



# TRAFIKKSIKRINGSPLAN FOR TYSNES KOMMUNE

2017 – 2020

# Føreord

Kommunestyret i Tysnes Kommune gjorde i møte 08.11.2016 vedtak om godkjenning av planprogram i samband med rullering av trafikkisikringsplan for kommunen. Planperioden vert 2017 – 2020 /2024.

Tysnes kommune har tidlegare vedteke "Kommunedelplan - trafikkisikring 2001 - 2004.

Føremålet med ein kommunal trafikkisikringsplan er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikkisikringsarbeid i kommunen. Ein trafikkisikringsplan er ein overordna plan med visjon for trafikkisikringsarbeidet i kommunen med ei målsetjing med å få talet på ulykker ned og auka tryggleiken i trafikken. Planen skal vere ein kommunedelplan til kommuneplanen og dermed gi innspel og føringar til sjølve kommuneplanarbeidet i Tysnes Kommune. Planen skal og gje ein oppdatert gjennomgang av dei utfordringar ein har i trafikken, og påverka aktørar til å delta aktivt i arbeidet med trafikktryggleik. Fokus på trafikkisikring er først og fremst viktig for å redusera konsekvensane ved ulukker. I tillegg fører trafikkulykkene med seg store samfunnskostnader. Ein trafikkisikringsplan skal presentera utfordringar, målsetjingar og prioriteringar for trafikkisikringsarbeidet i kommunen.

Planen er utarbeidd med føringar frå Statens vegvesen si Handbok 209, "Kommunale trafikkisikkerhetsplaner" og Hordaland Fylkeskommune sin Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland 2014 - 2017.

Tysnes kommune ved Eining for forvaltning har hatt ansvaret for prosjektet. Byggadministrasjon Harald Bjørndal AS har vore sekretær for arbeidet.

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

Morten Anthonessen	Eining for forvaltning, Tysnes kommune (prosjektleder)
Torfinn Kongsvik	Eining for brann og teknisk drift
Lena Epland Sløgedal	Eining for barn og familie
Knut Olav Nestås	Trykk Trafikk Hordaland
Jarle Matre	Fusa og Tysnes Lensmannskontor
Eva Sundal	Statens vegvesen region Vest distrikt Voss og Hardanger
André Bjørndal	Byggadministrasjon Harald Bjørndal AS

# INNHALDSLISTE

---

<b>FØREORD</b> .....	<b>1</b>
<b>INNHALDSLISTE</b> .....	<b>3</b>
VEDLEGG: INNKOMNE MERKNADER OG VEDTEKE PLANPROGRAM. ....	3
<b>1 INNLEIING</b> .....	<b>4</b>
1.1 BAKGRUNN.....	4
1.2 FØREMÅLET MED PLANEN .....	5
1.3 PLANSTATUS OG OPPFØLGING .....	5
<b>2 VISJON OG MÅL</b> .....	<b>6</b>
2.1 VISJON FOR ARBEIDET MED TRAFIKKSIKRING.....	6
2.2 MÅLSETJING.....	6
2.2.1 <i>Opplæring av trafikantar, informasjon og kontroll</i> .....	6
2.2.2 <i>Vegutforming og fysiske tiltak</i> .....	6
2.2.3 <i>Kommuneplanlegging og forvaltning</i> .....	6
2.2.4 <i>Nasjonale, regionale og lokale mål og føringar</i> .....	7
2.2.5 <i>Tema i kommunedelplan for trafikksikring 2017 - 2020</i> .....	7
<b>3 GJENNOMGANG AV STATUS FOR TILTAK I FØRIGE PLAN</b> .....	<b>9</b>
3.1 FYSISKE TILTAK .....	9
3.2 OPPSUMMERING AV STATUS FOR TILTAK I FØRIGE PLAN.....	11
<b>4 REGISTRERING OG ANALYSE AV ULUKKER</b> .....	<b>12</b>
4.1 GRUNNLAG FOR KARTLEGGING AV TRAFIKKULUKKER .....	12
4.2 LOVAR OG REGELVERK.....	12
4.3 NØKRE DEFINISJONAR .....	12
4.4 POLITIRAPPORTERTE PERSONSKADEULUKKER.....	13
4.5 KORT OMTALE AV ENKELTE STREKNINGAR SOM PEIKAR SEG UT MED MANGE ULUKKER .....	18
<b>5 IKKJE FYSISKE TILTAK</b> .....	<b>22</b>
5.1 FØREMÅLET MED BRUK AV IKKJE FYSISKE TILTAK .....	22
5.2 HALDNINGSSKAPING OG ÅTFERDSENDRING.....	22
5.2.1 <i>Opplæring</i> .....	22
5.2.2 <i>Informasjon, kampanjar</i> .....	23
5.2.3 <i>Overvaking/kontroll</i> .....	23
5.3 TRAFIKKSIKRING I KOMMUNAL PLANLEGGING .....	23
5.3.1 <i>Overordna planar og vedtak</i> .....	24
5.3.2 <i>Regulerings- og utbyggingsplanar, byggjesaker</i> .....	24
5.3.3 <i>Økonomi</i> .....	24
5.4 RETT TIL STØNAD VED TRANSPORT AV BARN I SKULEPLIKTIG ALDER.....	24
<b>6 TILTAK SOM ER PRIORITERTE I DENNE PLANPERIODEN</b> .....	<b>25</b>
6.1 VURDERING AV IKKJE IVERKSETTE TILTAK I FØRIGE PLAN .....	25
6.2 IKKJE FYSISKE TILTAK .....	25
6.2.1 <i>Tysnes Kommune som trafikksikker kommune</i> .....	25
6.2.2 <i>Kommunal planlegging og saksbehandling</i> .....	25
6.3 FYSISKE TILTAK .....	26

Vedlegg: Innkomne merknader og vedteke planprogram.

---

# 1 Innleiing

---

## 1.1 Bakgrunn

Tidlegare plan for trafikksikring i kommunen var vedteken 30.05.2001 og gjaldt for perioden 2001 – 2004. Planen innehaltdt ein handlingsplan med lister over ulike fysiske og ikkje fysiske tiltak. Tysnes Kommune har no behov for å rullere trafikksikringsplanen og oppdatere faktadelen i planen og legge meir vekt på ikkje fysiske tiltak. Mellom anna basert på rettleiar frå Trykk Trafikk og føringar frå regionalt nivå.

Utkast til planprogram vart vedteke lagt ut på høyring og deretter endeleg vedteke i kommunestyret 08.11.2016. Sjå vedlegg.

Skal ein lukkast med trafikksikring er det særst viktig at alle aktørar deltek, både privatpersonar, lag og organisasjonar, private bedrifter og offentlege organ og mynde.

Føremålet med denne kommunedelplanen er å utarbeide lister over ulike tiltak, både fysiske og ikkje fysiske, som kommunen skal gjennomføre dei neste fire åra.

## **1.2 Føremålet med planen**

Føremålet med ein kommunal trafikksikringsplan er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. TS-planen er eit overordna grep for å få talet på ulykker ned og auka tryggleiken i trafikken. Planen skal og gje ein oppdatert gjennomgang av dei utfordringar ein har i trafikken på Tysnes, og påverka aktørar til å delta aktivt i arbeidet med trafikktryggleik. Fokus på trafikksikring er først og fremst viktig for å redusera konsekvensane ved ulukker, med alvorlege skader og tap av liv. I tillegg fører trafikkulykkene med seg store samfunnskostnader. Trafikksikringsplanen skal presentera utfordringar, målsetjingar og prioriteringar for trafikksikringsarbeidet i kommunen, med utgangspunkt i økonomiske rammer lagt i kommunen sine budsjett.

Viktige tema i planen vil vere:

- Gjennomgang av status frå tidlegare plan
- Gjennomgang av fakta knytt til registrerte ulukker på vegnettet i kommunen.
- Gjennomgang av innkomne innspel frå lag og organisasjonar samt dei ulike skular, barnehagar og oppvekstsenter
- Gje eit grunnlag for prioritering av ikkje fysiske og fysiske tiltak.

## **1.3 Planstatus og oppfølging**

Som kommunedelplan er trafikksikringsplanen stadfesta i plan- og bygningslova. Planen skal leggjast ut på offentleg høyring før den kan endeleg vedtakast av kommunestyret. Planen inneheld lister over dei tiltaka som kommunen ynskjer å gjennomføre i denne 4-års perioden.

## 2 Visjon og mål

---

### 2.1 Visjon for arbeidet med trafikksikring

Kommunen vil i denne planen vidareføra visjonen i førige plan.

*Ingen skal verta drepne eller skadd i trafikken i Tysnes Kommune (Utvida «0-viosjon») og ingen av innbyggjarane i kommunen skal føla seg utrygge når dei nyttar vegsystemet..*

### 2.2 Målsetjing

Ein vil fortsetje å fokusere arbeidet på tre ulike strategiar:

- Opplæring av trafikantar, informasjon og kontroll.
- Vegutforming og fysiske tiltak fordelt på kommunale og fylkeskommunale vegar.
- Kommuneplanlegging, utvikling av arealbruk og forvaltning.

Det siste punktet er særskilt viktig i eit lengre perspektiv. Med riktig planlegging og arealforvaltning vil ein kunne sikre at trafikksikring vert ein del av planprosessane og at ein dermed ikkje må gjera tiltak i etterkant.

