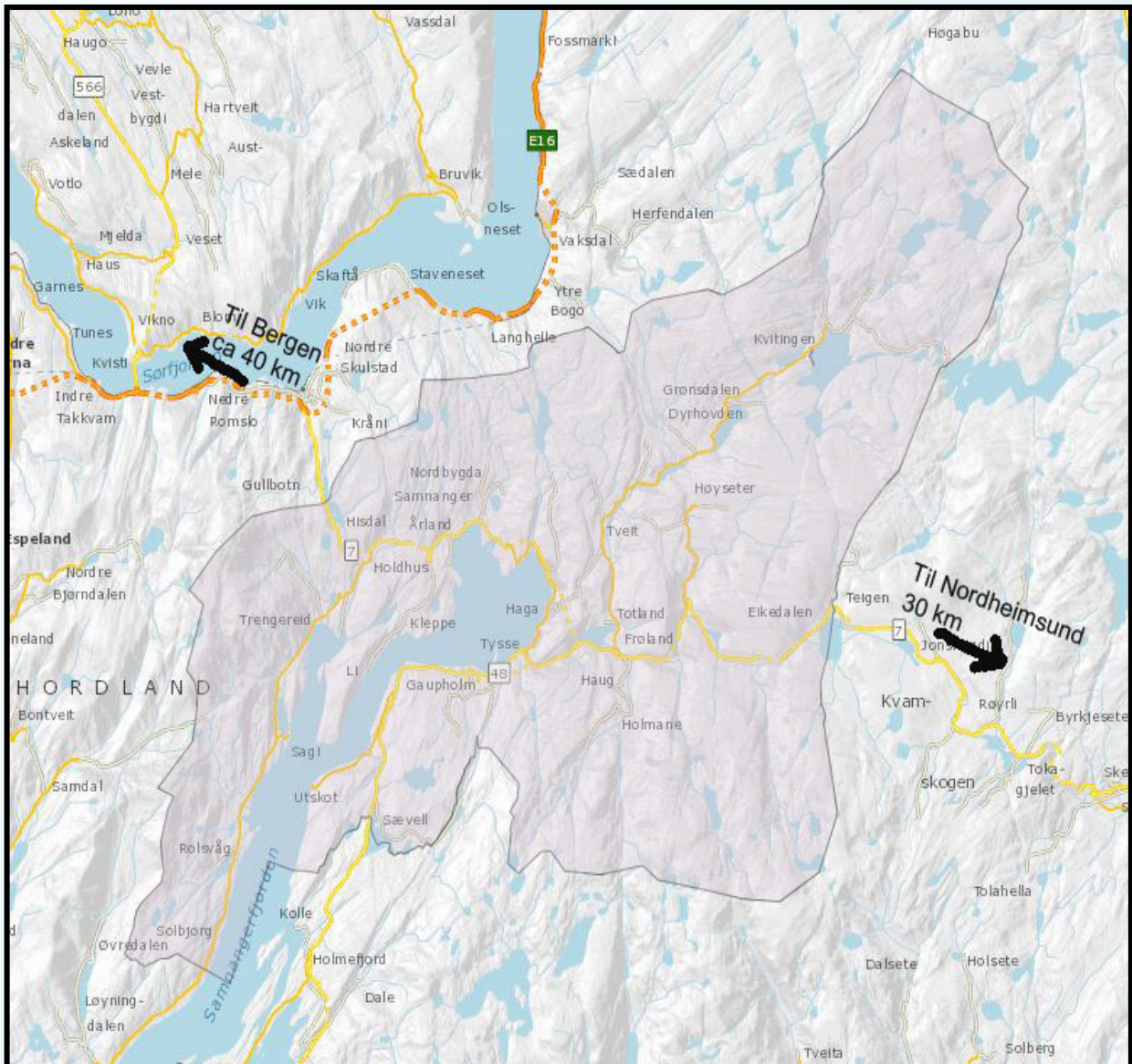


## Trafikksikringsplan



**Samnanger kommune**

**Temaplan**

**2017-2021**

**15.Mai 2017**

## Føreord

Trafikk er eit omgrep med mangfald. I dagens samfunn omfattar dette deler av vår daglege aktivitet for dei aller fleste av våre innbyggjarar. Difor er tryggleik i trafikken vesentleg for oss alle. I vår tid er «null-visjonen», ingen drepne eller skadde i trafikken, nærast sjølvstakt når me arbeider med trafikksikring. Denne nye ts-planen vert ein temaplan som vil vera meir konkret i forhold til målsettingar for trafikksikringsarbeidet. Mellom Hordaland Fylkeskommune og Trygg Trafikk er det utarbeida ein rettleiar som legg føringar for korleis kommunane skal fylgja opp ts-planen. Dette er forankra i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet og vidare i Hordaland fylkeskommune sitt handlingsprogram 2014-2017.

