



FJELL KOMMUNE

Framlegg til kommunedelplan for trafikksikring 2017-2020

Høringsutkast

F
FRAMTID
I FJELL



Forord

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

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

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

Kriteriesettet utvalet har jobba med i denne revisjonen er:

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

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

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

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

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

For Trafikksikringsutvalet:

Anne Hestnes
Leiar.

Innhold

Samandrag.....	4
1. Innleiing	5
1.1. Organisering av planarbeidet	5
1.3. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid	7
1.4. Overordna føringar for trafikksikringsarbeid	8
1.5. Trafikksikker kommune	9
1.6. Trafikkagenten.....	9
1.7. Tilhøve til kommunale planar	10
2. Om Fjell kommune	13
2.1. Folkestruktur	13
2.2. Skule- og barnehagestruktur	14
2.3. Bustadbygging	15
2.4. Inn- og utpendling	15
2.5. Kollektivtilbod.....	15
2.6. Bilparken.....	15
2.7. Drift og investering på vegnettet	16
3. Ulukkessituasjonen 2010-2016	16
3.1. Ulukkesstatistikk for Fjell kommune	16
3.2. Ulukker og ulukketypar	17
4. Visjon, mål og tema for trafikksikringsarbeidet i Fjell	23
4.1. Tema 1: Barn og unge i trafikken	25
4.2. Tema 2: Trafikantåtferd - førebygging og haldningsskapande arbeid	26
4.3. Tema 3: Sykkel.....	28
4.4. Tema 4: Arealplanlegging og utbygging	29
4.5. Tema 5: Ulukker	30
5. Prioritering av tiltak for perioden 2016-2020	36
6. Handlingsplan	39
6.1. Førebyggjande og haldningsskapande tiltak:	39
6.2. Fysiske tiltak på vegnettet.....	45

Samandrag

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

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

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

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

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

Visjonen for trafikksekringsarbeidet er: Ei ulukke er éi for mykje! Med bakgrunn i visjonen er det formulert fem satsingsområde med tilhøyrande målsetjingar, som kommunen skal ha eit særleg fokus på i planperioden.

Barn og unge	- <i>auka tryggleiken for mjuke trafikantar.</i>
Trafikantåtferd	- <i>prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid.</i>
Sykkel	- <i>Fjell skal bli ein kommune der det er attraktivt og trygt å sykla.</i>
Planlegging og utbygging	- <i>trafikktryggleik skal prioriterast i all planlegging og utbygging.</i>
Ulukker	- <i>redusera talet på personskadeulukker med 20 % i planperioden.</i>

Handlingsplanen er ei utfyllande liste over tiltak som kommunen skal gjennomføra i planperioden, og tiltak som kommunen ønskjer skal utførast på fylkesvegane og riksvegen. Handlingsplanen byggjer på innspel frå innbyggjarane og frå samferdsleavdelinga i kommunen. Arbeidsgruppa og det politiske

utvalet som har arbeidd med planen har valt å prioritere barn og unge sine skulevegar, i tillegg til kommunale vegar. Vedtekne tiltak på det kommunale vegnettet er forpliktande for kommunen å følgja opp.

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

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

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

1. Innleiing

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

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

TS-planen for Fjell kommune har fleire funksjonar:

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

1.1. Organisering av planarbeidet

Komité for drift har vore styringsgruppe for kommunedelplanen. Det vart oppnemnd eit politisk trafikksikringsutval, som formelt har styrt arbeidet i den administrative arbeidsgruppa.

Arbeidsgruppa har vore breitt samansett, med representantar frå kommunen og Statens vegvesen. Arbeidsgruppa og det politiske utvalet har hatt jamlege møter vinteren og våren 2016.

Arbeidet har vore leia av Trafikksikringsutvalet:

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

Planen er utarbeida av ei arbeidsgruppe bestående av:

- Marit Selberg Sigurdson, Plan- og utbyggingssjefen (prosjektleder)
- Therese Skårnes Borgen, Eigedomssjefen (planeigar)
- Terje Dolvik, Eigedomssjefen
- Nina Høyem, Skulesjefen
- Bjørn Rune Tvedt, Statens vegvesen

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

Frå februar til april 2016 vart det samla inn informasjon og synspunkt frå innbyggjarane. Det kom til saman 36 innspel frå skular v/FAU og elevråd, UKS, Fjell eldreråd, barnehagar, grendalag og privatpersonar. Innspela gav arbeidsgruppa eit godt bilete på kva som påverkar tryggleiken i trafikken, stader folk opplever som utrygge, og kvar det skjer farlege situasjonar. I tillegg la Eigedomssjefen fram ei liste på 17 kommunale vegar som har særskilt behov for tryggingstiltak eller oppgradering.

Til saman vart det meldt inn ønskjer om 113 fysiske tiltak på vegnettet, med denne fordelinga:

- 73 tiltak på fylkesvegane.
- 40 tiltak på dei kommunale vegane.

Arbeidsgruppa og trafikksikringsutvalet har gjennomført éi synfaring, der mange av dei innmeldte tiltaka vart inspisert.

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

1.2. Måloppnåing frå TS-plan 2013-2016/20

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

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

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

1.3. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid

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

Fysiske tiltak på vegnettet:

RV 555: Statens vegvesen.

Fylkesvegar: Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen.

Kommunale vegar: Fjell kommune v/Eigedomssjefen.

Trafikantåtferd: opplæring, informasjon, kontroll og overvaking:

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

Informasjon: Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fjell kommune.

Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen.

Fjell kommune

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

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

Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkeskommune er vegeigar av fylkesvegnettet. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss, og den har også eit pådrivar- og samordningsansvar for folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen arrangerer trafikksikringskonferanse for kommunane kvart år, og gir tilskot til kommunale TS-planar.

Samferdselsutvalet fungerer som trafikksikringsutval i Hordaland fylkeskommune.

Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland (FTR) er eit rådgjevande organ for dette utvalet i saker som

gjeld trafikksikring. Utgangspunktet for arbeidet til FTR er fylkeskommunen sin fireårige handlingsplan for trafikksikring.

Statens vegvesen

Statens vegvesen (Vegvesenet) er felles vegadministrator for riks- og fylkesvegar, og har ansvar for å tryggja ferdsla på riks- og fylkesvegnettet. Vegvesenet har ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av vegane. Vegvesenet har også ansvar for planlegging og utbygging av gang- og sykkelvegar langs riks- og fylkesvegane. Kommunen har ansvar for drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs fylkesvegane, utanom dei fylkesvegane som vart klassifisert ned frå riksvegar i 2010. I Fjell gjeld dette FV 559, FV 561 og FV 555 (tidlegare RV 555).

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

Lensmannskontoret

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

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

Trygg Trafikk

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

1.4. Overordna føringar for trafikksikringsarbeid

Nullvisjonen

Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre. Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vera aktsame.

Styresmaktene skal sørge for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafikksikring i Noreg.

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

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

Handlingsplan for trafikktryggleik i Hordaland 2014-2017

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

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

1.5. Trafikksikker kommune

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

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

1.6. Trafikkagenten

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

1.7. Tilhøve til kommunale planar

Fleire lokale planar gir overordna føringar for kommunen sitt trafiksikringsarbeid.

I [handlingsprogram 2016-2019](#), vedteken i kommunestyre 17.12.2016, er det vedtatt 12 politiske mål for perioden. To av desse omhandlar vegsystemet i kommunen:

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

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

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

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

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

Kommunen arbeider med utviklinga av sentrumsområda på Straume, Bildøyna og Ågotnes.

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

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

I utvikling av sentrumsområdet på Ågotnes vil bruken av dagens offentlege areal endra seg. Det vil koma vekst i biltrafikken og vekst i talet på mjuke trafikantar, noko som potensielt betyr større trafikale utfordringar. For å sikra trygge sentrumsområde for både gåande, syklende og køyrande er det vesentleg at Fjell kommune set av midlar til trafiksikringstiltak. Denne planen set ikkje av midlar

til framtidige trafiksikringstiltak på Ågotnes, men det vert sett av 600 000,- til analyse og strakstiltak i området rundt snuhammaren i det offentlege området ved barneskulen og barnehagane. Det er tidsperspektivet for utvikling av sentrumsområdet som er årsaka til at det ikkje vert sett av midlar til framtidige trafiksikringstiltak i denne planperioden, men ved neste revidering må dette vurderast på nytt.