#### 2.2.1 Opplæring av trafikantar, informasjon og kontroll

##### Hovudmål

Skapa gode haldningar og framferd i trafikken gjennom opplæring, informasjon og kontroll.

##### Satsingsområde

- Informasjon mellom anna retta mot born og foreldre i skule og barnehage og opplæring retta mot dei som ferdast i trafikken.
- Gjennomføra fleire trafikkontrollar på fleire strekningar enn det ein gjer i dag.

#### 2.2.2 Vegutforming og fysiske tiltak

##### Hovudmål

Gjennom betre vegutforming og gjennom fysiske tiltak for å utbetra vegnettet skal ein få eit vegnett med lågare ulukkestat og utan alvorlege ulukker.

##### Satsingsområde

- Redusera utryggleiken, spesielt for mjuke trafikantar, med hovudvekt på dei strekningane som er skulevegar.
- Utforme vegsystemet slik at det tillèt trafikantane til å gjera mindre feil utan at dette får fatale fylgjer mellom anna knytt til utforkøyningar.
- Betre tilhøva rundt skular, barnehagar knytt til av- og på stigning. Dette gjeld og ved busshaldeplassar i kommunen

#### 2.2.3 Kommuneplanlegging og forvaltning

##### Hovudmål

Trafikksikring må vera eit tema i kommuneplanen. Det må tenkjast trafikksikring i alle utarbeida arealplanar. Trafikksikring skal vere eit eige fagtema i alle reguleringsplanar.

### Satsingsområde

- Det må setjast av ein eigen post på budsjettet til tiltak innan trafikkisikring.
- Trafikkisikringsplanen skal rullerast saman med kommuneplanen.
- Ny bustadutbygging må, så langt det er mogeleg, gjennomførast i tilknytning til eksisterande trafikkisikkert vegnett eller gang- og sykkelveg.

### *2.2.4 Nasjonale, regionale og lokale mål og føringar*

Stortinget vedtok i høve handsaminga av Nasjonal transportplan ein nullvisjon, med mål om eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade. Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafikkisikring i Noreg. Som ein naturleg konsekvens av nullvisjonen skal ein fokusera på satsingsområde som har størst verknad i høve til ulykker.

Barn og unge er eit hovudfokus i nasjonalt og regionalt trafikkisikringsarbeid. Barn sin skuleveg involverer mange, og det er viktig å førebyggja ulukker og utryggleik samt at ein i ung alder arbeider med å få lagt til rette for gode haldningar. Trygge oppvekstforhold for barn og unge er viktige satsingsområde i kommunen og arbeidet med trafikkisikring må ha fokus på dette.

Folkehelseperspektivet skal bli varetatt i all kommunal planlegging, og planlegging etter plan- og bygningslova skal fremja befolkninga si helse og motverka sosiale helseforskjellar. Universell utforming er nedfelt i plan- og bygningslova si formålsparagraf § 1, og er vidare eitt av fire hovudmål i Nasjonal Transportplan (NTP) 2010-2019. Styrande dokument og planar etter plan- og bygningslova må gjera greie for korleis universell utforming skal bli varetatt der dette er mogeleg.

Nasjonale, regionale og lokale føringar vert skildra i ei rekkje dokument. Av dei viktigaste kan ein nemna:

- Nasjonal transportplan
- Statens vegvesen sitt handlingsprogram
- Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland 2014-2017
- Regional transportplan for Hordaland
- Kommuneplanen sin arealdel
- Samfunnsdelen til Kommuneplanen 2011-2023.
- Energi-, miljø- og klimaplan
- Ulykker i Noreg. Nasjonal strategi for førebygging av ulukker som medfører personskaade

### *2.2.5 Tema i kommunedelplan for trafikkisikring 2017 - 2020*

I planprosessen vil ein drøfta følgjande tema:

- Visjon og målsetningar
- Gjennomgang av registrerte ulukker og uhell dei siste 10 åra
- Gjennomføre spørjeundersøkingar mot skular, oppvekstsenter, barnehagar, lag- og organisasjonar
- Diskusjon om haldningsskapande arbeid blant kommunen sine tilsette som kjører bil i arbeidstida.
- Drøfte ikkje fysiske tiltak og korleis ein best kan forankre desse slik at ein er sikra gjennomføring av tiltaka.
- Drøfte fysiske tiltak

- Planen endar opp med konkret forslag til fysiske og ikkje fysiske tiltak for perioden 2017 – 2020.
- Metode og prosess knytt til rullering av planen. Særleg handlingsprogrammet.



### 3 Gjennomgang av status for tiltak i forrige plan

#### 3.1 Fysiske tiltak

##### *Strakstiltak (2001)*

Nr	Strekning/tiltak	Forslag til tiltak	Ansvarleg	Status
101	Fv49, Tveit	Utbetring av kurve	Statens Vegvesen	Er ikkje utført
102	Fv.49 Tunnel Uggdal - Kommunehuset	Utarbeida planar for ny gang- og sykkelveg / fortau langs riksvegen inkl. montering av vegljøs. Avkøyrslar må vurderast i planen.	Statens vegvesen/ Tysnes kommune	Er utført
103	Fv.49 Økland - Våge	Vurdering av fartsgrense Følgjande vurderast spesielt: <ul style="list-style-type: none"> <li>Flytting av 60 – skilt til sørsida av tunnelane i Uggdal</li> <li>50 -sone gjennom Uggdal sentrum</li> </ul>	Statens vegvesen/ Tysnes kommune	Utført. Er 50 km/t gjennom Uggdal og 60 km/t på sørsida av tunnelane
104	Fv.49 på strekninga frå Søreide til Lunde og spesielt i området rundt Våge.	Overvaking (fartskontrollar og trafikkåtferd) spesielt retta mot trafikk om laurdagen og om kveldane.	Politi	Delvis utført. Der er gjennomført fartskontrollar
105	Kryss Fv.49 – Tysnes skule	Oppsetjing av vikepliktskilt mm.	Statens vegvesen	Er utført
106	Spesielt punkt på Fv.49	Fjerning av innsnevring / knaus ved Brynjulf Dalland.	Statens vegvesen	Er utført
107	Kryss Fv.49 – Fv.79 i Uggdal	Avslutning på gang- og sykkelveg vert svinga opp i fylkesvegen.	Statens vegvesen	Er utført
108	Heile Fv.49	Betre og meir stabilt vintervedlikehald. Dette inneber at innbyggjarane til ein kvar tid veit kva som gjerast med vegane. Liten faldar om info om vedlikehaldet på Tysnesvegane kan utarbeidast.	Statens vegvesen/ Tysnes kommune/ private kontraktørar	Vart utført
109	Heile Fv.49	Fjerning av vegetasjon for å betre sikten i kryss/avkjørsler og på stader der mjuke trafikantar kryssar riksvegen. Liste over punkt må utarbeidast.	Statens vegvesen	Er delvis utført som ein del av det generelle vegvedlikehaldet.
110	Fv.49 Våge kai	Betre merking av sving for buss på kaien. Betre rutinar for lossing/lasting på kaien. Kontroll /handheving av forbudskilt.	Statens vegvesen/ Tysnes kommune/ politi/brukarar	Er delvis utført
111	Fv.49 Gjerstad	Merking av brei rumlestripe mellom køyrebane og gang/sykkelveg der rekkverk er fjerna. Montering av sykkelsperre.	Statens vegvesen	Rumlefelt er utført.
112	Fv.49 ved avkj. til Windsor og i kryss ved Uggdal kyrkje	Utarbeida enkel plan for å betre tilhøva for mjuke trafikantar som skal kryssa riksvegen.	Statens vegvesen	Er ikkje utført
113	Rv.49 generelt	Vurdere gangfelt på følgjande stader:	Statens	Er ikkje utført

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved avkøyrse Windsor</li> <li>• Kryss ved Uggdal kyrkje</li> <li>• Gangveg til barnehage og kyrkje i Uggdal</li> <li>• Kryssing ved Lunde bru</li> </ul>	vegvesen/Tysnes kommune	
114	Alle vegane på Tysnes	Utarbeida gode rutinar til alle bussjåførane i samband med av- og påstigning.	HSD	Vart utført
115	Fv.49 Lunde bru – Lundeheggen 1	Utarbeida planar for ny gang-sykkelveg.	Statens vegvesen/Tysnes kommune	Er ikkje utført
116	Fv.49 krapp sving på Gjersvik	Forlenga bakgrunnsmarkering oppover. Eventuelt tilrådd nedsett fartsgrense om vinteren.	Statens vegvesen	Er ikkje utført
117	Fv49. Vegkryss Økland / Flatråker	Vurdere tiltak i krysset	Statens vegvesen	Er ikkje utført

