei som er mest engasjert som sender inn svar. Eit kvart nærmiljø vil og meine at det er område som dei sjølve bu i som er viktigast. Difor må utbetringssynskje haldast saman med ulukkestal frå heile kommunen. Det er og viktig å gripe fatt i dei tiltak ein sjølv ynskjer å bidra med. Då kan til dømes ein refleksaksjon ha større verknad.

Utrygge punkt og strekningar

Spørjeundersøkinga representerer eit omfattande materiale. I vedlegg 1 *Ulukker og utryggleik* er det laga ei kortfatta oppsummering av dei mottekne innspela. Oppsummeringa blir presentert krinsvis frå nord til sør i kommunen.

6.4 Punkt og strekningar med foreslåtte prioriterte tiltak

Det blir her gitt ei omtale av punkt og strekningar der ein har vurdert at tiltak bør ha høg prioritet. Denne omtalen inkluderer også forslag om strakstiltak
Tiltaka blir presentert etter kva kategori tiltaka fell inn under.

6.4.1 Strekningsvise tiltak

T 59. Fv. 60 Landa – Høylandsbygd, Halsnøy

Omtale

Denne vegstrekninga er smal med mange og skarpe svingar. Det er hovudsakleg 80 km/t-sone på heile strekninga. Mange stader er det farlege sidehinder, og manglande rekkverk, slik at utforkjøringar får store konsekvensar. Mange barn nyttar denne vegstrekninga til skuleveg.

Trafikkulukker på staden

1 møteulukke med lettare skade

Ulukkesårsak

Ulukka skjedde på ei rett vegstrekning



Tiltak: Det er vanskeleg å sjå einskilde tiltak som kan betra tilhøva på staden utan store investeringar, men det kan vere aktuelt å sikra dei verste stadene med rekkverk, samt å tilby skuleskyss utover reglane for slik skyss, for å hindre ulukker med skulebarn langs vegen. Det kan og vere eit tiltak å kartleggje fartsnivået på vegen gjennom kontrollar for å sjå om ein bør setje i verk tiltak for å seinke farta på denne farlege strekninga.

T 14. Fv 44 Husnes-Sunde Kaldestadvegen

Omtale

Lengre vegstrekning med dårleg vegstandard. Til tider svært smal og svingete. Mange barn nyttar denne vegstrekninga til skuleveg.



Trafikkulukker: 7 ulukker. Ei dødsulukke, to med alvorleg skadde

Ulkkesårsak: Utforkøyring (alle på strekninga Grønstøl-Sunde) i 5 av 7 tilfelle.

Utryggleik: Mange innspel.

Tiltak: Dette er ei lang strekning der det i første omgang må gjerast ein meir detaljert gjennomgang, gjerne ein TS-inspeksjon for å identifisere kva stader det er trong einskildtiltak. Aktuelle tiltak er møteplassar, rekkverk, samt å tilby skuleskyss utover reglane for slik skyss, for å hindre ulukker med skulebarn langs vegen. Med tanke på alle utforkøyringane kan det vere eit tiltak å kartleggje fartsnivået på vegen gjennom kontrollar.

Strakstiltak

T 6. Fv 49 v Ølve oppvekstsenter

Trafikkfare når skulebarn kryssar veg ved levering frå skulebuss om morgonen



Trafikkulukker: Ingen ulukker registrert

Utryggleik: Innspel.

Tiltak: Etablere rutine med at buss køyrer ned på plassen sør for skulen ved levering og henting. Avklarast med busselskap.

6.4.2 Kryss / avkøyrslar

T 50. Fv. 48 x Fv 44 Hellandskrysset Husnes. Straktiltak

Det er stor trafikkmengd med høg andel tungtrafikk. I fv 48 er det fartsgrense 80-km/t Kryssutforming og liten bredde på brua kan gjeva uforutsigbare trafikksituasjonar. Brua er for smal til to større køyrety samtidig, og krysset har for liten svingradius. Mellom anna må vogntog over i motsett kjørebane for å klare svingen. Det er utført TS-tiltak i form av oppføring av STOP-skilt.



Trafikkulukker på strekninga: 5 trafikkulukker dei siste 10 åra. 4 møteulukker i tilknytning til svingebevegelser i krysset (vikeplikt), ei utforkøyning, 2 av ulukkene med alvorleg skadde

Ullukesårsak: Manglande oppfylling av vikeplikt. 4 av ulukkene skjedde i 2001-02, og det er sannsynleg at oppsetjing av STOP-skiltet har bidratt til å redusere uhellsomfanget.

Utryggleik: Fleire innspel omtalar trong for utbetring av kryss.

Tiltak: Det blir i første omgang foreslått straktiltak gjennom nedsetjing av fartsgrense i fv 48 til 60 km/t og skilting med forbikøyringsforbod på fv 48 gjennom krysset.

På lengre sikt må krysset omformast t.d. til rundkøyning og brua må utvidast.

T 39. Fv. 48 Seimsfoss

Seimsfoss ligg like sør for Rosendal. Det er 50-sone på fylkesvegen gjennom området. Daglegvarebutikken på Seimsfoss har ein spesielt farleg utkøyning, med dårleg sikt. Det er også vanskelege siktforhold i kryss med Guddalsvegen grunna det gamle sbygget rett sør for krysset.

Trafikkulukker: Det har vore to trafikkulukker dei siste 10 åra. Den eine var ei utforkjøyringsulukke omlag 300 m nord for butikken. (ein person alvorleg skadd). Den andre ulukka var ei møteulukke om lag 250m sør for brua der ein person vart lettare skadd.

Utryggleik: Mange innspel. Det blir observert for høg fart, og det er dårleg sikt i kryss. Trong for utbetring av veg og kryss.