Planen skal kartleggja ulukkes problema i kommunen og prioritera ulukkes reduserande tiltak. Målet med planen er at den skal fungera som eit verktøy for kommunen i trafikksikringsarbeidet og gje grunnlag for prioritering av offentlege trafikksikringsmidlar.

Det er kome inn nye innspel til planen som er handsama av prosjektgruppa. Ikkje alle oppførte tiltak frå førre plan vart utført, og desse er vidareført i den nye planen .

Konseptet «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE» er eit nytt omgrep for trafikksikringsarbeid. Trafikksikker kommune tyder at ein skal arbeida med trafikktryggleiken på ein annan måte enn tidlegare. Tidlegare ts-planar har i hovudsak handla om fysiske tiltak og har mangla heilskapleg trafikktryggleikstenking. For å ivareta heilskapleg tenking om trafikktryggleiksarbeidet, har Trygg Trafikk utarbeida kriterier og sjekklister som er meint å vera eit verktøy for å kvalitetssikra det kommunale trafikksikringsarbeidet. Kommune har ein svært viktig rolle i trafikksikringsarbeidet og rår over mange virkemiddel innan sitt myndigheitsområde.

Systematisk og kunnskapsbasert arbeid er avgjerande for at me skal lukkast i vårt arbeid mot å nå «null-visjonen».

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

Den administrative arbeidsgruppa har ansvar for kartlegginga og utarbeiding av TS-planen. Denne gruppa består av:

- Teknisk forv - Nina Fredriksen (prosjektleder/sekretær)
- Teknisk drift – Endre Kulleseid
- Plan- Roald Aandahl/Ragnhild Lønningdal
- Folkehelse – Meline Haugland
- Rådmannsgruppa - Hilde-Lill Våge

### Organisering

Naturutvalet er styringsgruppa for TS-planen.

Samnanger, 15.05.2017

Hilde-Lill Våge

Ass.adm.sjef

## Innhold

<b>Trafikksikringsplan.....</b>	<b>0</b>
Samandrag.....	4
<b>1 Innleiing .....</b>	<b>5</b>
1.1 Kvifor kommunal trafikksikringsplan? .....	5
1.2 Vision og målsetting .....	5
1.3 Organisering av arbeidet .....	5
1.4 For trafikksikker kommune gjeld fylgjande kriterie.....	6
1.5 Begrepsavklaringer og samarbeidspartnarar .....	6
<b>2 Forankring og organisering av trafikktryggingsarbeidet.....</b>	<b>8</b>
2.1 Nasjonal transportplan (NTP) .....	8
2.2 Nasjonal sykkel- og gå-strategi 2010-2023 .....	9
2.3 Regional transportplan Hordaland 2018-2029 .....	9
2.4 Innspel frå kommunen til fylkeskommunen , jf .kommunedialog den 19.09.2016.....	10
2.5 Kommunal planstrategi for Samnanger kommune .....	10
2.6 Kommuneplan 2016-2020 .....	10
2.7 Klima- og energiplan for Samnanger kommune – vedteken i kommunestyret 29.04.2010 .	10
2.8 Skulebruksplan for Samnanger kommune, 2009-2020 .....	11
2.9 Folkehelse- plan for perioden 2012-2020 .....	12
2.10 Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv.....	12
<b>3 Kort presentasjon av kommunen.....</b>	<b>13</b>
3.1 Areal og geografi.....	13
3.2 Folketallsutvikling og befolkningsamansetting .....	13
3.3 Pendling .....	13
3.4 Busetnad-infrastruktur .....	13
3.5 Utviklingsområde og nye tiltak dei neste 4 åra .....	16
3.5.1 Fortetting og vidareutvikling Bjørkheim.....	16
3.5.2 Eikedalen.....	17
3.6 Endringar i trafikkbiletet sidan 2011 .....	17
3.7 Prosjekt i handlingsplanen for fylkesveger 2016/ pågåande prosjekt på fv.....	18
3.8 Veg og trafikkdata.....	18
<b>4 Målsetting og satsingsområde i Samnanger kommune .....</b>	<b>21</b>
4.1 Skulevegen.....	21
<b>5 Registrering og problemanalyse.....</b>	<b>22</b>
5.1. Datagrunnlag, antall registrerte trafikkulukker i tidsrommet 2005-2014.....	22
5.2. Trafikkuhell med materielle skadar .....	27
5.3 Utryggleik.....	27
5.3.1 Innsamling av data.....	28
5.3.2 Barnetråkk- undersøking blant elevar .....	28