### *Langsiktige Tiltak (2001 – 2004)*

Nr	Strekning/stad	Forslag til tiltak	Ansvarleg	Status
201	Fv.49 Tunnel Uggdal-kommunehuset	Bygging av ny gang – og sykkelveg/fortau langs riksveg inkludert montering av vegljøs.	Statens vegvesen/Tysnes kommune	Er utført
202	Kryss Fv.49 – Vågsmarka/Windsor	Innstraming av asfaltareal i kryssområdet og betring av tilhøva for mjuke trafikantar som skal kryssa riksvegen.	Statens vegvesen	Er delvis utført
203	Fv.49 ved avkj. til Uggdal kyrkje	Betring av tilhøva for mjuke trafikantar som skal kryssa riksvegen.	Statens vegvesen	Er utført
204	Fv.49 Lunde bru – Lundeheggen 1	Bygging av ny gang – sykkelveg.	Statens vegvesen /Tysnes kommune	Er ikkje utført
205	Fv.49 Våge sentrum	Utarbeida stadanalyse, reguleringsplan og evt. MPG-plan(plan for miljøprioritert gjennomkøyring)	Statens vegvesen/Tysnes kommune	Er under utarbeiding
206	Heile Fv.49	Vurdering og fjerning av farlege sidehinder langs riksvegen. Liste må utarbeidast.	Statens vegvesen	Er ikkje utført som eige prosjekt
207	Spesielle punkt på Fv.49	Meir omfattande og kostnadskrevjande tiltak for å betre siktilhøva langs riksvegen og i kryss/avkøyrser mellom riksvegen og andre vegar.	Statens vegvesen	Er ikkje utført som eige prosjekt
208	Fv49 Tysnes skule - Gjersvik	Betring av vegljøs og eventuell bygging av gang- og sykkelveg	Statens vegvesen/Tysnes kommune	Er delvis utført. Er etablert betre veglys

### **3.2 Oppsummering av status for tiltak i førige plan**

Nokre av dei fysiske tiltaka er utført mellom anna gjeld dette prosjektet gjennom Uggdal. Ein del prosjekt er prosjekt som eigentleg omfattar ekstra innsats knytt til arbeid som normalt går inn under vegvedlikehald. Here er tiltaket utført i ymse grad.. Planen er gamal og det kan virke som at ein ikkje har klart å halde fokus på dei små enkle prosjekta. Vidare er det ei utfordring å skaffe midlar til det enkelte prosjekt, både på kommunal veg og på fylkesvegnettet. Tiltaka i førre plan er vurdert innarbeidd i den nye planen. Denne vurderinga er vist i eige delkapittel under kapittel 6.

## 4 Registrering og analyse av ulukker

---

### 4.1 Grunnlag for kartlegging av trafikkulukker

Grunnlaget for vurderingar knytt til omfang av ulukker og vurdering av typiske ulukker på vegane i Tysnes er politirapporterte personskadeulukker for perioden 2005-2014

Data om ulukker er henta frå Statens vegvesen sitt register over ulukker.

### 4.2 Lovar og regelverk

Vegtrafikklova, Veglova og plan- og bygningslova dannar det juridiske grunnlaget for dei verkemiddel offentlege mynde har til å regulera trafikken.

Gjennom plan- og bygningslova kan kommunen planleggje og gjennomføre tiltak for å redusere risikoen for ulukker og for å auke tryggleiken og trivselen blant dei som ferdast på vegen.

### 4.3 Nokre definisjonar

#### Trafikkulukke

Politiregistrert personskadeulukke i trafikken (STRAKS- registeret).

Skadekategoriene er drepne, svært alvorleg skadde, alvorleg skadde og lettare skadde:

<i>Drepne:</i>	Den forulukka er då død innan 30 dagar etter ulukka og som følgjer av denne.
<i>Mykje alvorleg skadd:</i>	Den forulukka har fått ein skade som trugar liv eller som gir meir enn 30 % invaliditet
<i>Alvorleg skadd:</i>	Den forulukka har ikkje livstrugande skade, men gjev varige men, 0 – 30 % invaliditet
<i>Lettare skada:</i>	Den forulukka har skade som berre krev kortare medisinsk behandling og gjev ikkje varige mein.

#### ÅDT (årsdøgntrafikk)

Samla tal på køyrety som passerer (begge retningar) eit snitt på vegen i løpet av eit år, dividert med 365.

#### Ulukkesfrekvens, $U_f^1$

Mål som fortel noko om ulukkesrisiko på ei vegstrekning (eller i eit kryss). For ei strekning er dette vanlegvis talet på ulukker per mill. vognkm.

#### 4.4 Politirapporterte personskadeulucker

Data frå perioden 2005-2014 er brukt i alle figurar vist i dette delkapittelet. For å sjå etter tendensar og spesielle trekk for Tysnes, er det også gjort enkelte prosentvise samanlikningar med data for heile fylket (minus Bergen).

Vedlagt ligg og eit kart som viser plassering og skadeomfang for alle trafikkulukker i kommunen for perioden 2005 - 2014.

I perioden 2005 – 2014 er det registrert 45 trafikkulukker i kommunen der til saman 59 personar vart skadd. Det er ikkje registrert nokon ulukker med omkomne eller svært alvorleg skadde i denne perioden.

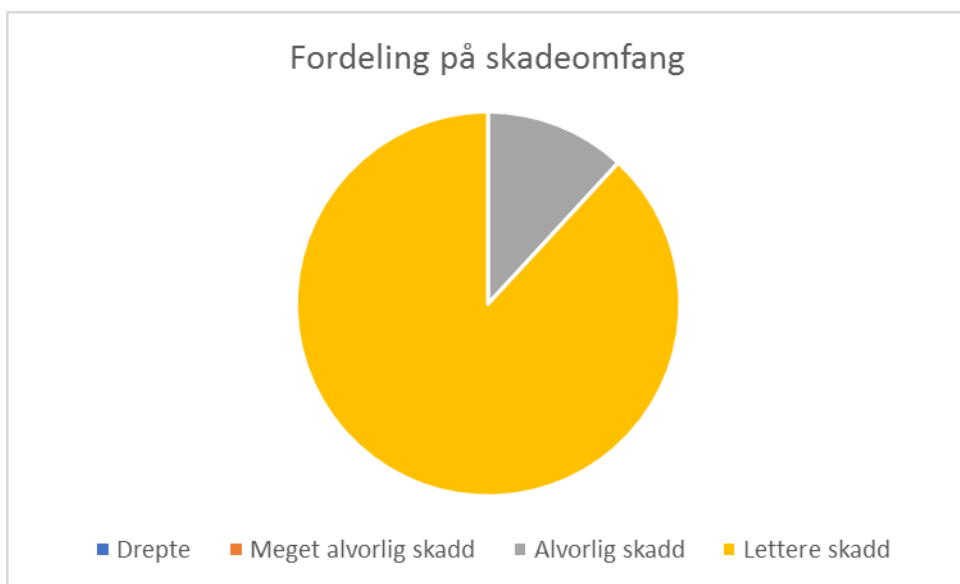


Fig. 1: skadegrad på personar

Av desse 59 personane vart 88 % eller 52 personer lettare skadd og 7 personar alvorleg skadd.

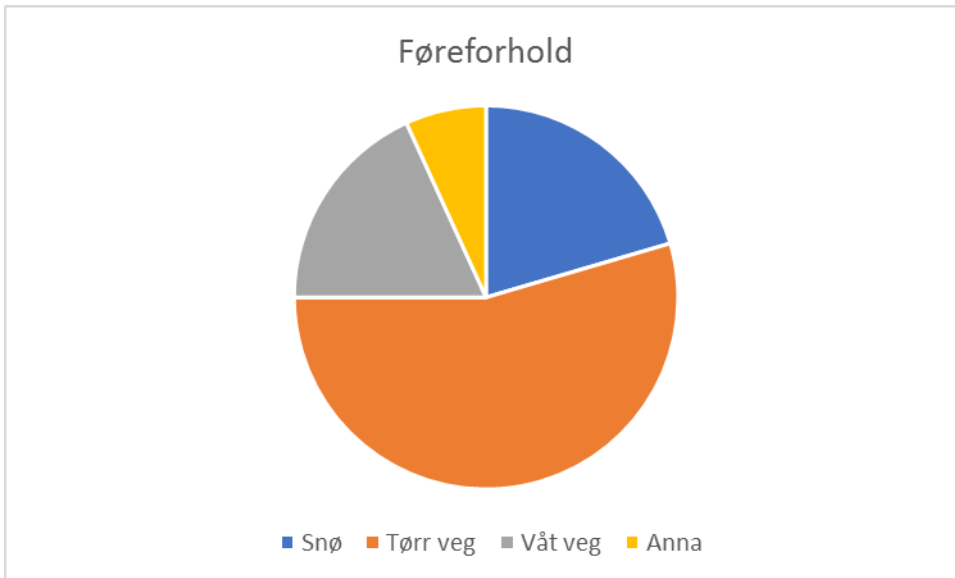


Fig. 2: Kartlagde føreforhold for dei ulike ulukkene

Det er ei klar overvekt av ulukker som skjer på tørr veg. Om lag 20 % av ulukkene skjer på føre med is eller snø.