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

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

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

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

[Kommunedelplanen for bustadutvikling 2013-2020](#) har klare målsettingar om at bustadområde skal byggast med gode kvalitetar. I dette ligg det at bustadområda skal bli utforma med omsyn til trafikktryggleik.

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

Reguleringsplanar på vegnettet

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

Vegnr.	Strekning	Status	Merknader
RV 555	Straume – Knarrevika (kollektivfelt)	Regulert	

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

Kjelde: Fjell kommune

2. Om Fjell kommune

2.1. Folkestruktur

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

Det er venta at talet på innbyggjarar vil auka til 41 300 fram mot år 2040. Om Fjell, Sund og Øygarden slår seg saman, vil den nye storkommunen ha rundt 60 000 innbyggjarar i 2014. Veksten er venta å vera størst i talet på innbyggjarar over 67 år, medan det er venta lågast vekst i aldersgruppa 20-44 år.

I 2016 er innbyggjarane fordelt slik på grunnkrinsane:

Tabell 2: Innbyggjartal fordelt på grunnkrinsar

Grunnkrins	Personar
Turøy	155
Misje	309
Solsvik/Landro	883
Vindenes	570
Angeltveit	1202
Ågotnes	1277
Kårtveit/Eide	589
Spjeld	303
Fjereide	86
Knappskog	1206
Morland/Morlandstø	408
Kolltveit	1176
Bildøy	618
Ekerhovd	426
Lie	464
Algrøy	390
Sekkingstad	292
Skålvik	424
Skoge-Møvik	893
Lokøy	146
Syltøy	127
Nesse	413
Kallestad	251
Tellnes	524
Ulveset	329
Fjell	702

¹ Kjelde: SSB, Statistikkbanken

Anglevik/Våge	397
Foldnes vest	415
Foldnes aust	875
Foldnes sør	1005
Knarrevik	1822
Valen	937
Storhilleren/Straume	1473
Arefjord/Brattholmen/Snekkevik	2518
Ebbesvik	177
Bjørøy	991
Ukjend grunnkrins	97
Samla innbyggartal i Fjell kommune	24870

Kjelde: SSB

2.2. Skule- og barnehagestruktur

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

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

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

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

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

Kjelde: SSB

Tabell 4: Elevtal 2015/2016

Barneskular	1.-4. trinn	5.-7. trinn	Totalt
Ågotnes	188	137	325
Foldnes	177	122	299
Koltveit	152	97	249
Brattholmen	120	114	234
Ulveset	129	85	214
Landro	108	86	194
Knappskog	116	77	193
Innføringsklasse er ikkje medrekna.			

Hjelteryggen Spesialavdelinga er ikkje medrekna.	85	72	157
Skålevik	82	53	135
Bjørøy	64	49	113
Liljevatnet	60	52	112
Tellnes	44	26	70
Misje	32	18	50
Danielsen	86	71	157
Totalt			2502
Ungdomsskular			8.-10. trinn
Fjell ungdomsskule			499
Tranevågen ungdomsskule			391
Danielsen ungdomsskule			210
Totalt			1100

Kjelde: Fjell kommune

2.3. Bustadbygging

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

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

2.4. Inn- og utpendling

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

2.5. Kollektivtilbod

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

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

2.6. Bilparken

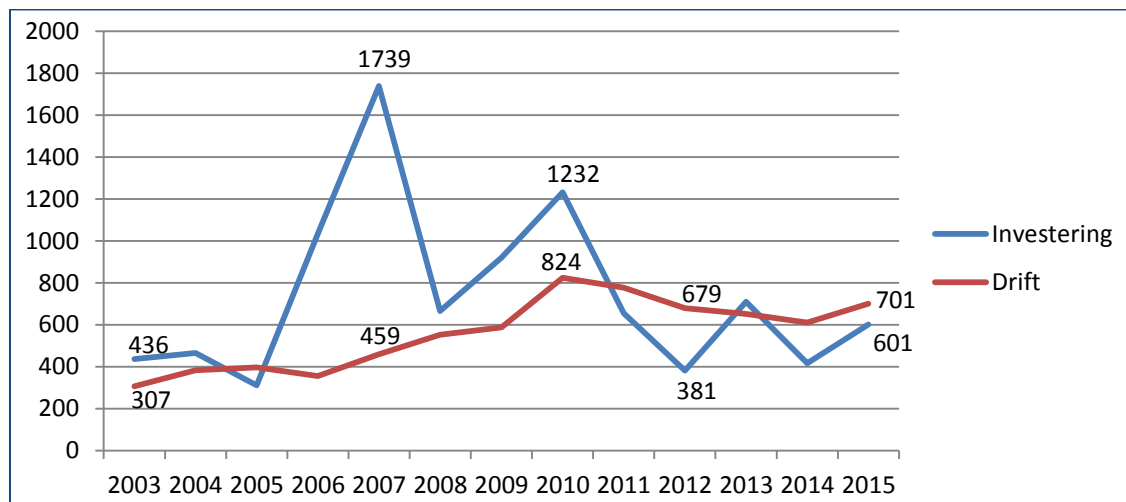
Ved utgangen av 2015 var det registrert 12 702 personbilar i Fjell, noko som er ein auke på 1896 bilar sidan oppstart av førre trafikksikringsplan i 2011. Talet viser at annankvar innbyggjar i kommunen eig ein personbil. Personbilane utgjer 77 prosent av alle registrerte motoriserte køyretøy i kommunen.

Til saman var det i 2015 registrert 16 415 motoriserte køyretøy i kommunen.

2.7. Drift og investering på vegnettet

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

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



Kjelde: SSB

3. Ulukkesituasjonen 2010-2016

3.1. Ulukkesstatistikk for Fjell kommune

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

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

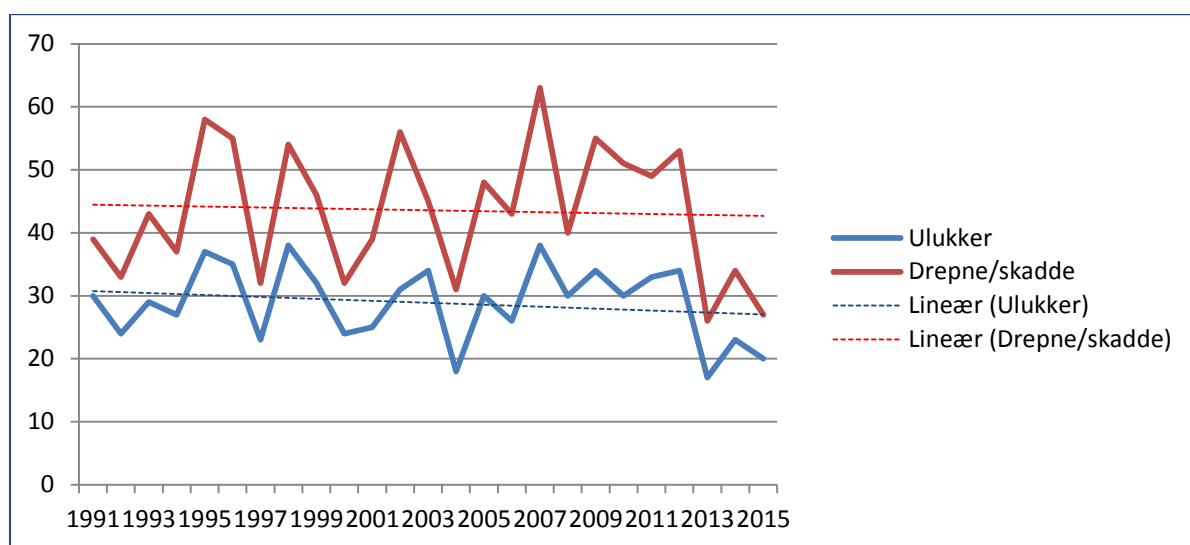
Fjell kommune er på andre plass på ulukkesstatistikken i Hordaland, etter Bergen kommune, noko som heng saman med trafikkbiletet og stor trafikkmengd. Til dømes har årsdøgntrafikken (ÅDT)² over

² ÅDT: gjennomsnittleg tal passerande bilar i løpet av eitt døgn

Sotrabrua auka frå 12 500 i 1991 til 25 000 i 2010, og 31 000 i 2015. Generelt sett er det slik at når trafikkmengda aukar, aukar talet på personskadeulukker nesten proporsjonalt³. Til trass for den store auken i folketal, køyretøy og trafikkmengd, har talet på ulukker i Fjell likevel haldt seg rimeleg stabilt dei siste 25 åra, og hatt ein klar nedgang dei seinaste åra. Dette kan ha samanheng med at aukande trafikk fører til at farten går ned, og at trafikantane skjerpar merksemda. I tillegg er det blitt satsa på tiltak som gir lågare fart i både sentrumsområda og i bustadområda. Dette har auka tryggleiken, spesielt for mjuke trafikantar.