Ullukesårsak: Siktilhøva t.d. ved daglegvarebutikken er dårlege. Det kan være noko høgt fartsnivå på strekninga, noko som sjølvstyg aukar ulukkesrisikoen



Tiltak: Eit aktuelt tiltak vil vere å utarbeide reguleringsplan for flytte butikkavkøyrsla mot sør, evt. samlokalisere avkøyrsla med verksemd sør. Dette vil gje vesentleg betring av siktilhøve

6.4.3 Vegstandard - utbetring, omlegging

T 12. Fv. 48 Omvikdalen - Lundssvingane

Ved Lundsneset er det 2-3 skarpe svingar. Det er 60-sone på staden. Det er vanskelege tilhøve for gåande og syklande på staden, utan fortau eller gang- og sykkelveg. Manglar sideareal for dei som tek bussen i retning Husnes

Trafikkulukker på strekninga:

Tre ulukker – ei møteulukke med alvorleg skade og 2 utforkøyringar med lettare skade. Seinast i desember 2011 var ei utforkøyring her



Utryggleik: Mange har kryssa av denne strekninga som utrygg. Grunngevingane her går på høg fart på bilane og manglande gang- og sykkelveg.

Ulukkesårsak: Det er vanskeleg å sjå noko mønster i ulukker/uhell på staden, men høgt fartsnivå og dårleg sikt gjennom kurva kan vere ei medverkande årsak til ulukkene.

Tiltak: Det ligg føre privat reguleringsplan med forslag til tiltak. På lengre sikt kan strekninga få eigen gang- og sykkelveg eller fortau for å sikra dei mjuke trafikantane.

T 29. Fv 551 Årsnes - Neslia

Strekninga frå den nye ferjekaien og til Neslia er ein parsell med varierende vegstandard vekselvis skilta med 80 / 50 km/t soner. Det er vanskelege tilhøve for gåande og syklande på staden, utan fortau eller gang- og sykkelveg, og fleire plasser manglar det sikring.

Trafikkulukker på

strekninga:

5 ulukker – med 4 utforkøyringar. 2 med alvorleg skade. I 3 av ulukkene var motorsyssel involvert. 4 av



5 ulukker er mellom Løfallstrand gamle ferjekai og Neslia

Utryggleik: Fleire innspel, manglande gang- og sykkelveg.

Ulukkesårsak: Høgt fartsnivå i forhold til vegstandard kan vere ei medverkande årsak til ulukkene.

Tiltak: Strekninga er del av den gjennomgåande hovudvegen i Kvinnherad og går dels gjennom utbygd område med busetnad og tun som ligg inn til vegen. På lengre sikt bør det vurderast å legge om hovudvegtraseen. På kortare sikt bør det gjerast TS-inspeksjon for å identifisere stader der det er trong for enkelttiltak.

T 10. Fv 544 Tofte - Sæbøvik

Strekninga frå Tofte og til Sæbøvik er smal og uoversiktleg, og manglar tilbod til gåande. Stor gangtrafikk. Vanskeleg kryss med gamleheimen. Ein del tungtrafikk

Trafikkulukker på strekninga:
3 ulukker, 1 med alvorleg skade. 2 kryssulukker.

Utryggleik: Fleire innspel..



Ulkkesårsak: Ikkje noko spesielt mønster i ulukkene.

Tiltak: Opprusting i form av vegutviding, kryssutbetring og GS-veg

.

T 25. Fv 551 Årsnes - Mauranger

Lang strekning med variabel standard – enkelte parti er svært smale. Det er i seinare tid utført opprustingsarbeid på deler av strekninga Rasutsett. Kanskje spesielt vanskeleg strekning Ænes - Fureberg – forbi Tveitnes

Trafikkulukker på strekninga: 9 ulukker, 3 møteulukker, 3 utforkøyningar. 1 dødsulukke (MC-ulukke), 3 med alvorleg skade.

Utryggleik: Fleire innspel..



Ulkkesårsak: Utforkøyringane har skjedd mot fjellknausar

Tiltak: Strekninga må gjennomgåast t.d. med TS-inspeksjon for å identifisere stadar med trong for enkelttiltak.

6.4.4 Fortau og gang- og sykkelveg

T 2. Fv 48 x Fv 49 Gjermundshamn Strakstiltak

Det manglar kryssingstilbod for gåande mellom bustadområda/butikken og skulen. Strekning nær ferjeleie.



*Trafikkulukker på strekninga:*Ingen ulukker er registrert

Utryggleik: Fleire innspel.

Tiltak: Gangfelt over fv 48 og fv 49

T 11. Fv 48 Bringedalsbygda

Strekninga gjennom Bringedalsbygda manglar tilbod til gåande. Her er mange busette og dels stor gangtrafikk. Det er også to trafikkfarlege kryss på strekninga

*Trafikkulukker på strekninga:*8 ulukker med lettare skadde. 4 møte/påkjøringsulukker, 3 utforkøyningar. 2 ulukker med syklist involvert.

Utryggleik: Fleire innspel..

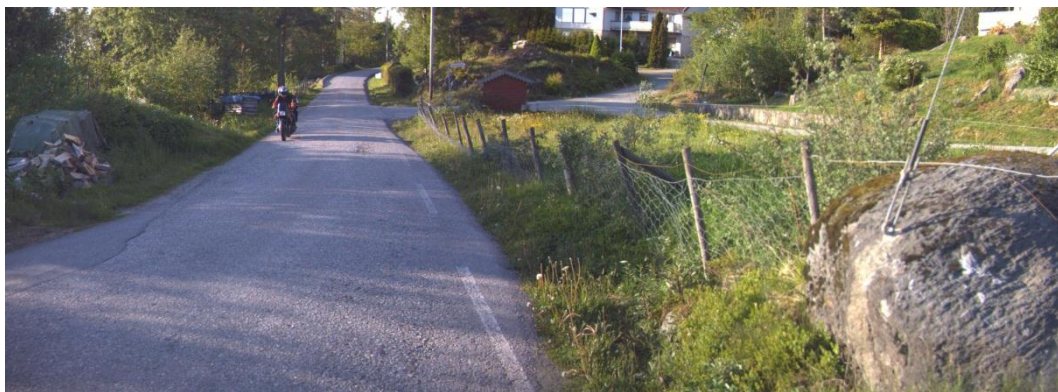
*Ulukkesårsak:*Ikkje noko spesielt mønster i ulukkene.



Tiltak: Gang- og sykkelveg. Utbetring kryss med vegen Bringedalsbygda og utbetring av kryss/avkøyrslø ved Hellvik

T 60. Fv 60 og 62 Landa - Tofte

Strekninga frå Landa til Tofte manglar tilbod til gåande og syklende



Trafikkulukker på strekninga: Ingen ulukker registrert

Utryggleik: Fleire innspel..