## **6 Utfordringar på vegnettet i Samnanger kommune.....29**

6.1 RV 7: Strekninga Gullbotn – Ådland .....	29
6.2 Fv 7 Strekninga Årland- Reistad-Bjørkheim-Myrvang.....	31
6.3. Fv 7, Strekninga Hagaåstunnelen-Frøland- Eikedalen .....	35
6.4 FV 136, Gamlevegen frå Bjørkheim til Tysse: Haukanesvegen-Tyssevegen .....	37
6.5 FV 137: Strekninga Solbjørgvegen –Bogstrandvegen ( Til Os).....	38
6.6 fv 134 Strekninga Førland- Kvitingen.....	39
6.7 Kommunale veger frå fv 134: .....	39
6.8: Fv 133 Strekninga frå Samnangervegen- Høysetervegen.....	40
6.9 Kommunale vegar frå fv 136 og fv7 :.....	40

## **7 Samnanger som trafikksikker kommune.....43**

7.1 Målsettingar.....	43
7.2 Kriterier.....	43
7.3 For trafikksikker kommune gjeld fylgjande kriterie:.....	43
7.3.1 Kriterie for TRAFIKKSIKKER SKULE.....	44
7.3.2 Kriterie for TRAFIKKSIKKER BARNEHAGE.....	44
7.4 Mål og strategi for trafikksikkerheitsarbeidet i Samnanger kommune .....	45
7.4.1 Samnanger kommune som arbeidsgjevar .....	46

## **8 Fysiske tiltak. Metode for prioritering.....51**

8.1 Oppsummering trafikklukker og -uhell:.....	51
8.2 Vurdering av folkehelse og utryggleik: .....	51
8.3 Prioritering av fysiske tiltak 2017-2021- Oversikt innholdsliste og prosjektark .....	52
8.4 Kriterier for utveljing: .....	52

## **Innholdsliste Tabellar: .....53**

Tabell 1: Innspel til planen.....	53
Tabell 2: Prioriterte TS- tiltak_skulevegen.....	53
Tabell 3: Prioriterte GS-tiltak_ .....	53
Tabell 4: Prioriterte vedlikehald, rassikrings-tiltak_ .....	53
Tabell 5: Prioriterte kollektivtiltak, andre tiltak .....	60
Tabell 6: Langsiktig tiltak utan prioritering.....	60
Vedlegg 1 .....	61
Nettkilder.....	63
Referanser .....	63
Figurtabell:.....	63



## **Samandrag**

I løpet av dei siste 10 åra har det vore 60 ulukker med personskade i Samnanger. Tal ulukker per år varierer, men trenden viser at det er 4-5 ulukker per år. I 2015 var det registrert 5 ulukker; alle i ulike uhellskoder.

Fv 7, parsell 19 har majoriteten av ulukker, det er kun ei ulukke på ein kommunal veg med personskade. Innspela til planen vis at det er på hovedvegen gjennom Samnanger folk kjenner seg mest utrygge i trafikken. Samnanger kommune har mange utforkøyringsulukker, nokre er særskilt knytt til punkt. Dette kan tyde på at vegen si utforming kan vere ein forklarande årsak.

Trafikksikringsplanen føreslår både tiltak på vegnettet og arbeider aktivt med haldningsskapande tiltak.