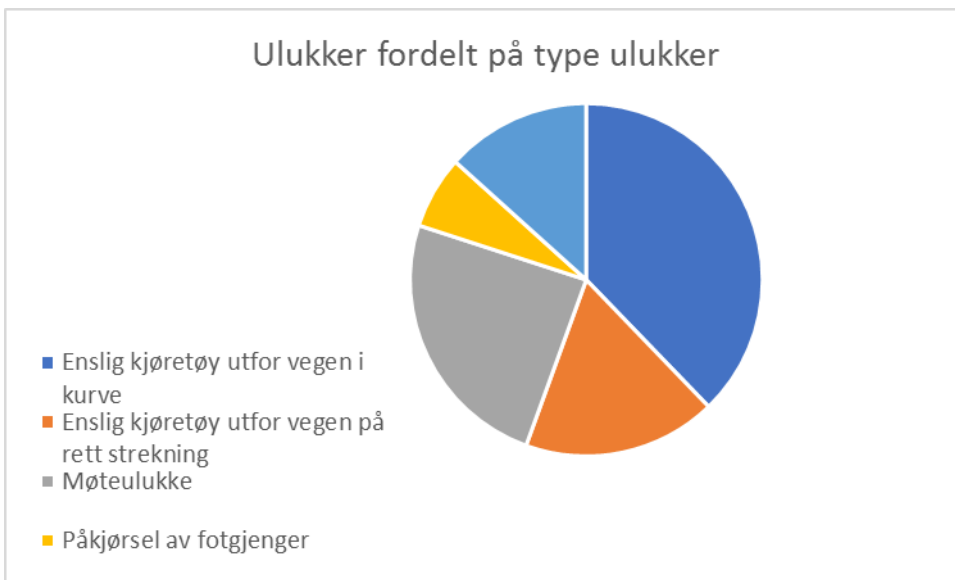


Fig. 3: Registrert type uhell

Det er ei klar overvekt av ulukker som skjer med einslege køyretøy som køyrer utfor vegen på rettstrek eller i kurve. I 7 % av ulukkene har det vært involvert ein fotgjengar eller sykkelist. Det store omfanget av utforkjøringsulukker er eit teikn på manglande rekkverk og kort avstand til farleg sidehinder.

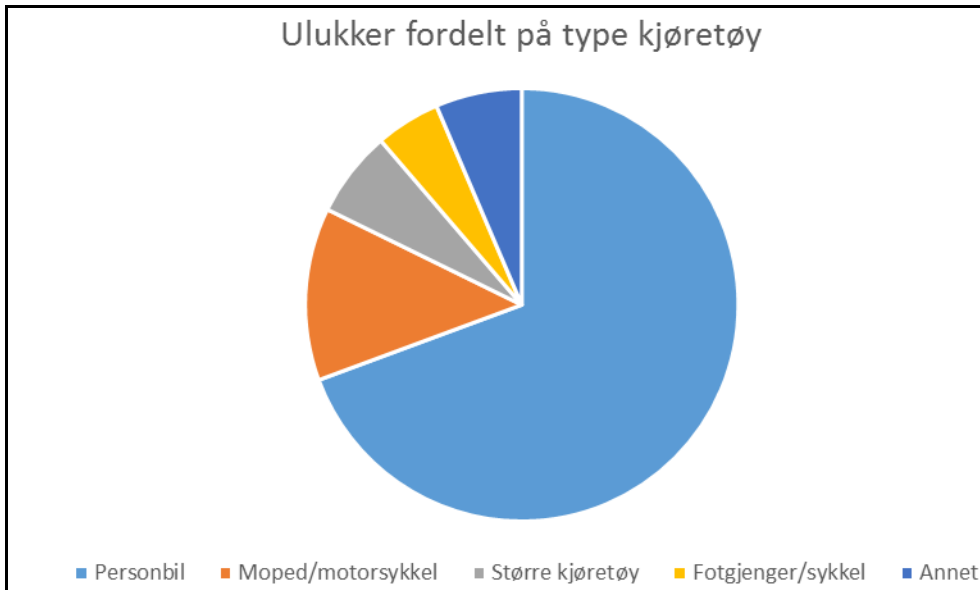


Fig. 4: Registrert ulukke fordelt på type kjøretøy

Det er ei klar overvekt av trafikkulukker som skjer med personbil

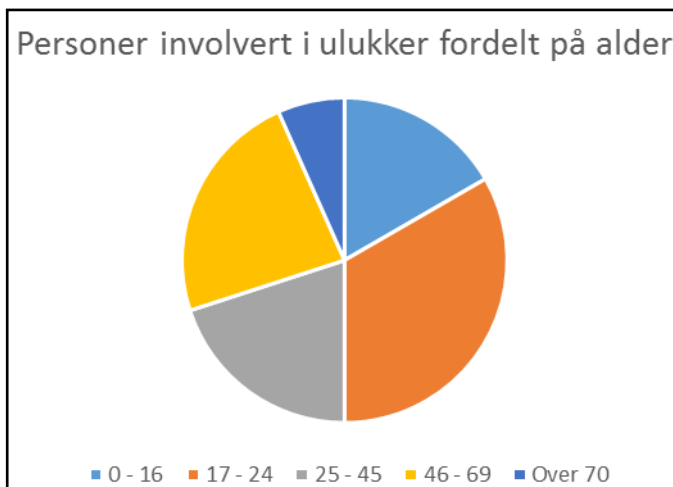


Fig. 5: Personar fordelt på alder.

Gjennomgangen av ulukkene viser vidare at 78 % av ulukkene skjer i dagslys, det er dobbelt så mange menn som kvinner involvert i ulukkene. Dette er i tråd med data generelt for fylket og i tråd med statistikk elles. Det er flest menn som kjører bil og det er mest bilkjøring på dagtid.

Ei typisk ulukke på Tysnes er med andre ord ei utforkjøring i dagslys der kjøretøyet hamna utfor vegen i kurve eller på rett strekning. Føraren er ein mann og i alderen 17 – 45 år. Bakgrunnen for slike ulukker kan knytast til stor fart i kurve og til standarden på vegnettet. Standarden på vegnettet kan og vere forklaringa på at det ikkje har skjedd ulukker med svært alvorleg skadde eller drepne i trafikken å Tysnes.



Fig. 6: Kart med geografisk plassering av ulukker i perioden 2005 - 2014.

Kartet over viser gule sirkler for ulukker med moderate skader og grønne sirkler for ulukker med lettere skader. Som kartet viser skjer dei fleste ulukkene på følgjande strekningar:

- Søreide - Uggdal på Fv49. Her er det no etablert ny veg gjennom Uggdal med nytt fortau og betre veglys. Det er usikkert kva påverknad dette nye anlegget vil få for utvikling i talet på ulukker på denne strekninga.



- Våge – Gjerstvik på Fv 49. Her er det no etablert nye fartshumpar. Det er usikkert kva påverknad dette nye anlegget vil få for utvikling i talet på ulukker på denne strekninga

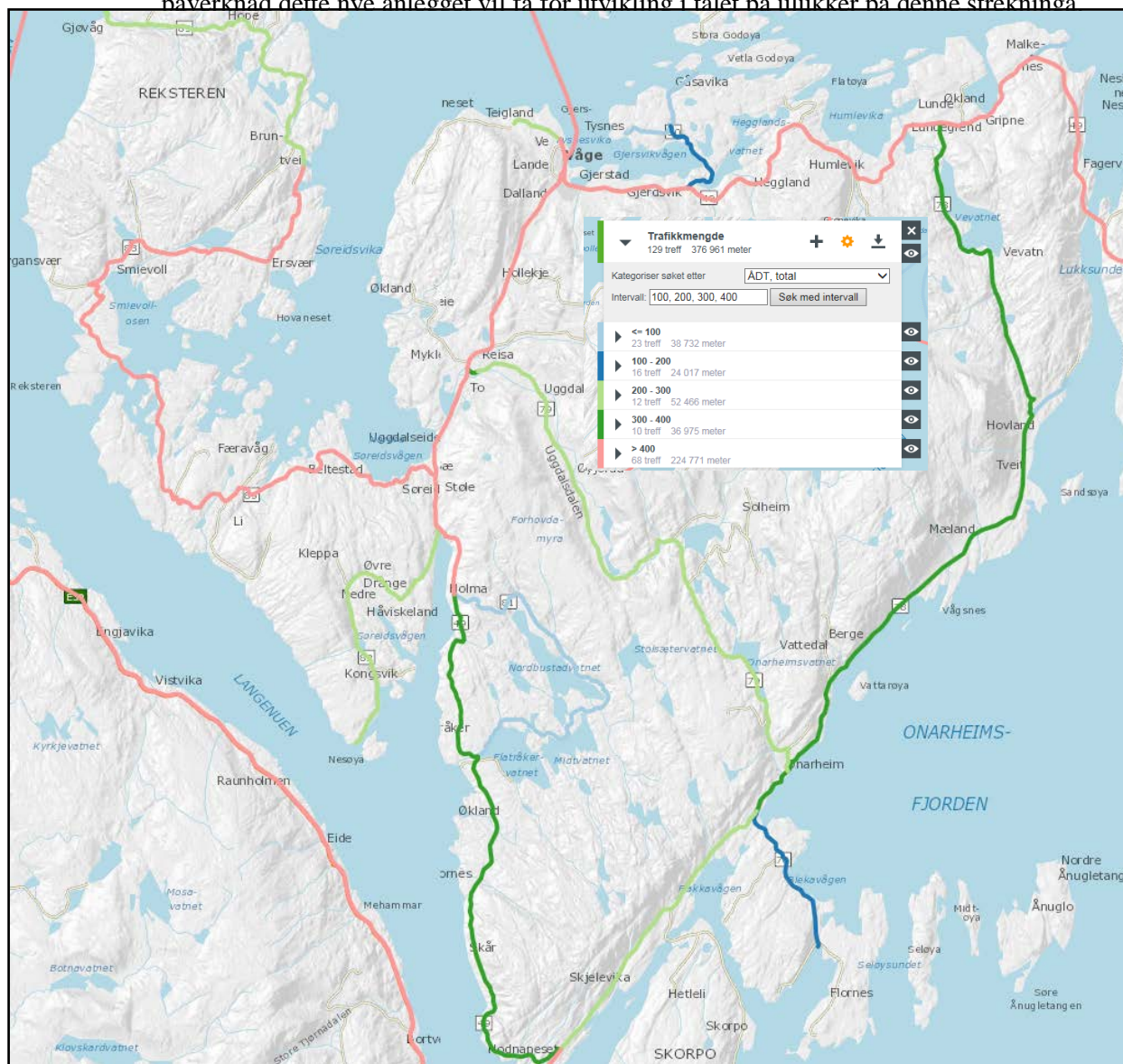


Fig. 6: Kart med registrert trafikkmengde ÅDT.