Tiltak: Etablere GS-veg frå bustadfeltet til kopling med GS-system v/ Tofte

T 51. Fv 544 Opsanger bru - Reset

Strekninga frå Opsanger bru til Reset manglar tilbod til gåande og syklande. Skuleveg



Trafikkulukker på strekninga: 2 MC-ulukker med lettare skade.

Utryggleik: Fleire innspel m.a. om høg fart

Tiltak: Etablere GS-veg frå Reset til kopling med GS-system v/ Opsanger bru

T. Fv 48 Sandvoll sentrum

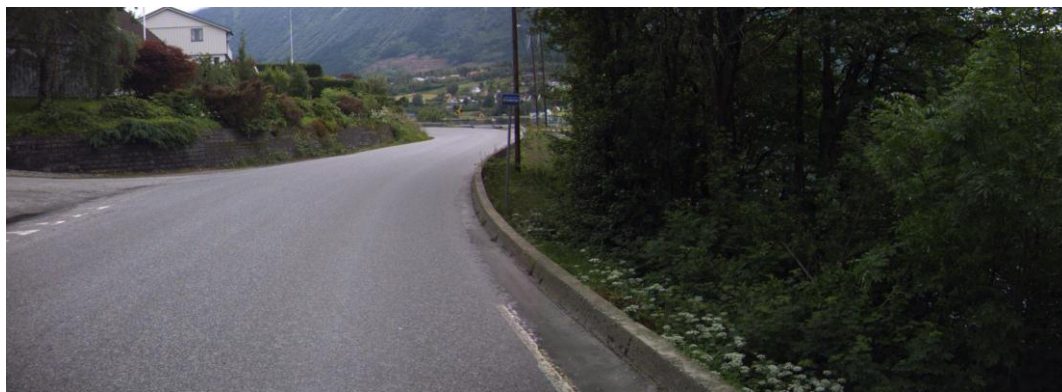
Det er her delvis gjennomført tiltak til trafikksikring.

Tiltak. Det er trong for at planlagte tiltak blir fullført

6.4.5 Busslommer og haldeplassar

T 40. Fv 48 Busstopp Lundsneset *Strakstiltak*

Reisande i retning Husnes har ikkje plass til oppstilling ved busstoppet. Bussen må stå midt i hovudvegen på uoversiktleg område. Utvide veg ved å fjerne fjellnakke



Trafikkulukker: Ingen ulukker registrert.

Utryggleik: Fleire innspel.

Tiltak: Etablere midlertidig løysing med rampe for busspassasjerar til hovudvegen er omlagt. Fjerne fjellnakke

T 47. Fv 48 Herøysund – busstopp bakketopp. Strakstiltak

Busstoppet er plassert på ein bakketopp, og det kan oppstå svært trafikkarlege situasjonar ved forbikøyring.



Trafikkulukker: Ingen ulukker registrert.

Utryggleik:

Tiltak: Flytte busstopp i samråd med busselskap

6.4.6 Enkelttiltak vegsikring, rekkverk, tunnel, fartsreduksjon

T 24. Fv 551 Furebergfossen bru

Trafikkfare ved passering av fossen, spesielt ved høg vassføring. Fører ofte til vegstenging.



Trafikkulukker: Ingen ulukker registrert.

Utryggleik: Fleire innspel

Tiltak: Legge om vegen forbi fossen

T 71. Fv 48 Valen sentrum *Strakstiltak*

Fartsgrense gjennom Valen sentrum er i dag 60 km/t. Gjennomgangstrafikk



Trafikkulukker: 1 ulukke registrert –forbikøring, lettare skade

Uluksesårsaker: Ingen spesielle forhold.

Utryggleik: Mange innspel om høg fart

Tiltak: Skilte som 50 km/t fartsgrense.

Strakstiltak

T 64. Fv 48 Ferjekaien Gjermundshamn

Det blir parkert bilar heilt inn til ferjелеmnen. Dette arealet ligg i gangretninga mot busshaldeplassen



Trafikkulukker: Ingen ulukker registrert

Utryggleik: Innspel

Tiltak: Trygge tilhøva for fotgjengarar/ferjepassasjerar med tiltak gjerde eller liknande fysisk avgrensing for å hindre ulovleg parkering på ferjekaien

T 38. Fv 48 Rosendal sentrum (ved skulane)

Det er trong for å få redusert farten forbi skulane. Område med mange skulebarn og levering/henting av born.



Trafikkulukker: 1 ulukke med fotgjengar implisert litt lengre nord. Fotgjengar kryssa vegen utanom gangfelt

Utryggleik: Innspel

Tiltak: Supplere med ein ekstra fartsdump før 1. avkjøring til skulane frå sør

6.4.7 Vegljøs

T 65. Fv 48 Langgåta – Husnes (industriområdet)

Det er forslag om vegljøs på denne strekninga frå bustadfeltet i Langgåta og til industrivegen. Det er ikkje GS-veg eller anna tilbod til gåande/syklende på strekninga. 60/80 km/t sone



Trafikkulukker: 2 ulukker. 1 dødsulukke ved krysset med industrivegen og 1 utforkøyning med lettare skade

Ulukkesårsak: Ingen spesielle mønster

Utryggleik: Innspel

Tiltak: Vegljøs

T 67. Fv 48 Reset - Teigen

Det er forslag om vegljøs frå bustadfelta i Langgåta og til Reset. Det er ikkje GS-veg eller anna tilbod til gåande/syklende på strekninga.60 km/t sone



Trafikkulukker: 1 utforkøyning med lettare skade

Ulukkesårsak: Ingen spesielle mønster

Utryggleik: Innspel

Tiltak: Vegljøs

T 72. Fv 48 «Nedstevegen» Tofte - Sæbøvik

Vegen er skilta som gang- og sykkelveg. Skuleveg. Fartsgrense 50 km/t



Trafikkulukker: 1 ulukke i krysset med Fv 544 ved Tofte skule, lettare skade

Ulukkesårsak: Ikkje overhalde vikeplikt

Utryggleik: Innspel

Tiltak: Vegljøs

T 70. Fv 44 «Infrastrukturvegen» - Bogsnes

Ny veg frå Husnes mot Bogsnes. Fundament for vegljøs er sett ned.