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

Figur 2: Trafikkulukker i Fjell kommune, 1991-2015



Kjelde: Statens vegvesen

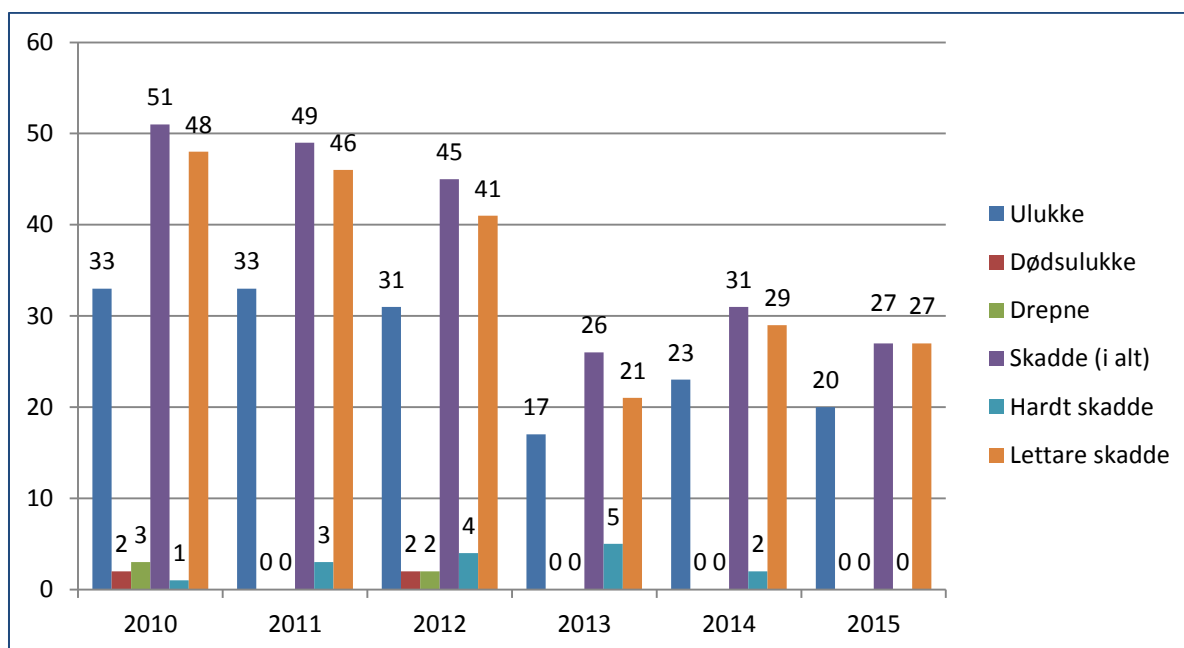
Dei rette, stipla linene i figuren over viser tendensen i ulukkesutviklinga. Tendensen er at talet på ulukker og talet på drepne og skadde går jamt nedover, sjølv om det kan vera store svingingar frå år til år.

3.2. Ulukker og ulukketypar

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

³ Transportøkonomisk institutt: Trafikksikkerhetshåndboken

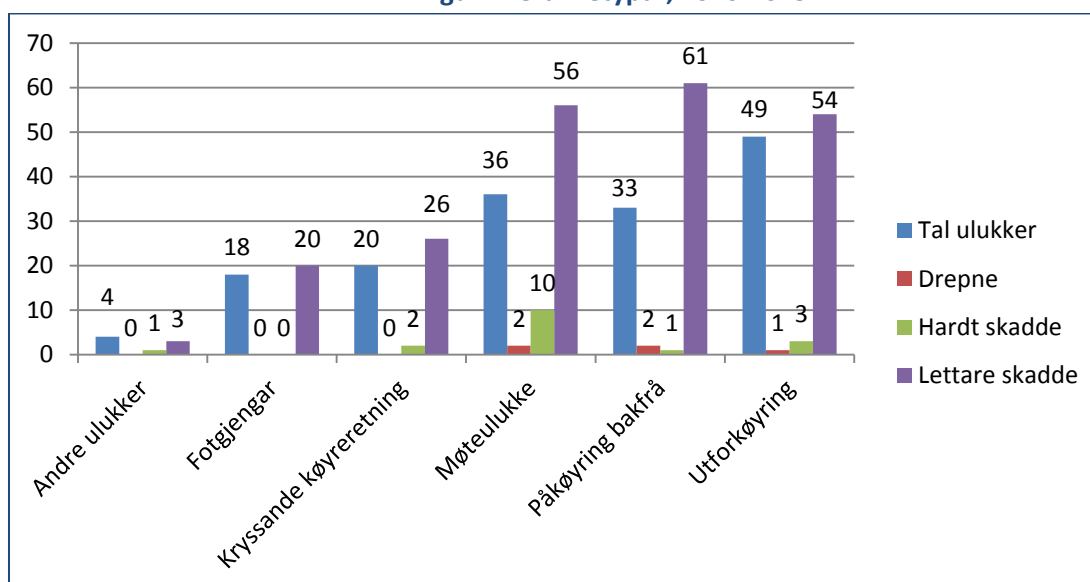
Figur 3: Ulukker med drepne og skadde, 2010-2015



Kjelde: Statens vegvesen

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

Figur 4: Ulukketypar, 2010-2015



Kjelde: Statens vegvesen

Ulukkesbiletet i Fjell vert dominert av utforkøyringsulukker og møteulukker, med til saman ca. 53 %

av ulukkene. Utforkøyningane skjer i stor grad på FV 561 (8 ulukker), FV 555 (6 ulukker), FV 210 (6 ulukker). Møteulukkene skjer hyppigast på RV 555 (16 ulukker) og FV 555 (4 ulukker). Påkøyningar bakfrå utgjør den tredje største ulukkegruppa med ca. 21 %. Desse ulukkene skjer oftast på RV 555 (17 ulukker) og FV 561 (10 ulukker). Kryssulukkene (12%), hender stort sett på RV 555 (7 ulukker) og FV 209 (4 ulukker). Fotgjengarulukkerne skjedde på desse vegane:

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

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

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

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

Tabell 5: Trafikantgruppe – skadegrad, 2010-2015

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

Kjelde: Statens vegvesen

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

Tabell 6: Personskadar etter aldersgruppe 2010-2015

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

Kjelde: Statens vegvesen

Tabell 7: Aldersgruppe fordelt på trafikantgruppe

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

75–79	0	0	2	0	0	0	0	0	0
80+	0	0	2	2	1	0	0	0	0
Ukjend	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	0	3	147	53	18	8	3	3	7

Kjelde: Statens vegvesen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabell 8: Trafikkulukker fordelt på vegar