Kartlegginga av utryggleik og ulukker i kommunen viser at dei områda som bør prioriterast for å senke utryggkjensla hos innbyggjarane i Samnanger er:

- Betre sikring og fleire gode kryssingspunkt
- Utvikle og utbedre gang og sykkelnettet
- Fysiske tiltak for å senke farten fleire stadar
- Haldningsskapande tiltak

Saknr. 016/17 NATURUTVALET

Møtedato: 25.04.2017

VEDTAK: Naturutval vedtek med heimel i plan-og bygningslova §11-14 å leggja ut til offentleg ettersyn «Trafikksikringsplan for Samnanger kommune 2017-20121»

## 1 Innleiing

### 1.1 Kvifor kommunal trafikksikringsplan?

Føremålet med ein temaplan for trafikksikring er å leggja grunnlag for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet, og søka å styrka kommunen si innsats innan trafikksikringsarbeid, særleg på førebyggjande plan. Visjonen er ingen hardt skadde eller drepte i trafikken i Samnanger.

Temaplanen for trafikksikring 2017-2021 avløys den forrige Trafikksikringsplanen (TS-plan) 2003-2015. Planen skal vere styrande for trafikksikringsarbeidet i Samnanger. Kommunen har fått gjennomført mykje av innspela til førre plan, men det er framleis mykje å ta fatt på. Målet med revidert plan er difor mellom anna:

- Ny handlings-/tiltak for perioden 2017-2021
- Oppdatert analysegrunnlag
- Grunnlag for å endra satsingsområde, prioritere på nytt
- Trafikksikker kommune; eit nytt konsept for trafikksikringsarbeid, kriterier utarbeida av *Trygg trafikk* som eit verktøy for å kvalitetssikre det kommunale arbeidet.
- Ny temaplan vil vere konkret i høve nasjonale, regional målsettingar for trafikksikringsarbeidet.
- Visjonar og målsettingar skal knytast til målsettingar i andre kommunale plandokument

### 1.2 Vision og målsetting

Samnanger kommune legg til grunn nullvisjonen for arbeidet med trafikksikring:

Ingen skal verta skadd i trafikken i Samnanger i framtida

Kjernen i nullvisjonen er at vegsystemet må utformast ut frå menneskets føresetnadar. Køyretøy, vegar og veganes omgivningar må utformast slik at dei hjelper trafikantane til riktig åtferd og vernar mot at ei menneskeleg feilhandling får fatale konsekvensar.

Nullvisjonen krev ein innsats frå ulike etatar i kommunen, vegvesenet, politi, Trygg Trafikk og frivillige organisasjonar, men også frå den enkelte trafikant. For å realisera nullvisjonen er det nødvendig med ein løpande prosess for å bevisstgjera eigne etatar, politikarar og innbyggjarane i kommunen generelt.

Denne reviderte trafikksikringsplanen vil såleis omfatte:

- fysiske og ikkje-fysiske tiltak
- tiltak med kort og langt tidsperspektiv
- tiltak retta mot faktisk og følt risiko
- offentleg og privat ansvar og innsats (sikt/krattrydding)

Som ein del av dei føreslåtte fysiske tiltaka er det laga eigne prosjektark som relaterer trafikksikringstiltak til stadutvikling. Dette er tiltak i eit langt tidsperspektiv og har forankring i kommuneplanens arealdel for 2017-2021.

### 1.3 Organisering av arbeidet

Ei administrativ arbeidsgruppe er sett saman av representantar frå Samnanger kommune som

har- gjennom møter og befaringar- funne ut kva som er viktig å ha med i denne planen og kva som er viktigaste prioriteringar. Arbeidsgruppa har i tillegg også invitert representantar frå dei ulike leiarutvala i kommunen.

Administrativ arbeidsgruppe:

- Teknisk forv - Nina Fredriksen (prosjektleder/sekretær)
- Teknisk drift – Endre Kulleseid
- Plan- Roald Aandahl/Ragnhild Lønningdal
- Folkehelse – Meline Haugland
- Rådmannsgruppa - Hilde-Lill Våge

Det er lagt vekt på at planen skal vere handlingsretta, der tiltaka er prioritert ut i frå ei samla vurdering av analysegrunnlaget og innspel; dvs kvar det er behov for viktige trafiksikringstiltak. Skulevegen og mjuke trafikantar er eit prioritert satsingsområde.