Trafikkulukker: Ingen registrert

Tiltak: Vegljøs

...>

7 Konklusjonar og tiltak

7.1 Oppsummering

I ulukkesstatistikken er utforkøyringsulukker høgt representert. I utryggleiksregistreringane er vegutforming mange stader oppgitt som årsak for utryggleik. Materiellet viser imidlertid også at utforkøyringsulukker skjer på strekningar med etter måten god standard, der årsakene like gjerne har samanheng med trafikantåtferd som vegstandard.

Ca. 70% av ulukkene involverer menn, spesielt i alderen 16-20 år. Dette tilseier at det framleis må leggjast vekt på haldningsskapande arbeid retta mot denne målgruppa. Det er ønskjeleg med ei endring i køyremåte på Fv 48. Her kan foreldre- og ungdomsgenerasjonen arbeide i lag for å få farten ned.

Generelt viser ulukkestala ein synkande tendens. Det er verdt å merke seg at talet på forgjengarulukker er lågare enn i førre 10-årsperiode. Det er i Kvinnherad i siste 10-årsperioden bygd ut gang-sykkelvegar fleire stader i kommunen (td. Neslia-Seimsfoss, Halsnøy, Sandvoll, Husnes, Gjemundshamn mm) og m.a. gjennomført tiltak som miljøprioritert gjennomkøyning i Rosendal.

Det blir foreslått fleire strekk med tilråding om gang/sykkelveg, noko som også går igjen i registreringane.

I spørjeundersøkinga er det også kome mange innspel om vegutbetring. Vegljøs er også etterspurt.

7.2 Prioriteringskriteria

I kap.2.4 vert målsettinga til Trafikksikringsplan i Kvinnherad kommune skildra som å gjera Kvinnherad til ein tryggare kommune å bu i; ein stad, der ingen vert drepen i trafikken; ein stad, der bilen tek ei mindre framherskande plass i samfunnet. På den andre sida er Kvinnherad ein langstrakt kommune med mange bygder og bilen vil alltid vera eit naudsynt framkomstmiddel. Prioriteringane i denne Trafikksikringsplanen vert m.a. gjort for å betre på utryggleiken som mange folk har gitt uttrykk for.

7.3 Ikkje-fysiske tiltak

7.3.1 Haldningsskapande og åtferdsendrande tiltak

Forsking kring trafikkulukker har peika på at det er trafikanten sjølv som oftast er hovudårsak til trafikkulukka. For å styre trafikanten inn i rett åtferd bør ein difor bruke både fysiske tiltak og ikkje-fysiske tiltak. Ikkje-fysiske tiltak vert ofte kalla haldningsskapande tiltak. Det er viktig å legge vekt på at desse er målretta og åtferdsendrande tiltak, då det er **feilhandlingar** i trafikken som fører til ulukker.

På grunnlag av ulukker, uhell og utryggleik peiker vi på ein del problem som kan løysast ved opplæring og informasjon. Det vert særst viktig at politikarane plasserer ansvaret for gjennomføringa av dei ikkje-fysiske tiltak.

Av ikkje-fysiske tiltak er **kontroll, opplæring og merksemd** dei viktigaste. Lensmannsetaten og Trafikant og kjøretøy har alt eit godt tak om kontroll med kontroll på fart, promille, farleg gods og køyre- og kviletidsreglar. Lensmannsetaten ynskjer seg meir midlar til fart- og promillekontrollar som synes å vera svært effektive.

Når det gjeld opplæring, har alle vaksne trafikantar ei viktig oppgåve ved å gå føre med eit godt eksempel. Foreldra har ei oppgåve med å lære eigne barn å ferdast trygt i trafikken og det gjeld både når ungane er små så vel som når dei vert ungdom.

Skulen kan og bidra med å auka trafikksikker atferd ved å setje av meir tid og ressursar til **trafikkopplæring**. Til dømes kan skulen lage prosjekt om praktiske trafikkdugleik. Meir praktisk trening i trafikken er og ynskjeleg, og den vidaregåande skule lyt framleis satse på trafikk.

Det vert og særst viktig å bruke ressursar på merksemd på trafikktryggleik. Kvinnherad kommune vil framleis vera aktiv med merksemda på skulestart, der nye (og gamle) elevar byrjar å gå langs skulevegen igjen. Bilistane treng å vera vakne for fleire gåande langs vegane og det gjeld særskilt foreldra som køyrar ungane sine fram og attende til skulen. Om mogeleg lyt foreldra følgje ungane til skulen til fots. Dette har positive effektar både for helse og trafikkopplæring.

Når det gjeld ungdommen, lyt foreldra sette av mykje tid til å **øvekøyre** bil med dei, og oppmuntre dei til å gjennomføre Trafikalt grunnkurs tidleg. Dette kan gjerast før fylte 16 år slik at ein kan øvekjøre alt når ungdommen har fylt 16 år. Øvekøyringa vil få eit langt betre innhald, når ein tek kontakt med ein køyreskule før ein tek til å øve. Statens vegvesen Trafikant og kjøretøy vil og hjelpe til med gode råd.

Ungdom mellom 16 og 24 år er den mest ulukkesutsette gruppa i trafikken. I heile Region vest nyttar Statens vegvesen no kampanjen "*Sei ifrå!*" for å redusere talet på skadde og drepne ungdommar i bil. Kampanjen blir gjennomført i samarbeid med politiet.

Trafikktryggleik er eit ansvar for alle, både politikarane som borgarane.

7.3.2 Andre ikkje-fysiske tiltak

Trafikksikringsplanen må til ei kvar tid vere oppdatert. Difor er det ein føresetnad at Kvinnherad kommune held årlege møter med Statens vegvesen og at TS planen vert rullert i samband med kommuneplan prosessen.

Styresmaktene må sjå til at all arealplanlegging kvalitetssikrast med omsyn til trafikktryggleik.

7.4 Fysiske tiltak

Dei foreslåtte fysiske tiltaka blir presentert i hovedgrupper av tiltakskategoriar. Tiltaka er lista opp i prioritert rekkefølge, inndelt etter kortsiktige og langsiktige tiltak.

Dei fleste foreslåtte tiltaka er nye forslag om tiltak, men det er også teke inn tiltak som var foreslått i førre planrapport men som til no ikkje er komne til utføring.