Som kartet viser er det ein ÅDT (Årsdøgntrafikk) på Hodnanes på over 400 kj/døgn. Dette fordeler seg med ca. 350 kjøretøy mot Uggdal og ca. 300 kjøretøy mot Onarheim. Ein ser vidare at det er meir trafikk Lunde – Nymark enn Onarheim -Uggdal. Det er mest trafikk på strekinga Uggdal – Våge/Gjerstad (1900 kj). Vidare mot Lunde er trafikkmengda 1000 kjøretøy. 500 kjøretøy kryssar brua over Lukksundet.

Set ein figur 5 og 6 i samanheng er det mest ulukker der det er mest trafikk. Men låg fartsgrense og dårleg vegstandard gir lav fart som igjen gir lågare risiko for alvorlege ulukker sjå figur 1.

#### **4.5 Kort omtale av enkelte strekningar som peikar seg ut med mange ulukker**

##### **Fylkesveg 49 Søreide - Uggdal**

På denne strekninga er det registrert 6 ulukker. Vegen har hatt dårleg standard, men er no utbetra både gjennom Uggdal og i Holmalio.

##### **Fylkesveg 49 Våge Sentrum - Gjerstad**

På denne strekninga er det registrert 8 ulukker. Vegen her har mest trafikk av alle på Tysnes. Ulukkene er knytt til krysset i Våge og vegstrekninga mot Gjerstad. Mellom Våge og Gjerstad er det no etablert nye fartshumpar. Det er usikkert kva påverknad dette nye anlegget vil få for utvikling i talet på ulukker på denne strekninga.

## 5 Innspel til arbeidet med ny plan

---

### 5.1 Omfang av innspel til planarbeidet

I samband med utarbeiding av planen har ein invitert lag, organisasjonar, privatpersonar og offentlege verksemder til å komme med innspel med forslag til fysiske og ikkje fysiske tiltak. Det har kome inn om lag 110 innspel. Enkelte er konkrete, nokre er generelle og nokre innspel er komt frå fleire ulike partar. Dei aller fleste tiltaka er knytt til fysiske tiltak, men ein del av problemstillingane kan knyttast til ikkje fysiske tiltak når det gjeld fart og trafikksituasjonen ved skular og barnehagar. Det har kome inn forslag til tiltak både knytt til det kommunale vegnettet og til fylkesvegnettet.

Hordaland Fylkeskommune har tre ulike tilskotsordningar. Dette er:

1. Tilskot til mindre fysiske tiltak. Her kan fylkeskommunen gi tilskot på inntil 250.000,- til fysiske tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar. Det er krav om kommunal eigendel på minst 30 % av den samla kostnaden på tiltaket.
2. Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar
3. Tilskot til lokale trafikksikringsarrangement

I Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017 er den overordna prioriteringa av fysiske tiltak for dei neste åra gjort i Regional Transportplan (RTP) for Hordaland. I Handlingsplanen står det følgjande:

«Ei hovud- prioritering innanfor vegområdet er å styrke satsinga på å stanse veksten i forfallet, noko som inneber at det i liten grad vert rom for nye investeringsprosjekt. Dette gjeld i særleg grad for Hordaland utanfor Bergen. Investeringar innanfor programområdet trafikksikring er like- vel i stor grad skjerma, og saman med ei sterk satsing på å auke standarden på vegstrekningar som er særleg dårleg stilt, gjev RTP gode føresetnader for å auke trafikktryggleiken på vegnettet.»

Vidare står det følgjande:

«Konkrete prioriteringar av fysiske tiltak vert gjort gjennom dei årlege budsjettprosessane i fylkeskommunen. Målsetjingar og satsingsområde som er definert i Handlingsplan for trafikksikring 2014-2017 bør leggjast til grunn for desse prioriteringane. Dette inneber eit særskilt fokus på å:

- Redusere omfang av og konsekvensar av møteulukker utanfor tettbygde strok. Det er i liten grad praktisk mogleg å etablere midtdelarar på fylkesvegar på grunn av manglande vebreidde. Som eit alternativ bør mellom anna midtmerking i form av til dømes sinusfresing vurderast ved ny dekkelegging og/eller merking av fylkesvegar der dette er praktisk mogleg.»

I handlingsprogrammet for 2015 – 2017 som er vedlegg til regional transportplan 2013 – 2024 er utbetringa gjennom Uggdal nemnt og dette prosjektet er som sagt fullført. Det vil vere svært viktig for kommunen å få dei større tiltaka inn i regional transportplan eller handlingsprogrammet til denne. Ein må ha som mål at de i ein periode framover alltid skal vere minst eit prosjekt for Tysnes som er med i det årlege Plan og byggeprogrammet til Hordaland Fylkeskommune.

Mange av dei tiltaka som har komt inn i samband med planarbeidet er i praksis knytt til den generelt dårlege vegstandard som ein har på store deler av vegnettet i kommunen og det manglande vedlikehaldet / opprustinga desse vegane har. Dette gjeld i stor grad heile fylkesvegnettet med unntak av enkelte strekningar på Fv49 og Fv78.

Typiske eksemplar på dette er dårleg vegkurvatur, smal veg, dårlege møteplassar, farleg sidehinder, manglande vegetasjonsrydding, manglande eller øydelagde sikringar (vegrekkeverk, varamur), manglande fjellsikring og strekningar der varamur ikkje lengre har noko funksjon sidan ein har asfaltert vegen så mange gonger at det snart ikkje er noko høgde att på varamuren.

Utan ei kraftig oppgradering av vegnettet i kommunen er det fare for at delar av vegnettet vil kunne bryte saman i framtida.

Utfordringa med den generelt dårlege vegstandarden med manglande vedlikehald er at dette fører til trafikkfarlege situasjonar. I tillegg til redusert framkomst på vegnettet.

Som ein ser av innspela vil ein no i denne planen måtte prioritere punkt og strekningar der det er akutt fare for liv og helse på grunn av manglande vedlikehald. Ein bruker dermed trafikksikringsmidlar for å utbetre ved som burde vært utbetra med bruk av vedlikehaldsmidlar.

Når det gjeld forslag til tiltak som er knytt til vegstandard og manglande vedlikehald er det og noko vanskeleg å prioritere mellom desse. Unntaket er eit par tiltak der situasjonen er prekær og konsekvensen ved ei ulukke er svært alvorleg. Det er og klart at Hordaland Fylkeskommune ikkje på noko måte har tilstrekkeleg med midlar til å utbetre alle desse punkta innan denne eller neste planperiode. Verken innanfor tilgjengelege trafikksikringsmidlar eller midlar til oppgradering av vegnettet. Problemet er og at dersom kommunen søker om trafikksikringsmidlar på fylkesvegnettet må kommunen sjølv dekke minst 30 % av kostnadene.

Ein del tiltak kan samlast inn under administrative vedtak. Dette tiltak der ein må søkje Statens Vegvesen eller kommunen om løyve til etablering av fartshumpar, redusert fartsgrense, flytting av haldeplassar og så vidare. Ei del av desse tiltaka bør absolutt og handterast som ikkje fysiske tiltak gjennom haldningsskapande arbeid mot bilistar og foreldre so ferdast på vegane i kommunen.

Resultatet av dei mange innspela kan tyde på at ein viktig jobb i tida framover vil vere å få fylkeskommunen sitt fokus på den generelt dårlege vegstandarden i kommunen. Det er lite truleg at ny E39 vil gi noko generell heving av standarden på eksisterande vegnett.

Vedlagt ligg ei oversikt over alle innkomne tiltak med ei vurdering knytt til vidare arbeid med tiltaket i denne planen. I lista over tiltak har ein og gjort ei enkel vurdering av kostnadsnivået på tiltaket. Administrative tiltak er generelt satt å ha ingen kostnad. Unntaket er tiltak knytt til fartshumpar og fotgjengarovergangar. Desse tiltaka har ein del kostnader knytt til etablering. Dersom ein då oppsummerer dette kjem ein til at samla kostnader på tiltak knytt til kommunalt vegnett vil kunne komme på over 10 millionar og samla kostnad på tiltak knytt til fylkesvegnettet er på godt over 50 millionar. Det er med andre ord ikkje satt av tilstrekkeleg med midlar i planperioden til at ein på noko måte kan få gjennomført alle tiltaka.