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

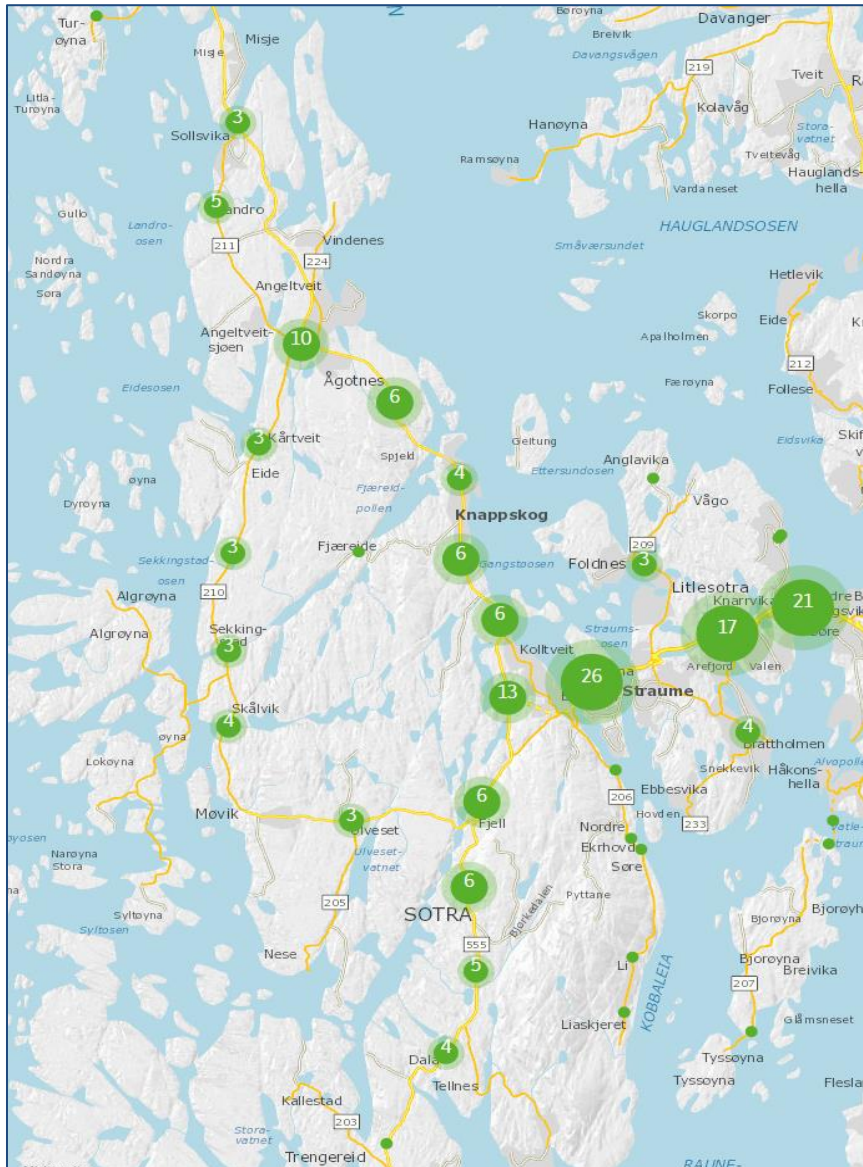
Kjelde: Statens vegvesen

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

Tabell 9: Oversyn over km vegtype i Fjell

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

Figur 5: Kart over ulukker, 2010-2015



Kjelde: Statens vegvesen

4. Visjon, mål og tema for trafikksikringsarbeidet i Fjell

Visjonen for trafikksikringsarbeidet i Fjell kommune bygger på den nasjonale nullvisjonen, og er formulert slik: **Ei ulukke er éi for mykje!**

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

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

Visjon: **Ei ulukke er éi for mykje!**

Tema 1: Barn og unge

Mål: Auka tryggleiken for mjuke trafikantar

Strategiar:

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

Tema 2: Trafikantåtferd

Mål: Prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid

Strategiar:

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

Tema 3: Sykkel

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

Strategiar:

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

Tema 4: Arealplanlegging og utbygging

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

Strategiar:

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

Tema 5: Ulukker

Mål: Redusera talet på personskadeulukker med 20 % i planperioden

Strategiar:

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

4.1. Tema 1: Barn og unge i trafikken

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

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

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

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

Skuleveg

Opplæringslova kapittel 7 omhandlar elevar si rett til skuleskyss. Skyssgrensa er 2 km for elevar på 1.trinn og 4 km for elevar på 2.-10.trinn. I tillegg har elevane rett på skyss dersom skulevegen er særleg farleg eller vanskeleg. Utdanningsdirektoratet (Udir-3-2009) presiserer at elevar som ferdast i trafikken alltid vil vera utsett for ein viss fare, og at vilkåret "særleg farleg" må bli forstått som ein fare utanom det vanlege. Vurderingane må derfor byggja på ei konkret skildring av vegen sett opp mot einskilde barn sine føresetnader for å klara desse utfordringane.

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

Mange stader i kommunen manglar det fortau eller gang- og sykkelveg som skil dei mjuke trafikantane frå trafikken. Mange foreldre opplever skulevegen som så farleg for barna at dei vel å køyre dei til og frå skulen. Ofte kan dette vera den einaste praktiske løysinga, men samtidig medfører foreldrekøyringa ei sterk auke av trafikken rundt skulen. Som regel er ikkje skulen sitt nærområde laga for å ta imot den auka trafikken på ein trygg måte. I tillegg kan det vere trengsel, travelheit,

⁵ Kjelde: www.tryggtrafikk.no

⁶ Kjelde: www.barnastrafikkclubb.no

stress og eit uoversiktleg trafikkbilde når mange leverer eller hentar barna til same tid. Dermed oppstår det uoversiktlege og farlege situasjonar i forbindelse med stans, rygging og snuing, og resultatet blir auka trafikkfare for alle som ferdast til og frå skulen.

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

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

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

4.2. Tema 2: Trafikantåtferd - førebygging og haldningsskapande arbeid

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

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

Kommunen har stor påverknad på **opplæring** og det haldningsskapande arbeidet, særskilt gjennom skule-, barnehage- og helsesektoren. Helsestasjonane er eit godt utgangspunkt for rettleiing, då alle foreldre og barn vert nådd gjennom rutinekontrollar, og ungdommar gjennom helsestasjon for ungdom. Informasjonstiltak og prosedyrar er nærare skildra i handlingsplanen, i kap. 6.

Trafikkopplæring er ikkje obligatorisk i barnehagen sin rammeplan, men alle barnehagar arbeider med trafikantåtferd i naturlege samanhengar. Det er tradisjon for å nytta naturområda utanfor barnehagane, og for mange barnehagar inneber det at barna må ferdast langs trafikkerte vegar. Den beste opplæringa skjer ute i trafikken saman med vaksne, og barnehagane kan bidra til gode

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

trafikkvanar, slik at barna er rusta til å ferdast åleine når dei vert større. Tiltak i barnehagane er nærare skildra i handlingsplanen.

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

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

Tiltak i skulane er nærare skildra i handlingsplanen.

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

Nyare forskning tyder på at deler av hjernen utviklar seg noko seinare hjå menn enn hjå kvinner. Frontallappen som mellom anna styrer risikoforståing er ikkje ferdig utvikla hjå menn før ved 24 års alder, og kan vera noko av forklaringa på kvifor unge menn er overrepresentert i det nasjonale ulukkeiletet⁸. Dette gir oss store utfordringar når det kjem til tiltak retta mot unge menn, men fortel òg kor viktig det er å ha kontinuerleg fokus på trafikksikring frå barndomen og opp til vaksen alder. For unge, uerfarne bilførarar er god kjennskap til og respekt for risikoen ein utset seg

Fakta om refleks:

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

Huskereglar om refleksbruk:

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

Kjelder: Transportøkonomisk institutt, Statistisk sentralbyrå, Trygg Trafikk

⁸ Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010 - 2013

sjølv og andre for i trafikken, viktig å få formidla gjennom foreldre, skule og køyreskular. Også frivillige organisasjonar, som til dømes idrettslag kan vera bidragsytarar til å skapa gode trafikantthaldningar. For mange ungdommar er kanskje fotballtrenaren ein viktigare rollemodell enn kva foreldra er, i denne perioden i livet.

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

4.3. Tema 3: Sykkel

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

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

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

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

For at sykkel skal vera eit konkurransedyktig alternativ til bil må det vera raskt og attraktivt å sykla. Ein skal kunna setja seg på sykkel heime og sykla på sykkelveg som er trygge og av god kvalitet heilt frem til reisemålet. Reisetida bør vera så kort som mogleg, og gjerne kortare enn reisetida med bil. Traseen må difor vera direkte og helst som ein snarveg sett i forhold til bilvegen. Utrygge situasjonar oppstår gjerne på stader der syklistar deler areal med fotgjengarar eller bilistar, noko som

kan vera ubehageleg og farleg for begge parter. Ulike trafikantgrupper bør difor skiljast fysisk så langt det lét seg gjera.

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

4.4. Tema 4: Arealplanlegging og utbygging

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

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

Areal- og transportplanlegging har stor innverknad på trafikkmengde, reiselengde, vegval og val av transportmiddel. Sidan talet på personskadeulukker aukar omtrent proporsjonalt med talet på køyrte kilometer⁹, har arealplanlegging og byggesakshandsaming stor innverknad på trafiktryggleiken. Det er også enklare å planleggja trafikksikker arealbruk¹⁰, enn å innføra trafikksikre løysingar på allereie utbygd areal¹¹.