For majoriteten av dei foreslåtte tiltaka er det utarbeidd eit kostnadsestimat som er basert på erfaringstal knytt til einingskostnader som kostnader pr. løpemetar og liknande. Det må her presiserast at desse kostnadsestimata er *vegleiande*. Det enkelte tiltak må bli undergitt ei nærare detaljert vurdering i samband med gjennomføringa, og det vil kunne kome til andre forhold, krav eller vurderingar som anten kan gjere at tiltaket blir meir omfattande og dyrare eller som kan gjere at tiltaket kan utførast til lågare kostnad enn det som er oppgitt her.

For ein del av stadene der det er vurdert trong for tiltak vil omfang av konkrete tiltak måtte avklarast gjennom planarbeid som td reguleringsplan eller td gjennom ein trafikksikkerhetsinspeksjon. For desse tiltaka er det her ikkje gitt estimat.

Følgjande eigenskapar er oppgitt i lista med tiltak:

Kategori	Tiltakstype
Pri	Prioritering (H = Høg)
S	Strakstiltak
Veg	Veg-ident. Vegtype, vegnr og hovudparsell
Stad	Kvar tiltaket bør utførast
Problemskilddring	Skilddring av årsak for tiltak
Tiltak	Kva tiltak som bør utførast
Kostnad	Kostnadsanslag basert på erfaringstal
Id	Tiltakets nr

Fleire detaljar for kvart tiltak er oppgitt i vedlegg 2, der kvart tiltak er presentert m.a. med kart og bilete.

7.4.1 Strekningsvise tiltak

Strekningsvise tiltak omhandlar vegstrekningar der det vil vere trong for samansette tiltak. Typisk er dette strekningar med låg vegstandard og trong for utbetring, møteplassar, vegsikring mv. Eit hjelpemedel til å avklare omfang av tiltak er s.k. *TS-inspeksjon* (kortform for TrafikkSikkerhets-inspeksjon) som representerer ein detaljert gjennomgang av strekninga.

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Vegskilting				Heile kommunen	Det er ved synfaring og innspel registert at det er mykje ukorrekt skilting	Gjennomgang av hovudvegnettet med henblikk på		
Strekningsvise tiltak	H		FV 60 hp 1	Fv 60 Landa-Høylandsbygd	Lengre strekning med låg vegstandard med smal veg, mangel på møteplassar og trong for sikringstiltak (rekkverk). Skuleveg, høg andel tungtrafikk.	Trong for tiltak i form av tiltak i form av vegutviding, rekkverk, vegljøs, møteplassar mv.	Etter plan	59
Strekningsvise tiltak	H		FV 44 hp 1	LF09 Husnes-Sunde. Fv. 44 om Kaldestad	Lang strekning med dårleg vegstandard. Til tider svært smal og svingete.	Trong for tiltak i form av begutviding, møteplassar , vegljøs, rekkverk mv.	Etter plan	14
Strekningsvise tiltak			Kv 1036	Røsslandsvegen. Området ved skulane	Område med mange brukarar – skular, idrettsområde, institusjonar. Store, dels sentral parkeringsområde. Mange innspel om utryggleik.	Det må gjerast eigen TS-inspeksjon for å vurdere i detalj kva tiltak som bør iverksetjast	Etter plan	7x
Strekningsvise tiltak			KV 98167 hp 1	Holmedalsvegen	Lengre strekning med til dels svært smal veg. Utfart til skisenter vinterstid.	Gjennomføre TS-inspeksjon for å identifisere og detaljplanlegge evt tiltak	Etter plan	69

7.4.2 Kryss / avkøyrslar

Omhandlar tiltak knytt til kryss og avkøyrslar

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Frisiktsoner				Heile kommunen	Enkelte kryss og avkøyrslar er trafikkfårlege grunna tilgroing og vegetasjon i frisktsonen	Følgje opp at frisktsoner i naudsynt grad vert rydda, evt gjennom pålegg til grunneigarar.		
Kryss/avkøyrslar	H	S	FV 48 hp 8	Helland-krysset Husnes	TS-tiltak i form av STOP-skilt er utført.	Strakstiltak i form av skilting til 60 km/t på Fv 48 gjennom krysset, skilte med forbikøyringsforbod	200 000	50
Kryss/avkøyrslar	H		FV 48 hp 8	Helland-krysset Husnes	Brua må utvidast slik at møtande vogntog kan passere, krysset bør anten utformast som rundkjøring eller utvidast med avkjøringsfelt	Endra kryssutforming, utvide bru.	Etter plan	50
Kryss/avkøyrslar	H		FV 48 hp 11	Seimsfoss	Svært trafikkfårleg utkjøring frå butikkområde, kombinert med avkjøring til Guddal	Omlegging avkjørsel blir trekt mot sør frå butikken. Det må utarbeidast plan som grunnlag for tiltak. Aktuelt med riving/flytting av bygg, fjerning av tre mv.	Etter plan	39
Kryss/avkøyrslar		S	FV 49 hp 11	v/ Ølve oppvekstsenter	Unngår farleg kryssing av fylkesvegen ved henting/levering.	Skulebuss tek opp skulebarn på parkeringsplassen sør for skulen. Kostnad nedkjørsel v/ p-plass. Avklarast med busselskap	20 000	6
Kryss/avkøyrslar			FV 49 hp 11	Ølve, Vika/Åsen	Veldig dårleg siktilhøve busshaldeplassar og kryss. smal veg høgbrekk og kurve i skjøring.	Flytte busshaldeplassar og avkjøring 75m i retning Hatlestrand. Nytt hyttefelt vil få krav om gjennomføring.	750 000	7
Kryss/avkøyrslar			FV 55 hp 1	Fet-krysset Fv 55 x Fv 48	Kryss dårleg utforma, problematisk med parkerte bilar	Utbetre/omforme kryss	300 000	63
Kryss/avkøyrslar			KV 1029 hp 2	Neslia, midterste avkjøring til Hv	Vurdere stenging/sykkelsperre, dårleg sikt, bratt stigning direkte ut i avkjøring	Trafikkfårleg avkjørsel - sykkelperre	5 000	30
Kryss/avkøyrslar			KV 7 hp 1	Avkjøring Rosendal rådhus	Dagens innkjøring er smal, kurveradier og bredde bør aukast.	Utvide kommunal veg for å unngå opphoping av bil ved inn/utkjøring	75 000	36
Kryss/avkøyrslar			FV 551 hp 2	Sundal v/ Mauranger skule	Lage ny tilkomst med avkjøring lenger sør. Omklassifisere eks veg til GS-veg	Ny tilkomst til skulen	1 875 000	27
Kryss/avkøyrslar			FV 48 hp 11	Dimmelsvik verkstad/bensinstasjon	Uoversiktleg, parkering ut mot hovudveg, avkjøring til lokalveg	Stramme opp, definere avkøyrslar, avstand til kryss	100 000	41