Ein foreslår difor at innkomne tiltak vert handsama på følgjande måte:

1. Alle ikkje fysiske tiltak vert tatt med inn i planen og får ei prioritering. Ein prioriterer i fyrste rekkje tiltak knytt til farleg skuleveg.
2. Alle fysiske tiltak knytt til det kommunale vegnettet vert tatt med inn i planen og får ei prioritering. Ein prioriterer i fyrste rekkje tiltak knytt til farleg skuleveg og trafikksituasjonen rundt skular og barnehagar.
3. Alle tiltak knytt til farleg skuleveg og tiltak knytt til gang- og sykkelvegnettet langs fylkesvegnettet vert tatt med inn i planen og får ei prioritering

4. Alle tiltak knytt til administrative vedtak som er nemnt i planen vert tatt med inn i planen og får ei prioritering. Ein prioriterer i fyrste rekkje tiltak knytt til farleg skuleveg.
5. Nokre tiltak knytt til dårleg vegstandard og manglande vedlikehald vert tatt med inn i planen. Dei tiltaka som vert tatt med inn i planen er vurdert å kunne ha svært alvorleg konsekvens ved ulukker eller vere knytt til farleg skuleveg.
6. Resten av forslag til tiltak knytt til dårleg vegstandard eller manglande vedlikehald vert ikkje tatt med inn i denne planen, men kommunen skal saman med Statens Vegvesen lage ei prioritert oversikt over desse tiltaka og jobbe for å skaffe midlar frå fylkeskommunen sitt budsjett for å skaffe midlar til utbetring av både små og store tiltak. Ei prioriteringsliste av samla prosjekt skal inn på Regional Transportplan.

## 6 Ikkje fysiske tiltak

---

### 6.1 Føremålet med bruk av ikkje fysiske tiltak

Tidlegare planar har hatt stort fokus på fysiske tiltak. I denne nye planen ynskjer ein og å få eit større fokus på ikkje fysiske tiltak.

Ein ser mellom anna til Trykk trafikk sin rettleiar om Trafikksikker Kommune. Denne rettleiaren gir kriterier for krav til at ein kommune skal kunne bli godkjent som ein trafikksikker kommune.

Krava for å kunne bli dette er:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordførar og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder / einingsleiar.
- Kommunen har et utval med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidd trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneheldt reglar for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Kommunen har ein trafikksikkerhetsplan som er forankra i fylket sin trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen varetar tiltak både for å arbeide med holdningar og trafikantretta- samt fysisk tiltak.
- Kommunen har innarbeidd kriterier / sjekklister for kommunen sine sektorar (barnehage, skule, kultur, helse mm).
- Kommunen påverkar lag og organisasjonar til å innarbeide reglar for trafikksikkerhet i si verksemd.

Denne rettleiaren er eit godt verktøy for kommunen sitt arbeid med trafikksikring. Her finn ein mellom anna kriterier og sjekklister både for kommuneleiinga og dei ulike avdelingane som barnehage, skule og teknisk sektor.

### 6.2 Haldningsskaping og åtferdsendring

Rett haldning og rett åtferd hos foreldre vil gi stor gevinst i arbeidet med holdningar og åtferd hos barn. Gode holdningar og åtferd i ung alder vil gi barna større evne til å stå imot gruppepress i tenåra.

Eit godt eksempel på vaksne sin ”dobbelrolle” som formidlar av åtferd i trafikken er mange vaksne sin iver etter å krysse fortau på raudt lys, samstundes som vi fortel barna at vi skal gå på grønt.

Haldningsskaping og åtferdsendrande tiltak kan formidlast gjennom:

- Opplæring
- Informasjon og kampanjar
- Overvaking/kontroll

#### 6.2.1 Opplæring

For opplæring i trafikksikker åtferd og trafikksikre holdningar må grunnarbeidet gjerast i barnehage, grunnskule og gjennom foreldra. Opplæringa må ta utgangspunkt i dei aktuelle

trafikkkontrollane ein møter etterkvart som ein vert eldre (fotgjengar, syklist, mopedist, bilist og passasjer). Det er gjennomført vellukka opplegg for trafikksikring både på Osterøy og på Askøy:

Andre aktuelle tiltak utanfor skule og barnehagen kan være:

- Oppmoda om køyretrening med foreldre, køyreskuleopplæring.
- Trafikksikring og (køyre)opplæring som del av HMS-arbeid internt i kommunen eller i større verksemdar
- Gjennomføring av kurs i fyrstehjelp for alle innbyggjarane i kommunen i samarbeid med lag og organisasjonar i kommunen.

### *6.2.2 Informasjon, kampanjar*

Statens vegvesen og Trygg Trafikk er ansvarlege for gjennomføring av fleire ulike aksjonar som kommunen sjølv eller innbyggjarane kan delta i:

- "Aksjon skulestart" - lensmannskontoret gjennomfører årleg aksjonar i samband med skulestart for å sikre merksemd om 6-åringane som skal ut på skuleveg. .
- Ulike kampanjar/informasjon på ferja retta mot uvettig (forbi)køyning og fart.
- Aksjon trygt idrettslag er eit samarbeid mellom Trygg Trafikk, Noregs fotballforbund og Noregs Handballforbund

### *6.2.3 Overvaking/kontroll*

Det vil i første rekkje være lensmann og vegvesen som har ansvar for slike tiltak ute på vegen. Kommunen bør være med og be om prioriteringar i forhold til spesielle problem, strekningar og grupper. Eksempel på aktuelle tiltak er:

- Fartskontroll og fartsmålingar
- Promillekontroll
- Kontroll av bilbelte
- Teknisk kontroll av kjøretøy
- Landsdekkande aksjonar

## **6.3 Trafikksikring i kommunal planlegging**

Gjennom plan- og bygningslova har Tysnes kommune ansvaret for forvaltning av arealbruken i kommunen. Rikspolitiske retningsliner for "samordna areal- og transportplanlegging" gir og viktige signal om korleis ein bør forvalte arealbruken.

Ein kan ikkje seie at vi her i kommunen har ein konsentrert busetnad. Men arbeidsplassar, skular/barnehagar og offentleg-/privattenesteyting er i svært stor grad konsentrert om dei enkelte bygdesentra.

Framtidig strategi for arealbruk vil vera viktig arbeidet innan trafikksikring i kommunen. Det beste strategien vil vere, i den grad det er mogeleg, å satse på vidare utbygging i allereie eksisterande bygdesentra. Dette vil gjera det mogeleg å skape trygge skulevegar gjennom bygging av gang- og sykkelvegnett.

Ein finn fleire eksempel rundt om der kommunar har godtatt utbygging av nye bustadområde langt frå eksisterande busetnad, og der ein etter nokre år får på bordet kostbare krav om gang- og sykkelveg eller andre sikringstiltak. Med andre ord så vil langsiktige strategiar for arealbruk ha innverknad på behovet for fysiske tiltak.

Samstundes er det klart at det er mange ulike vurderingar som ligg til grunn for utforming av den framtidige strategien for arealbruk i kommunen.

### **6.3.1 Overordna planar og vedtak**

Samla trafikkvolum er ein viktig faktor som påverkar talet på ulykker. Lokalisering av bustadar, skule, arbeidsplassar og fritidstilbod, vil kvar for seg og i forhold til kvarandre påverke dette. Bruk av § 20-4 i plan- og bygningslova er sentral med omsyn til lokalisering, rekkefylgje av tiltak osv. I tillegg til samla trafikkvolum bør ein også sjå på andre element som bør inn i sjekklister for overordna planar, til dømes tilknytning til eksisterande infrastruktur, at næringsområde ikkje skapar trafikkpress i bustadområde og liknande.

### **6.3.2 Regulerings- og utbyggingsplanar, byggjesaker**

Trafikksikring bør være eit kriterium for godkjenning av nye byggefelt i kommunen. Dette kan gjerast gjennom å krevje at utbyggjar av nye byggefelt knyter feltet til eksisterande gang- og sykkelveg eller byggjer busshaldeplass og trygg gangveg frå haldeplass til byggefelt.

### **6.3.3 Økonomi**

For å sikra gjennomføring av tiltak og grunnlag for tilskot om statlege trafikksikringsmidlar, bør trafikksikring være ein eigen post i kommunen sitt budsjett.

## **5.4 Rett til stønad ved transport av barn i skulepliktig alder**

Opplæringslova seier at:

*Barn i fyrste klasse har rett på fri skuleskyss dersom dei har meir enn 2 kilometer skuleveg.*

*Barn i grunnskulen frå andre klasse og oppover har rett på fri skuleskyss dersom dei har meir enn 4 kilometer skuleveg.*

Vidare seier lova at dersom skulevegen kan omtalast som farleg skuleveg så har ein rett på fri skuleskyss enten gjennom eksisterande busstilbod eller ved at foreldra får dekka utgiftene ved skyss av borna. Lova seier lite om kva kriteria som skal leggest til grunn for definering av "farleg" skuleveg.

Eksemplar på kriteria for definering av farleg skuleveg er:

- Trafikkmengde (ÅDT) og andelen store kjøretøy
- Har vegen fortau eller gang- og sykkelveg
- Er det tunnelar utan lys på vegstrekninga
- Fartsgrense

Kommunen arbeider kontinuerleg med oppgradering og vurdering av kriteria. Ein bør ha ein gjennomgang av strekningar der mange får skyss basert på kriteria. Det kan faktisk vera økonomisk forsvarleg for kommunen å gjennomføre tiltak dersom ein med dette kan få reduserte utgifter med gratis skyss.