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

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

- Samlokalisera vegar, bustader, arbeidsplassar og anna verksemd, slik at trafikkmengda og reiseavstanden blir minst mogleg.

⁹ Transportøkonomisk institutt: Trafikksikkerhetshåndboken

¹⁰ Førebyggjande tiltak

¹¹ Avbøtande tiltak

- Unngå å blanda trafikk ved å etablere eit trafikksystem som separerer fotgjengarar og syklistar frå motorkøyrer på vegar med fartsnivå over 30 km/t.
- Redusera bilbruken og auka andelen som går, sykklar eller reiser kollektivt.
- Etablere sikre og attraktive vegar for fotgjengarar og syklistar.
- Etablere snarvegar.
- Etablere attraktive kollektivtilbod mellom byggjeområda og sentra/viktige funksjonar.
- Etablere eit vegnett som skjermar tilkomstvegar frå gjennomgangstrafikk.
- Gjere trafikksystemet enkelt og oversiktleg for alle trafikantar.
- Utforma den enkelte vegen slik at risikonivået på vegen blir lågt.

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar

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

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

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

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

Samordning av prosjekt

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

4.5. Tema 5: Ulukker

I kapittel to vart ulukkestatistikken for Fjell kommune presentert. I dette kapitlet følgjer ei skildring av retningsliner og effekten av dei fysiske trafikksikringstiltaka som vert mest nytta, og som i stor

grad vert etterspurt av innbyggjarane.

Retningslinjer og verknader av fysiske tiltak

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

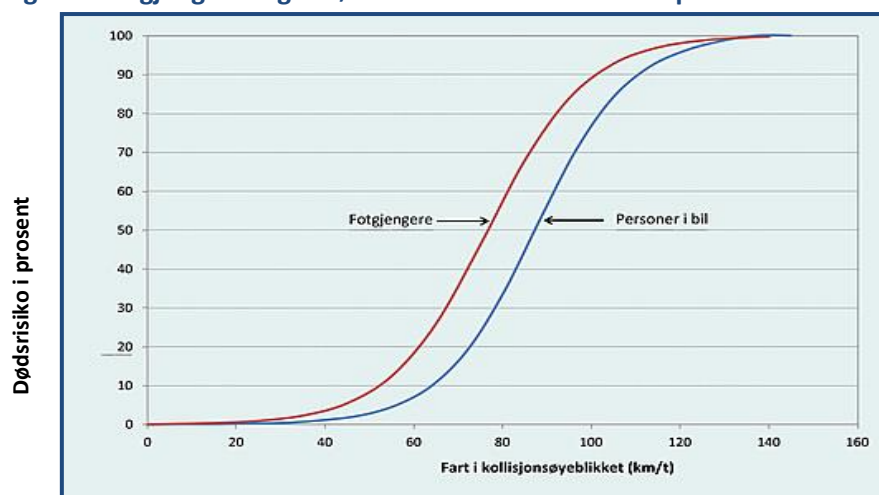
Nedanfor følgjer ei skildring av retningslinjer og effekten av dei trafikkisikringstiltaka som vert mykje nytta, og som i stor grad vert etterspurt av innbyggjarane. Kjeldene til oversikta er i hovudsak *Effektkatalog for trafikkisikkerhetstiltak* (Transportøkonomisk institutt:2006), *Trafikkisikkerhets-håndboken*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

Redusert fartsgrense:

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

Høg fart og stor fartsvariasjon aukar risikoen for ulukker fordi krava til observasjons- og reaksjonsevne hos trafikantane aukar. Med høg fart aukar bremselengda proporsjonalt med kvadratet av hastigheita, og menneskekroppen har kritiske tålegrenser som er vel dokumentert¹². Ni av ti fotgjengarar overlever ei påkøyrse i 30 km/t. Om farten er 50 km/t vil berre to av ti fotgjengarar overleve samanstøyten. Ein bilfører har stor sjans for å overleva ein sidekollisjon ved påkøyrse under 50 km/t og ein frontkollisjon mellom personbilar ved hastigheit under 70 km/t. Ved høgre fart vert denne sjansen betrakteleg redusert¹³.

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



Kjelde: Trafikkisikkerhetshåndboka, Statens vegvesen.

¹² Trafikkisikkerhetshåndboka, Statens vegvesen

¹³ Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2010-2013

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

I Fjell kommune skal det:

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

Fysisk fartsdemping:

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

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

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

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

Fartsgrense 50 km/t:

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

Fartsgrense 30 km/t og 40 km/t:

- I bustadområde *skal* fysiske fartsdempande tiltak opparbeidast dersom 15% av køyretøya (målt fart) bryt fartsgrensa med meir enn 5 km/t.
- I andre område *bør* fysiske fartsdempande tiltak opparbeidast dersom 15% av køyretøya (målt fart) bryt fartsgrensa med meir enn 5 km/t.
- Ved fartsgrense 30 km/t og ofte ved 40 km/t er det i utgangspunktet nødvendig med fartsdempande tiltak. Om ønskjeleg kan fartsdempande tiltak bli opparbeidd utan at det vert gjennomført fartsmålingar.

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

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

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

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

Forkøyrsvegar:

Vegar som får status som forkøyrsvegar skal ha:

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

Gangfelt/kryssing av veg:

Dei fleste ulukker som involverer fotgjengarar skjer ved kryssing av veg. Undersøkingar viser at gangfelt som berre er merka opp og skilta på vanleg måte, gir dårleg tryggleik for dei mjuke trafikantane. Årsakene er ofte at bilførarane ikkje respekterer vikeplikta for dei gåande, og at dei gåande vert mindre merksame på trafikken ved kryssing på gangfelt (falsk tryggleikskjensle). I Effektkatalogen vert det oppgitt at opparbeiding av eit ordinært gangfelt *aukar* talet på ulukker med gjennomsnittleg 26 %, samanlikna med kryssing utan gangfelt. Også SINTEF¹⁴ konkluderer med at gangfelt ikkje er eit effektivt trafikksikringstiltak utan at det vert gjort ytterlegare tiltak. I følgje Effektkatalogen vert fotgjengarulukken nærast halvert ved opparbeiding av heva gangfelt (gangfelt over ein fartshump), der det før var vanleg gangfelt. Samtidig vert også køyretøyulukken redusert med ca. 30 %, grunna fartsreduksjon. Heva gangfelt har derfor ein langt betre trafikksikringseffekt enn vanlege gangfelt.

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

I Fjell kommune:

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

Kriterium for opparbeiding av gangfelt:

Generelle kriterium:

- Fartsgrense 60 km/t eller lågare.

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

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

Unntak frå desse to siste krava kan vurderast:

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

Fartsgrense 30 km/t:

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

Fartsgrense 40 km/t:

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

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

Fartsgrense 50 km/t:

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

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

Fartsgrense 60 km/t:

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

Der det blir opparbeidd gangfelt i 60 km/t skal fartsnivået vera lågare enn 45 km/t (eks. ved rundkøyningar), elles må gangfeltet signalregulerast. Alternativt må fartsgrensa setjast ned og

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

Undergang/gangbru:

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

Signalregulerte gangfelt:

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

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

Fortau:

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

G/S-veg:

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

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

Etablering av fortau og G/S-vegar gir ein positiv helsegevinst. Det vert enklare å komma seg fram til fots og på sykkel, og det aukar trivselen i eit nabolag. I tillegg fungerer eit samanhengande nett for gåande og syklende som bindeledd mellom barn og naboar, og som rekreasjons- og mosjonsarena for unge og gamle. Det er eit nasjonalt mål å utvikla samanhengande sykkelnett i byar og tettstader.

I Fjell kommune skal det vurderast:

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

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

Veglys:

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

Retningslinjer i Fjell kommune:

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

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

Busslommer, av- og påstigingsplassar ved skulane:

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

Fjellsikring

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

5. Prioritering av tiltak for perioden 2016-2020

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

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

1) Satsingsområda i planen:

- Auka tryggleiken i trafikken for mjuke trafikantar, med særskilt fokus på barn og unge.

- Redusera talet på trafikkulukker ved å fokusera på dei mest vanlege ulukkene: påkøyning bakfrå, møteulukker og utforkøyning.
- Prioritera førebyggjande og haldningsskapande arbeid.
- Sikra at trafiksikring blir teken i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging.
- Prioritera samanhengande gang- og sykkelveg.