					lokalveg		
Kryss/avkøyrse		FV 49 hp 11	Hatlestrand v/ ungdomshus	Dårlege siktilhøve. Sprengje bort/pigge fjellnabbe	Utbetre frisikt- og stoppsikt rundt kurven før utkjørsel	20 000	9

7.4.3 Vegstandard , utbetring, omlegging

Omhandlar tiltak over strekningar der det er trong for utbetring eller omlegging.

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Vegstandard	H		FV 60 hp 1	Fv 60 Landa-Høylandsbygd	Lengre strekning med låg vegstandard med smal veg, mangel på møteplassar og trong for sikringstiltak (rekkerk). Skuleveg, høg andel tungtrafikk.	Trong for vurdering av tiltak i form av tiltak i form av rekkerk, vegljøs, møteplassar mv.	Etter plan	59
Vegstandard	H		FV 48 hp 11	SR09 Omvikdalen - Lundssvingane	Svingete og uoversiktleg med dårleg tilbod for gåande og syklande. Det ligg føre privat reguleringsplan.	Vegomlegging og gang-/sykkelveg i Lundssvingane, til og med Dimmelsvik bru	15 480 000	12
Vegstandard	H		FV 551 hp 1 og FV 48 hp 11	Årsnes-Løfallstand-Neslia	Store sprang i vegstandard, låge vegbredder, manglande sikring.	Utbetring/opprusting/evt omlegging av fylkesvegen Detaljerast gjennom plan	70 000 000	29
Vegstandard	H		FV 544 hp 3	LR11 - Halsnøy Tofte - Sæbøvik (Toftebrekka)	Smal, uoversiktleg veg. Stor gangtrafikk. Utbetring knytt til Halsnøysambandet	Opprusting av fylkesveg og GS-veg	13 320 000	10
Vegstandard	H		FV 551 hp 2	Fv 551 Årsnes-Mauranger parsell Ænes - Furuberg - forbi Tveitnes	Trafikkfarleg og rasfarleg dagstrekning, Fureberg tunnelen med einvegskøyrd lysregulert, Furebergfossen	Plan må utarbeidast. Tiltak td i form av ny lang tunnel	Etter plan	25
Vegstandard			KV 1031 hp 1	LK08 Opsangervegen, Husnes parsell rundkøyring-hybelhus	Stor trafikk og for høg fart. Mye gangtrafikk	Plan for området skal utarbeidast. Tiltak blir avklart gjennom planprosessen. Opprusting fra 2012	Etter plan	18
Vegstandard			FV 48 hp 9	Herøysund sør	Fjellnakke nær kjørebane	Fjerne fjellnakke som ligg svært nær kjørebane	80 000	49
Vegstandard			KV 98167 hp 2	LK10 Holmedal, Selldal	Gardstun	Omlegging av veggen forbi tunet i Seldal	765 000	20
Vegstandard			KV 1111 hp 1	Kyrkjebrotet x FV 48	Dagens innkjøring er smal, kurveradier og bredde bør aukast det første stykket. Opphoping bilar i fylkesvegen/GS-vei ved møtande trafikk inn/utkøyring.	Utvide kommunal veg, parkeringsplass for hurtigbåtkaien. Plan skal sjekkast ut med omsyn på utforming av kryss	75 000	33
Vegstandard			PV 98730 hp 1	SK11 Sandvoll, Erslandsvegen	Gardstun	Omlegging avkøyring Erslandsvegen. Føra veggen utanom gardstun	1 365 000	21

7.4.4 Fortau og gang- og sykkelvegar

Omhandlar tiltak som primært er retta mot fotgjengarar og syklistar

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Gangfelt mm	H	S	FV 48 hp 15 og FV 49 hp 11	Gjermundshamn	Skuleveg - kryssing fylkesveg	Gangfelt FV 48/15 og FV 49/11	50 000	2
GS-veg, fortau mm	H		FV 48 hp 9	SR08 Herøysund - Bringedalsbygda	Uoversiktleg fylkesveg pga. bakketoppar og avkøyningar. Stor gangtrafikk.	Gang-/ sykkelveg. Utbetring av sikt i avkøyring til Bringedalsbygda - nord. Utbetring avkjørsel Hellvik	10 500 000	11
GS-veg, fortau mm	H		FV 60 hp 1 og FV 62 hp 1	GS-veg Landa - Tofte	Samanhengande tilbod for gåande/syklende	Etablere GS-veg frå bustadfelt til kopling med GS-system v/ Tofte	4 000 000	60
GS-veg, fortau mm	H		FV 544 hp 1	Opsanger bru- Reset	Manglar tilbod for gåande/syklende frå sør og i retning Husnes/Sunde	GS-veg	10 336 000	51
GS-veg, fortau mm	H		Fv 48 hp 7	Sandvoll sentrum		Fullføre planlagt tiltak		
Gangfelt mm			FV 551 hp 2	Sundal v/ Mauranger skule	Dårleg sikt ved utkjørsel frå skulen	Lage opnare rekkverk over brua, skilte / markere forskjell mellom gangbru og vegbru	30 000	26
Gangfelt mm			FV 48 hp 7	Gangfelt v Valen oppvekstsenter	Gangfelt med ljøs	Etablere gangfelt v skulen. 50 km/t-sone forbi skulen	25 000	54
GS-veg, fortau mm			FV 48 hp 15	Gjermundshamn	Skuleveg, manglar G/S-veg / fortau langs fylkesveg, strekning nær ferjeleie	Bygge GS-tilbod frå x Fv 49/fv 48 til tunnel/avkjørsel	1 750 000	1
GS-veg, fortau mm			KV 1044 hp 1	Fortau Slettanesvegen Høylandsbygd	Veg med tungraffikk. For smalt fortau til rullestol/barnevogn.	Ruste opp fortau og fartsdumper	1 000 000	57
GS-veg, fortau mm			FV 48 hp 10	Uskedalen sentrum-brua	Etablere fortau på rest-strekning utan tilbod for gåande	Opparbeide fortau langs vestsida av fylkesvegen fram til brua. Fjerne parkering ut i fylkesvegen.	400 000	44
GS-veg, fortau mm			FV 44 hp 1	LF06 Sunde - Opsanger	Stor gangtrafikk. Smal, uoversiktleg veg. Mindre utbetring kryss Opsanger bru ved samankopling med eksisterande GS-veg	Gang-/ sykkelveg Sunde - Opsanger	12 000 000	13