## 7 Tiltak som er prioriterte i denne planperioden

---

Tiltaka er nærare skildra i kapittel ovanfor. Kva tiltak som vert gjennomført kvart år er avhengig av budsjettet. Tiltakslista skal rullerast årleg.

Sidan førige plan er vegnettet i Norge omorganisert slik at ein no ikkje har riksvegar på Tysnes. I tillegg skal fysiske tiltak på fylkesvegnettet delast opp i trafikksikringstiltak og tiltak mot gang- og sykkelvegnettet. I tillegg er det laga til ei gruppe med meir administrative tiltak der gjennomføring ikkje vil koste pengar, men der enn heller treng å få vedtak om endra fartsgrense mm frå Statens vegvesen.

Fysiske tiltak i kommunen må stå i samanheng med kva det er realistisk at ein får midlar til.

### 7.1 Vurdering av ikkje iverksette tiltak i førige plan

I førige plan var ein del tiltak ikkje iverksette eller delvis iverksette. Fleire av innspela som kom inn i samband med denne nye planen er lik tidlegare innspel. Sidan den førre planen er noko gamal har ein i denne nye planen vurdert det slik at tiltak i tidlegare plan som ikkje er utført, ikkje vert vidareført og liste over tiltak i ny plan vil dermed ta utgangspunkt i innkomne forslag og resultat etter synfaring.

### 7.2 Ikkje fysiske tiltak

Følgjande ikkje fysiske tiltak er foreslått gjennomførte i planperioden

#### 7.2.1 Tysnes Kommune som trafikksikker kommune

Ein ynskjer at Tysnes Kommune skal bli godkjent som «trafikksikker Kommune». For å få til dette må ein tilfredsstillere kriteria gitt i rettleiar frå Trygg trafikk. Innanfor dette arbeidet har ein då og følgjande konkrete tiltak som ein ynskjer å få gjennomført:

- Trafikalt grunnkurs som tilbod innan vaksenopplæringa
- Gjennomføring av tiltak retta mot skule og barnehage slik dei er skildra i rettleiar for trafikksikker kommune
- Vurdere kostnader på fysiske tiltak opp mot mogelege innsparingar ved reduserte utgifter til skuleskyss.

#### 7.2.2 Kommunal planlegging og saksbehandling

##### Tiltak nr. 1

##### **Plan for mindre tiltak langs fylkesvegnettet knytt til utbetringar av farleg sidehinder og møteplassar**

Kommunen skal saman med Statens Vegvesen i løpet av 2017 utarbeide ein enkel plan for utbetring av punkt med farleg sidehinder og møteplassar. Deretter skal planen leggjast til grunn for å arbeidet med å skaffe midlar til tiltaka. Sjå kapittel 6.3

##### Tiltak nr. 2

##### **Skaffe ein oversikt over haldeplassar i kommunen, bruk og utrustning**

For dei barna som reiser med buss eller nyttar anna skyssmiddel er trygg og god haldeplass viktig. Under arbeidet med denne kommunedelplanen så har ein fått melding om enkelte haldeplassar der ein føler seg utrygg. Kommunen skal derfor i løpet av 2017 utarbeide ein enkel plan med

prioritering av dei haldeplassane kommunen ynskjer å utbetre og dei skal delast inn i følgjande grupper:

1. Haldeplassar som vert brukt av skuleborn
2. Haldeplassar som ikkje vert brukt av skuleborn, men som er mykje nytta av andre reisande
3. Andre haldeplassar

Deretter skal det lagast eit sett med kriterium for kva standard ein ynskjer på dei ulike gruppene. Dette gjeld både behov for buss skur, tryggare tilkomst til haldeplassen og utforming av sjølve plassen. Denne oversikta skal deretter danne grunnlag for arbeidet med å skaffe midlar til tiltak. Sjå kapittel 6.3

### **Tiltak nr. 3**

#### **Trafikksikring som krav ved godkjenning av reguleringsplanar**

Tysnes kommune skal ha trafikksikring som krav ved utarbeiding og godkjenning av reguleringsplanar. Mellom anna slik at nye byggefelt vert knytt til eksisterande gang- og sykkelvegnett der dette er mogeleg.

## **7.3 Fysiske tiltak**

Deler av vegnettet på Tysnes går spanande tider i møte som følgje av ny trase for E39 Stord – Os. Men samstundes er det uklart om dette prosjektet vil gi midlar til utbetring av vegnettet andre stader i kommunen. Til dømes er det lite truleg at ny E39 vil gi betre Vegstandard mellom Onarheim – Uggdal eller Lunde – Nymark og det er svært uklart om ny E39 vil gi utbetringar mellom Våge og Lukksund. Mykje av diskusjonen knytt til standarden på vegnettet i kommunen har blitt styrt av diskusjonen rundt E39 og det er som sagt fare for at mykje av vegnettet ikkje vert berørt av E39-prosjektet.

I dei siste tiåra har ei eller anna form for forskotering av midlar vært brukt som verkemiddel rundt om kring i kommunane for å få utbetra vegnettet. Eksempel på kommunen som har hatt god effekt av forskotering er Fusa Kommune. Der kommunen, nabokommunar, kraftlag og lokalt næringsliv tidlegare forskoterte midlar til vegutbetring. I andre kommunar har ein etablert «bompengepakkar» som gir kommunane midlar til å utbetre vegnettet gjennom innkreving av bompengar. Eksemplar på dette er Bømlopakken, Askøypakken, Vossapakken, Kvammapakken og bompengeringen i Bergen. På Tysnes har ein ikkje hatt noko form for forskotering eller noko «bompengepakke». Dette kombinert med stort fokus på E39 har nokk ført til at det i dei siste tiåra har vært svært få større utbetningsprosjekt i kommunen. Unntaket er vegnettet knytt til den nye ferjekaien på Hodnanes og no seinast ny veg gjennom Uggdal. Vegnettet i kommunen er generelt i dårleg stand eller har lav standard. Mange av dei prosjekta som er meldt inn er ikkje eigentleg knytt til trafikksikring spesielt, men i større grad til dårleg vegstandard generelt. Eksemplar på dette er manglande sikt, møteplassar, sikring mm. Innanfor fysiske tiltak er det difor ført opp ein eigen kategori som gjeld større vegprosjekt. For å få ei generell betring av vegstandarden i kommunen er det ikkje tilstrekkeleg å bruke ulike former for TS-midlar. Her må ein i større grad ha langsiktig fokus på større prosjekter utan at desse «drukmar» i diskusjonen rundt E39. E39 løyser ikkje alle utfordringane med vegnettet i kommunen. For å få ein generell heving av vegstandarden må ein kanskje vurdere tiltak som ein kan få til i ein «Tysnes-pakke»

Det er ikkje midlar nokk til at ein i denne TS-planen kan få løyst alle dei tiltaka som er spelt inn til dette planarbeidet. Ein må dessverre prioritere og lage prioriteringsliste over tiltak. Talet på prioriterte tiltak må vere i samsvar med det ein har moglegheiter til å få utført i planperioden.

Tabell 1: Fysiske tiltak på fylkesvegnettet retta mot Hordaland fylkeskommune sitt program for trafiksikringstiltak:

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Ansvar
1.	Fv79. Betre sikring der vegen går langs Onarheimselva. Vegen er brukt av skulebussar og har svært dårleg sikring mot utforkøyring ned i elva.	Del av tiltak 33, 71 og 111	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
2.	Fv49. Utbetring av dårleg strekning (Vadlasvingane) mellom veg til Godøysund og Valla.	Deler av tiltak 65 og 83	Tysnes Kommune
3.	Fv49. Utbetring av smal vegstrekning og farleg sving på strekninga Tveit – Epland. Eplandslio sør.	Tiltak 73	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
4.	Fv49. Utbetring av smal vegstrekning på strekninga Epland – Holmalio. Eplandslio nord	Tiltak 72	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
5.	Fv49. Flatråker. Utbetring av strekning utan sikring på Tveit	Tiltak 17 og 18.	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet

Tabell 2: Fysiske tiltak på fylkesvegnettet retta mot Hordaland fylkeskommune sitt program for gang- og sykkelveggar:

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Ansvar
1.	Fv79. Betre Gang- og sykkelveg frå ny sjukeheim og ned til FV49.	Tiltak 64	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
2.	Fv49 i Våge. Sikre strekning med gang- og sykkelveg som i dag er utan sikring mot vegbanen like før skulen.		Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
3.	Fv78 gjennom Onarheim. Bygge planlagde fortau langs fylkesveg i Onarheim.	Tiltak 32, 106 og 107	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
4.	Fv49. Ny gang- og sykkelveg mellom Uggdal og Våge.	Tiltak 87	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
5.	Fv49. Samanhengande gangveg Lundehagen - Kattaland	Tiltak 27, 30	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
6.	Fv49. Gangveg Skulen – Gjerstad.	Tiltak 80 og 81	Kommunen, fylkeskommunen og vegvesenet
7.	Fv85. Betre fortau / romlefeldt	90 og 103	Kommunen

Tabell 3: Tiltak som er knytt til administrative vedtak på fylkesvegnettet:

Dette gjeld tiltak som er retta mot administrative vedtak knytt til endra fartsgrense, forkøyrsvveg samt mindre enkle tiltak knytt til utbetring av busshaldeplasser. Tysnes kommune får ansvar for alle desse tiltaka i samarbeid med Hordaland Fylkeskommune og Statens Vegvesen.