2. Overordna føringar:

- Særskilt fokus på tiltak knytt opp mot skuleveg, skular og barnehagar.
- Det skal vera ei fartsgrense på 30 km/t forbi skular og barnehagar.
- Det skal vera ei fartsgrense på 30 km/t i alle bustadfelt, det kan vera 40 km/t på samleveggar.
- Som hovudregel skal det opparbeidast heva gangfelt framfor vanlege gangfelt.
- Det skal arbeidast kontinuerleg med sanering av talet på avkøysler frå offentleg veg.
- Ved tilrettelegging for mjuke trafikantar skal hovudløysinga vera universelt utforma.
- I samband med utbygging av nye bustadområde skal veglys, fortau/G/S-veg og kryssutforming vera på plass som vist i plan/vedtak, før folk flyttar inn.
- I samband med utbygging skal det alltid gjerast ei vurdering av naudsynte trafiksikringstiltak og ansvar for finansiering og gjennomføring. Dette gjeld fortau, G/S-veg, trygg kryssing, veglys, planskilt kryssing av hovudveg, fysisk fartsdemping m.m.

3. Kriteriesett:

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

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

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

Handlingsplanen sin struktur:

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

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

A) Tiltak på kommunale vegar:

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

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

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

B) Tiltak på fylkeskommunale vegar:

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

Det er Vegvesenet som har vedtaksmynde når det kjem til tiltak på det overordna vegnettet. Fjell kommune vil søkja om å få gjennomført tiltaka i handlingsplanen, men det er ikkje gitt at Vegvesenet vil godkjenna ønskja endringar og tiltak.

C) Årlege løyvingar

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

6. Handlingsplan

6.1. Førebyggjande og haldningsskapande tiltak:

Tema: Barn og unge, trafikantåtferd

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

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

Tema: Sykkel

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

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Delta i sykkelbynettverket	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden
Søkja om å bli sykkelby	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden
Kartleggja infrastruktur for sykkel gjennom Byregionsprogrammet	Plan- og utbyggingssjefen	2017
Gjennomføra ei sykkelundersøking (tal syklistar, årsaker m.m.)	Plan- og utbyggingssjefen	Planperioden

Prosjekt om trygg sykkelparkering på Straume	Plan- og utbyggingssjefen	2017
Delta i «Alle barn sykler». Sykkelopplæring i regi av Sykkel-VM 2017	Plan- og utbyggingssjefen	2017

Tema: Arealplanlegging og utbygging

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

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

Tema: Barn og unge

Mål:

Auka tryggleiken for mjuke trafikantar

Helsestasjonane

Auka kunnskapen til barn og foreldra om trafikktryggleik.

Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Helsestasjonane tar opp trafikktryggleik under svangerskapskontrollar og kontrollar etter fødsel.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
Heimebesøk til foreldre med nyfødde barn: Informasjon og råd om m.a. sikring av barn i bil. Utdeling av brosjyrane "Barn og sikkerhet 0-6 mnd" og "Dyrebar last".	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg

6-mnd-konsultasjon: Utdeling av brosjyrane "Barn og sikkerhet 6 mnd-2 år" og "Sikring av barn i bil".	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
2-års-konsultasjon: Utdeling av brosjyren "Barns miljø og sikkerhet 2-4 år".	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
4-års-konsultasjon: Utdeling av brosjyren "Barns miljø og sikkerhet 4-6 år".	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
5-års- / skulestartkonsultasjon: Samtale om tryggleik på skuleveg. Utdeling av brosjyren "Barns miljø og sikkerhet".	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
7-års-konsultasjon: Tema for helseopplysning: skuleveg, ulukker, skader.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar og premiar frå Trygg Trafikk.	Leiande helsesøster / personell	Kontinuerleg

Barnehagane

Auka kunnskapen til barn og unge om trafikktryggleik.

Gjera barna til gode trafikantar.

Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikkopplæring skal vera ein del av årsplanane til barnehagane.	Styrarar og tilsette	Årleg
Trafikktryggleik og trafikkopplæring som tema på foreldremøta.	Styrarar og tilsette	Årleg
Gjennomgå rutinar for å ivareta tryggleiken til barna ved henting og bringing, med foreldre og tilsette.	Styrarar og tilsette	Årleg
Skriftlege rutinar ved ferdsel langs trafikkert veg m/ barnehagebarn (refleksvestar, trygg trafikkåtferd, vaksne rollemodellar etc.).	Styrarar og tilsette	Årleg

Barna får opplæring i trafikktryggleik, med jamne mellomrom heile året: <ul style="list-style-type: none"> - Enkle trafikkreglar for fotgjengarar. - Bilbelte, sykkelhjelm og refleks. 	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar.	Styrarar og tilsette	Årleg
Markering av refleksdagen 20. oktober.	Styrarar og tilsette	Årleg
Undervisningsprogram frå Trygg Trafikk eller Tarkus skal gjennomførast i alle barnehagane.	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Barnehageavdelingar kan melda seg inn i Barnas Trafikkklubb, og nytta dette aktivt i undervisning og lek.	Styrarar og tilsette	Kontinuerleg
Barnehagar kan søkja Fjell kommune og Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland om tilskot til trafikantretta tiltak, som t.d.: <ul style="list-style-type: none"> - Trafikkopplæringsprosjekt - Materiell til trafikkopplæring. - Føredragshaldarar (t.d. til foreldremøte m/tema trafikktryggleik). 	Styrarar og tilsette	Årleg

Skulane

Gjera barna til gode trafikantar.

Auka foreldra sitt medvit om førebygging av barneulukker.

Tips til tiltak:

- Skuleklassar kan melda seg inn i Barnas Trafikkklubb, og nytta dette aktivt i undervisning og lek.
- Skular kan søkja Fjell kommune og Fylkestrafikksikringsrådet i Hordaland om tilskot til trafikantretta tiltak, som trafikkopplæringsprosjekt, materiell til trafikkopplæring eller føredragshaldarar (t.d. til foreldremøte m/tema trafikktryggleik).
- Skulane og foreldra kan oppretta ordning med "følgjeven" på skulevegen, i staden for buss eller privatbil.

Småskuletrinnet (1.-4. klasse)

Forslag til tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikktryggleik som tema på foreldremøta - T.d. rutinar for trafikkåtferd ved henting og bringing.	Lærarar/ foreldra	Kontinuerleg
Trafikksikring som fast tema i SU og FAU.	SU/FAU	Kontinuerleg
Utdeling av refleksar og refleksdemonstrasjon.	Rektor, lærarar	Årleg
Markering av refleksdagen 20. oktober.	Rektor, lærarar	Årleg
Opplæring: - Ferdsel i trafikken / gå-trening på skuleveg. - Buss til skulen; busstopp og kryssing av veg. - Refleks - Bilbelte - Sykkelhjelm - Ferdsel i stor trafikk.	Rektor, lærarar, foreldra	Årleg
Praktisk trening i å ta buss til og frå skulen: - Åtferd på busstopp. - Åtferd på bussen. - Kryssing av veg.	Rektor, lærarar, foreldra	Årleg
Vurdera å oppretta ordning med "følgjeven" på skulevegen, i staden for buss eller privatbil.	SU/FAU/foreldra	Årleg

Mellomtrinnet (5.-7. klasse)

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

Markering av refleksdagen 20. oktober.	Rektor, lærarar	Årleg
Fylkeskommunen arrangerer <i>Fylkesfinalen i sykling</i> for 6. klassingar kvart år i september.	HFK, lærarar	Årleg

Ungdomstrinnet (8.-10. klasse)

Tiltak	Ansvar	Tidspunkt
Trafikktryggleik som tema på foreldremøta - T.d. rutinar for trafikkåtferd ved henting og bringing.	Lærarar/foreldra	Kontinuerleg
Trafikksikring som fast tema i SU og FAU.	SU/FAU	Kontinuerleg
Førebyggjande og haldningsskapande arbeid - T.d. prosjektarbeid om trafikk / rollespel. - Vitjing av trafikkskadd. - Informasjon om rus og trafikk.	Skulen, Trygg Trafikk, Politiet	
Utdeling av refleks.	Skulen, Trygg Trafikk	Årleg
Mopedopplæring frå fylte 15 år kan bli innført.		

Andre tiltak

Bedrifter:

Kommunen oppmodar bedrifter til å:

- Ha TS-dag ein gong i året.
- Ha trafikktryggleik som tema på personalsamlingar ved jamne mellomrom.
- Vitja "Trafikksikkerhetshallen i Hordaland" og nytta deira bedriftsopplegg om trafikktryggleik.