GS-veg, fortau mm		FV 551 hp 2	Sundal v/ Mauranger skule	Fortau frå brua til busslomme, gangfelt	Opparbeide fortau mellom brua og busslomma i sør	300 000	28
GS-veg, fortau mm		FV 49 hp 10	Ølve sentralt	Strekning med til dels svært smal veg utan tilbod til gåande/syklande	Strekning frå skule/bustadfelt til idrettsområde	6 000 000	5
GS-veg, fortau mm		FV 48 hp 7	GS- veg Porsvika-Reset	Vurdere løysingar for GS-tilbod på strekninga	GS-veg primært langs fylkesvegen men kan vere mogleg alternativt tilbod via Porsvika	8 505 000	53
GS-veg, fortau mm		KV 1148 hp 1 og 2	LK09 Slettestølen - Sunde skule	Gangtrafikk. Bratt og dårleg veg, ny veg planlagt	Sikring av skuleveg frå Slettestølen og fram til Sunde skule	1 434 577	19
GS-veg, fortau mm		FV 48 hp 7	GS_veg v/ Valen sjukehus forleng mot Utåker	Sikre samanhengande GS-tilbod	Forleng GS-veg forbi Valen sjukehus og forbi vegen til Vågen	1 416 000	55
GS-veg, fortau mm		FV 53 hp 1	"Baronivegen"	Manglar samanheng for gåande frå sentrum	Etablere fortau frå Kyrkjevegen og til brua. Sikre samanhengande tilbod for gåande frå sentrum	282 000	35

7.4.5 Busslommer og haldeplassar

Omhandlar tiltak knytt til kollektivtrafikk.

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Busslomme mm				Heile kommunen.	Mange busstopp er plassert på stader der det er uoversiktleg og trafikkfarleg. Spesielt gjeld dette på fv 48	Foreta synfaring saman med busselskap. Vurdere flytting eller fjerning av trafikkfarlege busstopp, vurdere trong for busslommer.	Etter plan	
Busslomme mm	H	S	FV 48 hp 11	Busslomme og fjellnakke Lundsvingane	Trafikkfarleg og uoversiktleg busstopp. Utvide veg i kurve ved å fjerne fjellnakke	Mellombels løysing med rampe til ny veg er på plass. Fjerne fjellnakke	250 000	40
Busslomme mm	H	S	FV 48 hp 9	Herøysund - busstopp bakketopp	Busstopp på bakketopp bør flyttast eller erstattast av busslomme	Flytte busstopp	350 000	47
Busslomme mm			KV 8 hp 1	Malmanger skule - henting/levering av skuleborn	Uoversiktlege forhold ved bringing/henting	Tydeleggjere trafikkmonster og bussoppstilling, ordne skilting	75 000	37
Busslomme mm			FV 551 hp 1	Ny busshaldeplass v kryss Ænes kyrkje	Manglar busstopp frå skulen, skulebuss stoppar på trafikkfarleg stad. Skilt dekker sikt i retning Rosendal	Etablere busslomme på nordsida av bustadeigedom ved krysset. Flytte skilt i krysset.	355 000	23
Busslomme mm			FV 60 hp 1	Høylandsbygd snuplass for buss	Vurdere tiltak for betring av dagens løysing med å snu på kaien	Vurdere mulighet for å etablere snuplass for buss	100 000	58

7.4.6 Enkeltiltak vegsikring, rekkverk, tunnel, fartsreduksjon

Omhandlar tiltak knytt til ulike enkeltiltak for vegsikring og fartsreduksjon. Tiltak retta mot vegsikring ligg også inne under kategori Strekningsvise tiltak

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Vegsikring mm	H		FV 551 hp 2	Furebergfossen bru	Fare ved stor vassføring, steinsprang frå elva.	Legge om veg forbi Furubergfossen bru.	Etter plan	24
Fartsreduksjon	H	S	FV 48 hp 7	Valen sentrum	I dag er strekninga 60-sone.	Skilte med 50-sone	25 000	71
Vegsikring mm		S	FV 48 hp 15	Ferjekaien Gjermundshamn	Trygge tilhøva for fotgj med tiltak gjerde eller liknande fysisk avgrensing for å hindre ulovleg parkering i sperrefelt på ferjekaien	Sikringstiltak for fotgjengarar frå ferja i retning busshaldeplass	5 000	64
Fartsreduksjon		S	FV 48 hp 11	Rosendal sentrum - utvide strekning med fartsdemparar	Sikre redusert fart før avkjøringa til skulane	Supplere med ekstra fartsdump før 1. avkjøring til skulane frå sør	25 000	38
Tunnel mm			FV 551 hp 1	Svoldal-tunnelen (mellom Årsnes og Ænes)	Tunnel manglar lys - skarp kurve i tunnel. Rekkverk i tunnelopningar manglar.	Etablere lys i tunnel. Alternativt kvitmalning av tunnelveggen. Rekkverk i tunnelopningar	100 000	16
Tunnel mm			FV 49 hp 9	Stussvikhovdatunnelen	Fare ved utforkøyning og bråstopp i tunnelportal .	Bygge rekkverk som må førast inn i tunnelportal	37 500	3

7.4.7 Vegljøs

Det er kome svært mange innspel om vegljøs.