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Forslag til tiltak / søknad om
1	Lunde. Sikring av overgang frå barnehage til turområde	1 og 30	Redusert fartsgrense og fotgjengarovergang
2	Våge. Redusert fartsgrense mellom skulen og Gjerstad	85	Redusert fartsgrense
3	Flatråker. Stor trafikk og høg fart på fylkesvegen. Ikkje gangveg/fortau.	14	Redusert fartsgrense til 50 km/t
4	Lunde. Dårleg sikt langs hovedvegen, Stor fart på fylkesvegen, farleg kryssing for fotgjengarar	29	Nytt fotgjengarovergang ved brua.
5	Uggdal. Stor fart på kommunal veg opp til Jensvoll	102	Søknad om redusert fartsgrense
6	Onarheim. Høg fart og anna skilting	38	Søknad om redusert fartsgrense og skilting avkryss
7	Reksteren. Stor hastighet på fylkesvegen	50	Skilt som oppfordrar bilistar til å køyre varsamt, Skilt for å markere gardstun der vegen går gjennom gardstun
8	Lunde. Redusert fartsgrense Gripne - Malkenes fra 80 til 60 km/t	66	Redusert fartsgrense
9	Våge. Fotgjengarovergang nederst i Dallandsbrekka	86	Redusert fartsgrense
10	Våge. Uoversiktleg trafikkblide i Våge.	96	Søknad om nytt fotgjengarovergang ved Svingen Møbler
10	Våge. Uoversiktleg trafikkblide i Våge.	97	Søknad om nytt fotgjengfelt ved bokbutikken
10	Våge. Uoversiktleg trafikkblide i Våge.	98	Planar for betre busstopp i sjølve Våge

11	Uggdal. Høg fart på biler ut av tunnelane i Uggdal. Bilistar begynner å auke farten lenge før 50-sona sluttar.	100	Søknad om forlenging av 50-sona
11	Uggdal. Farleg kryssing for born gangvegen slutter i tunnelen farleg veg vidare	101	Søknad om fotgjengarovergang
12	Håland. Høgt fartsnivå generelt og spesielt på Beltestad og Håland	22	Søknad om reduksjon av fartsgrense på Beltestad og Håland
13	Lunde. Farleg kryssing ved Lundehegen 2	31	Lage plan for betre tiltak enn det som er i dag.
14	Farleg kryssing og bruk av vegen ved Hauaneset	104	Søknad om etablering av fartshump.
15	Høg fart på Fv78 gjennom industriområde	108	Søknad om redusert fartsgrense
16	Fv79. Høg fart på strekning brukt til turveg.	109	Søknad om redusert fartsgrense
17	Flytte busskur ved Gjerstadneset	89	Søknad om flytting av buss skur
18	Strekninga Skotet - Gripne. Stor fart smal veg. Mange som går og sykklar på denne strekninga	28	Søknad om redusert fartsgrense til 60 km/t
19	Onarheim. Haldeplassar utan skikkeleg buss stopp	34	Søknad om busstopp ved Jensaløo, Krysset Fv79/Hagaresvegen og v/ Henningshagen

Tabell 4: Fysiske og administrative tiltak på det kommunale vegnettet:

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Forslag til tiltak / søknad om
1a	Tiltak rundt skule og barnehage i Uggdal	9, 13 og 76	Betre organisert / oppmerka parkeringsplass og sнопlass for buss. Arbeidet med dette tiltaket pågår.
1b	Dårleg tilkomst til Reiso idrettsplass over eksisterande betongbru.	84	Kommunen kontaktar idrettslaget og får slutt på unødvendig kjøyring over brua.
2a	Onarheim. Treng fleire parkeringsplassar for dei ansatte	5 og 12	Kommunen lager plan for dette saman med skulen / barnehagen
2b	Onarheim. Uoversiktleg situasjon ved av og påstigning	6 og 10	Betre organisering av p-plass. Betre informasjon til foreldre
3	Farleg skuleveg for elevar langs veg til Hagareset utan belysning	11, 32 og 110	Kommunal planlegg betre fortau og veglys
4	Nytt byggefelt på Jensvoll Sør. Betre løysing for gangvegar	79	Kommunen lager plan for betre gangvegar ned til Uggdal
5	Stor fart på kommunal veg opp til Jensvoll	102	Fartsreducerande tiltak, skilting og hump
6	Kommunal veg til Solheimsdalen er i dårleg stand.	42 og 59	Betre møteplassar, siktrydding, betre kantsikring, sikre veg mot utrasing
7	Farleg farshump som ikkje er tilstrekkeleg merka og feil bygd.	105	Reetablere med korrekt utforming og merking
8	Stor fart i området rundt Tysnes Sjø og fritid	112	Ønske om fartshumper på kommunal veg
9	Onarheim kyrkje. Ikkje parkeringsplass ved kyrkja.	91	Kommunen lager plan for betre parkeringsplassar ved kyrkja.
10	Uggdal kyrkje. Dårleg med parkeringsplass.	92	Kommunen lager plan for betre parkeringsplassar ved kyrkja.
11	Humlevik gravplass. Ikkje nokk parkeringsplassar.	93	Kommunen lager plan for betre parkeringsplassar ved kyrkja.
12	Reksteren gravplass. Ikkje nokk parkeringsplassar.	94	Kommunen lager plan for betre parkeringsplassar ved kyrkja.
13	Uoversiktleg trafikkblide i Våge.	95	Må med i områdeplan for Våge
14	Betre fortau i Vågsmarka byggefelt	88	Kommunen kartlegg og lager plan for dette

15	Dårleg vegstandard til Vattedal	45	Betre sikring og punktvis utbetring av veg
16	Kraftig trafikkauke på veg til Florneshalvøya / Eldsåkervågen	43	Kommunen lager plan for tiltak
17	Auka trafikk på vegnettet utover på Skorpo	44	Kommunen lager plan for tiltak

Tabell 5: Ikkje fysiske tiltak:

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Forslag til tiltak / søknad om
1a	Barnehagar og skular	8	Aktivt arbeid mot skular og barnehager samt innbyggjarar for bruk av refleks
1b	Lunde. Noko uoversiktleg ved henting og bringing av born	9	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
1c	Uggdal. Uorganisert og uryddig trafikkområde. Knytt til parkering for ansatte, bussar og privat henting og bringing av born.	13	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
2a	Onarheim. Uoversiktleg situasjon ved av og påstigning	6	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
2b	Onarheim. Barnehagen er under ombygging. Er usikker på situasjonen etter fullført ombygging	7	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
2c	Inarheim. Trafikk på skuleplassen i skuletida på grunn av levering og henting av born. Foreldre nyttar ikkje parkeringsplass	10	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
3a	Lunde. Usikra overgang frå barnehage til turområde	1 og 2	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
3b	Lunde. Rundkjøringa ved barnehagen: feil bruk av rundkjøring	3	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.
3c	Lunde. Bilar står med motor i gang ved henting/bringing av born	4	God og tydeleg informasjon til foreldre. Klare reglar for kvar ein skal parkere mm.

4	Lunde. Farleg kryssing ved Lundehegen 2	31	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
5	Prinsipiell sak om veglys på kommunalt vegnett	15, 20, 25, 37, 47, 54	Det må gjerast eit prinsipielt vedtak om korleis kommunen skal handtere søknader om veglys på kommunalt vegnett.
6	Flatråker. Stor trafikk og høg fart på fylkesvegen. Ikkje gangveg/fortau.	14	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
7	Våge. Redusert fartsgrense mellom skule og Gjerstad	85	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
7	Onarheim. Høg fart og anna skilting	38	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
8	Flatråker. Høg fart.	19	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
10	Håland. Høgt fartsnivå generelt og spesielt på Beltestad og Håland	21	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
11	Reksteren. Stor hastigheit	50	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
12	Farleg kryssing og bruk av vegen ved Hauanaset	104	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
13	Redusert fartsgrense Gripne - Malkenes fra 80 til 60 km/t	66	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.
14	Høgt fartsnivå generelt og spesielt på Beltestad og Håland	22	Gjennomføre haldningsskapande tiltak mot innbyggjarar i kommunen i samarbeid med politiet og trygg Trafikk. Meir fartskontrollar.



Tabell 6. Større prosjekter på Fylkesvegnettet.

Prioritet nummer	Tiltak	Tiltak nr.	Ansvar
1.	Samla plan for utbetring av strekninga Flatråker – Holmalia.		Tysnes Kommune og Statens Vegvesen
2.	Ny veg Uggdal - Onarheim		Tysnes Kommune og Statens Vegvesen
3.	Prioriteringsliste for utbetring av punkt og strekningar med dårleg vegsikring på fylkesvegnettet	15, 16, 24, 41, 56, 62, 82	Tysnes Kommune og Statens Vegvesen
4.	Prioriteringsliste for utbetring av punkt og strekningar med dårleg vegstandard på fylkesvegnettet	23, 26, 35, 36, 39, 40, 48, 52, 53, 55, 57, 58, 60, 61, 67, 68, 74, 75, 77, 78	Tysnes Kommune og Statens Vegvesen

For desse prosjekta skal kommunen utarbeide planar som kan nyttast mot fylkeskommunen/statens vegvesen for å skaffe midlar. Planane skal med i Regional Transportplan for Hordaland og inn i de årlege plan- og byggjeprogram til Hordaland Fylkeskommune