Idrettslag:

Kommunen oppmodar idrettslag og andre lag/organisasjonar til å:

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

Arrangement:

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

Generelt haldningsskapande arbeid blant innbygarane

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

6.2. Fysiske tiltak på vegnettet**Tema: Ulukker**

Mål: Redusera talet på personskadeulukker med 20 %

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

Kommunale vegar**Strakstiltak i prioritert rekkefølge**

		År	2017-2020	
		Løyving	28 000 000,-	
		Årleg oppgradering og nyetablering (1 mill. årleg)	4 000 000,-	
		Førebyggjande og haldningsskapande arbeid (100 000,- årleg)	400 000,-	
Veg	Tiltak	Skulekrins	2017	Kommentar
KV 47 Bildøyvegen (gamle Bildøy bru - gamle Straumsundet bru)	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Kolltveit	20 000 000,-	Sikra trygg skuleveg
Ågotnes skule-/barnehageområde	Analyse + strakstiltak	Ågotnes	600 000,-	Sikra trygg skuleveg
Intensivbelysning på kommunale overgangsfelt	Intensivbelysning, prioritera skulevegar	Alle	950 000,-	Betra tryggleiken for ferdsle i overgangsfelt

Skuleveg Bjorøy skule/barnehage	Gangsti i terreng	Bjorøy	1 000 000,-	Sikra trygg skuleveg
KV 1428 Gjethushaugen og gangveg til Kolltveit skule	Veglys	Kolltveit	300 000,-	Betra tilhøva for mjuke trafikantar
Skogedalsvegen	Veglys	Brattholmen	200 000,-	Betra tilhøva for mjuke trafikantar
KV 1009 og KV 2008 Lyngnesvegen og Skiftedalsvegen	Veglys	Foldnes	350 000,-	Betra tilhøva for mjuke trafikantar
KV 1015 Torvhusvegen	Veglys	Hjelteryggen	200 000,-	Betra tilhøva for mjuke trafikantar
SUM			28 000 000,-	

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

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

Veg	Tiltak	Kostnad	Kommentar
KV 47 Bildøyvegen (Sjøfronten - Ankerhagen)	Veglys	1 000 000,-	Tiltaket bør gjennomførast samtidig som utbyggar av Straume sjøfront opparbeider fortau. Veglys langs dette strekket vil bli langt meir kostnads-krevjande dersom tiltaket vert gjennomført i ettertid.
KV 47 Bildøyvegen (Sjøfronten – Ankerhagen)	Utviding av veg til to felts køyrebane	5 000 000,-	Tiltaket bør gjennomførast samtidig som utbyggar av Straume sjøfront opparbeider fortau. Utviding av vege vil bli langt meir kostnads-krevjande dersom tiltaket vert gjennomført i ettertid.
Brattholmen skule	Ny avkjørsle, p-plass og veg i samsvar med reguleringsplan		Det er avsett 2 mill. i TS-plan 2013-2016. Det vert fremja eiga politisk sak om finansiering.

Investeringstiltak

Trafikksikringsplanen tilrår at desse vegprosjekta vert prioritert i framtidige investeringsprogram .

Veg	Tiltak	Skulekrins	Kommentar
KV 61 Åsevegen	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Ulveset	Sikra trygg skuleveg
KV 47 Bildøyvegen	Ny og utvida bru (Gamle Straumsundet bru)	Kolltveit	Sikra trygg skuleveg

KV 1104 Fjæreidevegen	Utviding i samsvar med ferdig prosjektert veg	Knappskog	Sikra trygg skuleveg
KV 59 Kallestad - Kallestadvik	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Tellnes	Sikra trygg skuleveg
KV 1047 Valavegen	Utviding i samsvar med reguleringsplan	Liljevatnet	Sikra trygg skuleveg
Langs FV 555	Gangsti i terreng frå Fjell Gard sørover mot Fjell festning	Ulveset	Sikra mjuke trafikantar

Tiltak frå førre TS-plan som ikkje er utført

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

Veg	Tiltak	Skulekrins	Kommentar	
KV 47 Bildøyvegen	G/S-veg	Kolltveit	Reguleringsplan under utarbeiding. Ønskjer å gjennomføra utbetring av vegen i 2017/2018 (planperioden).	20 000 000,-
KV 1044 Tobrotet	Kanalisering av kryss	Liljevatnet	Ikkje plass til «øy» for kanalisera trafikken. Utgår.	
KV 1075 Lonavegen	Kanalisering av kryss	Brattholmen	Skal utførast i 2016/17	200 000,-
Anglevik	Sperre ml veg og GS-veg (saksebom)	Foldnes	Utgår grunna anna løysing som vil hindra parkering på GS-veg	
Brattholmen skule	Ny avkjørsle, p-plass og veg i samsvar med reguleringsplan	Brattholmen	Ikkje utført. Reguleringsplan føreligg. Omfang blir vesentleg meir enn det som er bevilga. Eiga politisk sak vert fremja.	2 000 000,-
KV 1010 Hjelteryggsvegen	30-sone rundt skulen	Hjelteryggen	Må vurderast på nytt. Trafikkmåling vert bestilt.	15 000,-
FV 561 Ågotnes-Misje	Gangveg frå under Solsvikbrua opp til FV 561	Misje	Utgår. Vurdera gangsti i terreng til busstoppet ved Gjerdet. I august 2017 vil elevane på Misje skule bli overført til Landro skule. Det må utarbeidast ein strategi for trygg skuleveg for desse elevane. I dag er det 80-sone over Misje, og ingen trygge overgangsfelt over til busstoppa på vestsida av FV 561.	100 000,-
Botnafjellsvegen til Straumsfjellsvegen	Heva gangfelt	Brattholmen	Ikkje utført . Teljing av trafikantar vert bestilt.	150 000,-

Fylkeskommunale vegar

Tiltak med delfinansiering frå Fjell kommune i førre planperiode

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

Behovsliste på fylkesvegar

Uprioritert rekkjefølgje, sortert etter vegnummer

Veg	Tiltak	Skulekrins
FV 203 Trengereidvegen og Kallestadvegen	Utbetring i samsvar med reguleringsplan	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen: Vågabrekko til FV 555	Fortau	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og FV 555	Fortau	Tellnes
FV 203 ved husnr. 54	Sikring av høg kant	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og privatveg til naustområde	Trefelling for betre sikt	Tellnes
Kryss mellom FV 203 og FV 555	Trefelling for betre sikt nordover	Tellnes
FV 203 Trengereidvegen mellom Vågabrekko og privatveg til naustområde	Skilt smal veg	Tellnes
FV 203 ved Trengereid Gard	Fartsdempar ved busstopp	Tellnes

FV 203 Kallestadvegen	30 km/t og fartsdemparar	Tellnes
FV 203 Kallestadvegen	Sikring av bru/vegkant	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 54		Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 147	Sikring av høg kant	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	G/S-veg	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen v/ nr. 101	Utvida veg	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Veglys	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Etablera møtestader	Tellnes
FV 204: Tellnes (Pollen) - Haganes	Utvida skar	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	40 km/t	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	Skilting: innsnevring av veg	Tellnes
FV 204: Tellnesskiftet - Tellnes (Pollen)	Fartsdemparar	Tellnes
FV 204 Tellnesvegen	Fartsdemparar og nedsett fartsgrense til 40 km/t - Skilt: Smal veg, skuleveg, vektgrense - Fortau eller utbetring og grusing av grøfter, slik at desse kan nyttast av fotgjengarar. Samtidig eliminerast stygge kantar til fare for alle trafikantar.	Tellnes
FV 204 Frå Roald Tellnes kunstsamling til båthamn	Fortau	Tellnes
FV 204 Tellnes kai til Tellnes skule	Fortau	Tellnes
FV 205 Tveita-Nese	Forlenga G/S-veg til snuplassen på Nese	Ulveset
FV 205 v/Ulveseth-tunet	Fartsdemparar	Ulveset
FV 205 v/Ulveseth-tunet	Nedsett fartsgrense til 40 km/t	Ulveset
FV 204: Haganesvegen	Fartsdemparar mellom innkøyrsla til Hedlemyra bustadfelt og snuplassen til KV 57t. Nedsett fartsgrense frå 50 til 30.	Tellnes
FV 206 Ekerhovd skule	Heva gangfelt	Kolltveit
FV 206 Bildøybakken - Døsje	Utbetring i samsvar med reg.plan	Kolltveit
FV 206 Døsje - Liaskjeret	Utbetring i samsvar med reg.plan FV 206	Kolltveit
FV 206 Døsje mot Ekerhovd	Veglys	Ekerhovd
Fv 207 - Bjørøy	Utbetring i samband med reg.plan	Bjørøy
FV 207 Bjørøy	Betre belysning frå Monsasvingen til Bjørøy skule	Bjørøy
FV 207 Bjørøy: v/ tunellinnslaget (Nilsvika)	Flytta avkjørsle til byggefelt og busstopp. Sikra trygg kryssing til busstopp. Veglys.	Bjørøy