Kategori	Pri	S	Veg	Stad	Problemskildring	Tiltak	Kostnad	Id
Vegljøs mm	H		FV 48 hp 9	Langgåta til Husnes (industrivegen)	Trong for vegljøs frå bustadområdet Langgåta	Vegljøs	315 600	65
Vegljøs mm	H		FV 48 hp 8	Reset - Teigen	Trong for vegljøs langs fylkesvegen	Vegljøs	656 400	67
Vegljøs mm	H		KV 32 hp 1	Frå Tofte skule ned "Nistevegen" ved Sæbø til kryss fv.48.	Lengre strekning skilta som gang- og sykkelveg	Vegljøs	320 000	72
Vegljøs mm	H		Ny veg	'Infrastrukturvegen', Bogsnæs	Trong for vegljøs . Fundament er sett ned	Vegljøs	142 800	70
Øvrige innspel om vegljøs fordelt etter krinsar								
Vegljøs mm			Hatlestrand	Fv.48 frå tunnel til skulen. Kryss fv.48/fv.49 til Netland. Tongjen.				
Vegljøs mm			Mauranger	Fv.551 Austrepollen. Fv.551 Sundal Fv.551 Ænes Vikjø				
Vegljøs mm			Malmanger	Fv.48 Løfallstrand (frå kryss gamle ferjekai til Neslia). Fv.551 Lyngstrand. Fv.48 v/nordre del av byggjefelt i Neslia Tåneset (få ljøs tilbake i eksisterande ljøsstolpar + nokre nye stolpar i bratt trafikkert veg). Fv.48 gangfelt v/skulen. Kyrkjebrotet og Goto. Veg til Seglem og Skeie.				
Vegljøs mm			Omvikedalen	Landakrysset til skulen. Sandviko til skulen.				
Vegljøs mm			Uskedalen	Kjærlandsvegen. Døsslandsvegen. Sandakaiaen. Frå busslomme og ned til skulen.				
Vegljøs mm			Herøysund	Fv.48 Lia til Herøysund. Fv.48 Haugen til busstopp sør Fv.48 Raudstein				
Vegljøs mm			Husnes	Busshaldeplass v/skulen og opp til ungdomskule. Sjå på tettleik av ljøs rundt skulen				

				og barnehagane. Fv.48 ved Hellandsbrua.				
Vegljos mm			Sunde	Fv.44 Grønstøl til Opsanger der det mangler. Bjellandsvegen Rørvikvegen Slettstølen-skulen. Ved skulen og barnehagen. Frå kryss fv.44 opp til skulen.				
Vegljos mm			Valen	Frå kryss fv.48 ned til Vågen.				
Vegljos mm			Sandvoll	v/Heio. Fv.48 v/skulen. Utåker til Holmedal.				
Vegljos mm			Halsnøy	"Nedstevegen" frå Eid kyrkje til Eidsvik. Frå byggjefelt Landamarka til Tofte skule.				

7.4.8 Samandrag kostnadsanslag fysiske tiltak

Foreslåtte prioriterte tiltak

Kategori	Pri	S	Stad	Kostnad	Id
Strekningvisse tiltak	H		Fv 60 Landa-Høylandsbygd	Etter plan	59
Strekningvisse tiltak	H		Fv 44 Husnes-Sunde. Fv. 44 om Kaldestad	Etter plan	14
Kryss/avkøyrslle	H		Fv 48 Helland-krysset Husnes	Etter plan	50
Kryss/avkøyrslle	H		Fv 48 Seimsfoss	Etter plan	39
Vegstandard	H		Fv 60 Landa-Høylandsbygd	Etter plan	59
Vegstandard	H		Fv 48 Omvikdalen - Lundssvingane	15 480 000	12
Vegstandard	H		Fv 551 / Fv 48 Årsnes-Løfallstand-Neslia	(70 000 000)	29
Vegstandard	H		Fv 544 Halsnøy Tofte - Sæbøvik (Toftebrekka)	13 320 000	10
Vegstandard	H		Fv 551 Årsnes-Mauranger parsell Ænes - Furuberg - forbi Tveitnes	Etter plan	25
Gangfelt mm	H	S	Fv 48 / 49 Gjermundshamn gangfelt	50 000	2
GS-veg, fortau mm	H		Fv 48 Bringedalsbygda	10 500 000	11
GS-veg, fortau mm	H		Fv 60 / 62 GS-veg Landa - Tofte	4 000 000	60
GS-veg, fortau mm	H		Fv 544 Opsanger bru- Reset	10 336 000	51
GS-veg, fortau mm	H		Fv 48 Sandvoll sentrum	Ikke vurdert	
Busslomme mm	H	S	Fv 48 Busslomme og fjellnakke Lundssvingane	500 000	40
Busslomme mm	H	S	Fv 48 Herøysund - busslomme bakketopp	350 000	47
Vegsikring mm	H		Fv 551 Furebergfossen bru	Etter plan	24
Fartsreduksjon	H	S	Fv 48 Valen sentrum	25 000	71
Vegljos mm	H		Fv 48 Langgåta til Husnes (industrivegen)	315 600	65
Vegljos mm	H		Fv 48 Reset - Teigen	656 400	67
Vegljos mm	H		Kv 32 Frå Tofte skule ned "Nistevegen" ved Sæbø til kryss fv.48.	320 000	72
Vegljos mm	H		'Infrastrukturvegen', Bogsnes	142 800	70

Foreslåtte strakstiltak

Kategori	Pri	S	Stad	Kostnad	Id
Kryss/avkøyrslle	H	S	Fv 48 Helland-krysset Husnes	200 000	50
Kryss/avkøyrslle		S	Fv 49 v/ Ølve oppvekstsenter	20 000	6
Gangfelt mm	H	S	Fv 48 / 49 Gjermundshamn gangfelt	50 000	2
Busslomme mm	H	S	Fv 48 Busslomme og fjellnakke Lundssvingane	500 000	40
Busslomme mm	H	S	Fv 48 Herøysund - busslomme bakketopp	350 000	47
Fartsreduksjon	H	S	FV 48 Valen sentrum	25 000	71
Sum				1 145 000	

8 Vedlegg

1. Ulukker og utryggleik
2. Tiltaksliste sortert etter nummer
- 3A Kart med personregistrerte ulukker innteikna – nordre del av kommunen
- 3B Kart med personregistrerte ulukker innteikna – søre del av kommunen