FV 207 Bjorøy: v/ tunellinnslaget - Bjorøyhamn	Fortau eller G/S-veg	Bjorøy
Fv 207 - Bjorøy, før kryss i Bjorøyhamn	Heva gangfelt v/busstopp	Bjorøy
Fv 207 - Bjorøy: skulen - Tangen v/ Geitavegen	Heva gangfelt v/busstopp	Bjorøy
FV 207 Bjorøy	Fareskilt om hjort	Bjorøy
Fv 207 – Bjorøy	Fv 207 som forkøyrsvog	Bjorøy
FV 207 Bjorøy: skulen - Tangen	Utbetring av veg og kai v/ Sørekaian	Bjorøy
FV 208 Søre Øyavegen: Langøy-Fagrehaugsvogen	G/S-veg	Skålevik
FV 208 Søre Øyavegen	Utbetra busstopp/etablera busslomme v/ Storesund og Risholmen	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Betre belysning langs veg	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Nedsett fartsgrense frå 80 til 50 km/t	Skålevik
FV 208 Nordre Øyavegen: Algrøy skule til Langøybruna	Utviding av veg (flytting av autovern)	Skålevik
FV 209 Foldnesvegen	FV 209 som forkøyrsvog	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Intensivbelysning i overgangsfelta i Straumeområdet	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Fotgjengarovergang i kryss/innkøyring til Sartorparken	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Vurdera flytting av overgangsfelt ved tidlegare Jernvarebutikken og over til Sartor senter	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen v/kryss til Haugavegen	Heva gangfelt ved busstopp v/kryss til Haugavegen	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen v/kryss Gml Foldnesvegen	Heva gangfelt v/kryss Gml Foldnesvegen	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen	Fortau langs heile vegen, der det manglar	Foldnes
FV 209 Foldnesvegen; Skiftedalsvegen - Gml Foldnesvegen	Utviding av smalt parti	Foldnes
FV 210: Vestsidevegen	Utbetring av veg + G/S-veg	Skålevik
FV 210: Vestsidevegen	Nedsett fartsgrense	Ågotnes
FV 210: Vestsidevegen	Omgjering til forkøyrsvog	Ågotnes
FV 210 Vestsidevegen v/ Kårtveit, innkøyrslle til Tunfjellvegen	Fortau og heva gangfelt	Ågotnes
FV 210: Vestsidevegen v/kryss til Valderhaug	Utbetring avkryss og autovernavslutting	Ågotnes
FV 211: Nedlagt busslomme på nedsida av Ågotnes barneskule	Tryggja trafikkiletet i dette området	Ågotnes
FV 211: Polleide - Ågotnes	Utviding av veg	Ågotnes
FV 211: Frå kryss til Ågotnes skule til kryss v/ FV 210	Utbetring av kryss	Ågotnes

FV 224 Ågotnes-Vindenes: Bleivassvegen	Veglys	Ågotnes
FV 224 Ågotnes skule	30 km/t forbi skulen	Ågotnes
FV 224 Ågotnes skule - Kårtveitpollen	Sperre ml veg og GS-veg (saksebom)	Ågotnes
FV 224 Ågotnes-Vindenes: Gamle Vindenesveg	G/S-veg	Ågotnes/Landro
FV 224 Solsvikvegen	G/S-veg	Landro
FV 233: Brattholmen skule - Brattholmen kai	Fortau	Brattholmen
FV 233 Ebbesvikvegen: kryss til Snekkevik - Ebbesvikbakken	Fartsdempande tiltak	Brattholmen
FV 258 Bildøybakken	Prosjektering av GS-veg Kolltveit - Fjell ungdomsskule	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken: gm. Bildøy bru til x mot Kolltveit	GS-veg eller fortau	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken: gm. Bildøy bru til x mot Kolltveit	Veglys	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken v/Gamle Bildøy bru	Betre lys og skilting av gangfelt	Kolltveit
FV 258 Bildøybakken: Kolltveit v/bru	Bøyle over GS-veg + refleksar	Kolltveit
FV 555 Fjell Gard til Gjerdet kulturminnegard	G/S-veg	Ulveset
FV 555 Gjerdet kulturminnegard til Fjell festning	G/S-veg	Ulveset
FV 555 Fjell Gard - Skogskiftet	Busslommer, 12 stk	Ulveset
FV 555 Fjell festning	Forlenga 60-sona forbi Fjell festning	Ulveset
FV 555 Fjell v/Storsteinvegen	Heva gangfelt	Ulveset
FV 555 ved Tellnes skule	Betre belysning ved busstopp og fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 v/ Rema 1000, Trengereid	Fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 v/ Rema 1000, Trengereid	Fjellsikring	Tellnes
FV 555 frå Rema 1000 til postkassestativ ved husnr. 775	Fysisk skilje mellom feltet for gåande/syklende og køyrebanen	Tellnes
FV 555 ved husnr. 775	Fotgjengarovergang	Tellnes
FV 555 ved Crossbana	Opna autovernet (saksebom) ved crossbanen FV 555, slik at gåande og syklande kan nytta vegen	Tellnes
FV 555, Dala	Fjerna fjellknaus som hindrar to bussar i å passere kvarandre	Tellnes
FV 555 mellom Dala og Tellnes skule	Skilting smal veg/møteplass	Tellnes
FV 555 v/avkøyring til Slettebakken	Fysisk sperre ml fortau og køyrebane	Tellnes
FV 555 v/avkøyring til Slettebakken	Heva gangfelt	Tellnes
FV 555 nord på Trengereid - avkøyring Slettebakken	G/S-veg	Tellnes

FV 555 v/kryss til Kallestad	Heva gangfelt	Tellnes
FV 555 frå 54/87	Fortau frå 54/87 til eksisterande fortau	Tellnes
FV 555, Dala	Utbetring av veg	Tellnes
FV 555 aust for Tellnes - Haganes	Ny vegtrasé til Haganes	Tellnes
FV 559	Opprusting av veg	Ulveset
FV 559 v/kryss til KV 61 Åsevegen	Fjerna fjellknaus	Ulveset
FV 559: mellom FV 205 til Nese og FV 559 (ved Ulveset skule)	Fotgjengarovergang ved Ulveset skule	Ulveset
FV 559	Fv 559 som forkøyrsvog	Ulveset
FV 559 v/tidlegare Jokerbutikk på Møvik	Fysisk sperring /hindra trailerparkering	Ulveset
FV 561 Kolltveitskiftet-Ågotnes	Kryssingspunkt, kryss og avkjørsler bør vurderast t.d. gjennom TS-inspeksjon for vurdering av mogelege sikringstiltak.	Kolltveit/Knappskog/Ågotnes
FV 561 Spjeld - Fløythaugen	Undergang og GS-veg	Knappskog
FV 561 Spjeld - Fløythaugen	Nedsett fartsgrense	Knappskog
FV 561: bru v/kryss til Morland	To sebraskilt som indikerar innsnevring av veg	Knappskog
FV 561 v/kryss til Trolletjørna	Fotgjengarovergang der G/S-vegen skiftar side	Ågotnes
FV 561 Ågotnes	Betre lys ved alle fire overgangsfelta i rundkøyringa	Ågotnes
FV 561 ved kryss til Vindenesvegen	Trygg kryssing ved busstopp, flytta busstopp og fartsreduksjon	Ågotnes
FV 561 Ågotnes-Misje	Lysregulert fotgjengarovergang ved busstopp, og gangsti i terreng frå bustadområda til lysregulert fotgjengarovergang	Misje
FV 561 Ågotnes-Misje	60-sone forbi kryss til Vindenes og frå Solsvik og over Misje	Misje
FV 561 Ågotnes-Misje	Veglys	Ågotnes/Misje