#### **1.4 For trafiksikker kommune gjeld følgjande kriterie**

- *Kommunen har forankra ansvaret for trafiksikringsarbeidet hjå ordføraren og rådmannen. Delansvaret skal ligga hjå den enkelte einingsleiar.*
- *Kommunen har eit utval med ansvar for trafikktryggleiken.*
- *Kommunen har innarbeida trafikktryggleiken i HMS/internkontrollsystemet som inneheld reglar for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttenester.*
- *Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader)*
- *Kommunen har ein trafiksikringsplan som er forankra i fylket sin trafiksikringsplan. Planen har rullering- og rapporteringsrutinar. Planen skal ivareta både haldningsarbeidet/trafikkretta- og fysiske tiltak.*
- *Kommunen har innarbeida kriterie/sjekkliste for kommunens sektor (HR, barnehage, skule, kultur og veg).*
- *Kommunen påverkar lag og foreiningar til å innarbeida reglar for trafikktryggleiken i si verksemd*

#### **1.5 Begrepsavklaringer og samarbeidspartnarar**

**Trafiksikkerhet** referer her til den faktiske ulykkesrisikoen barn og unge kan møte i trafikken. **Trygghet i trafikken** refererer her til følelsen man har av trygghet.

Forkortingar som er nytta i trafiksikringsplanen:

**Ts-plan** = Trafiksikringsplan  
**Ådt** = Årsdøgertrafikk  
**Nvdb** = Nasjonal vegdatabank  
**Svv** = Statens vegvesen

**Fv** = Fylkesveg  
**Kv** = Kommunalveg



**Statens vegvesen** utarbeider retningslinjer og føreslår utbygging, drift/vedlikehald og forvaltning av fylkesvegnettet i fylket. Statens vegvesen utgreier behov for tiltak på fylkesvegnettet, forslag til planar og budsjett. Dei skal sjå til at vedtekne planar og budsjett vert gjennomført som bestemt.

Midler til TS tiltak på fylkesveg kommer i dag fra Investeringsprogrammet i Regional Transportplan (RTP) Denne rulleres hvert år, med størst fokus på de neste 4 år. Det er eit eget programområde for TS, GS, Kollektiv og Miljø.

Statens vegvesen har betydeleg veg- og trafikkfagleg kompetanse og forvaltar dei fylkeskommunale vegane på vegne av fylkeskommunen. Statens vegvesen har også ansvar for å utvikla ny kunnskap innan fagfeltet og bidra til at utdanningsinstitusjonane sikrar fagleg kvalitet og rekruttering.

Statens vegvesen har i tillegg ansvar for å utarbeida retningslinjer for vegtrafikk, trafikantopplæring, kjøretøy og korleis dei arbeidar i forhold til trafikantar, trafikkskular og verkstader. Statens vegvesen skal arbeida for eit trygt, miljøretta og effektivt transportsystem i Norge.

Nasjonal transportplan (NTP) presenterar regjeringa sin transportpolitikk og saman med årlege statsbudsjett er dei retningsgjevande for innsatsen på riksvegane og på trafikant- og kjøretøyområdet i planperioden. Dei meir detaljerte prioriteringane er fastlagt gjennom eit eige handlingsprogram. Gjeldande plan er for perioden 2014-2023. Denne planen vert revidert kvart fjerde år, men gjeld for ein ti årsperiode.

Ansvarlege for fysiske tiltak på vegnettet i Samnanger:

Fylkesvegar: Hordaland Fylkeskommune/Statens vegvesen

Kommunale vegar: Samnanger kommune.



**TRYGG TRAFIKK** Trygg Trafikk er ein uavhengig landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggleiks-arbeidet i Norge. Organisasjonen fungerer som eit bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege myndigheiter som har ansvar for trafikktryggleik.

Trygg Trafikk bygger nettverk med å vera ein medlemsorganisasjon, skapa møteplassar, arrangera ein årleg nasjonal konferanse og samarbeida med andre om trafikktryggleikspolitiske saker.

Trygg Trafikk arbeidar for å oppnå best mogeleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og er pådrivar i trafikktryggleiksarbeidet både lokalt og nasjonalt. Trygg Trafikk har eit vedtektsfesta ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulykker.

Trygg Trafikk er eit kompetansesenter og dei er leiande i miljøet for trafikkopplæring av born og unge i Norge.



**Politiets** overordna mål med sitt trafikktryggleiksarbeid er å redusera talet på trafikkulykker for drepane og hardt skada. Politiets teneste skal særleg innrettast mot førebyggjande tiltak og virke, kontrollar og etterforsking av trafikkulykker samt i- retteføring av trafikklovbrot.

Politiet jobbar kunnskapsstyrt og prioriterer sin innsats på dei mest ulykkesutsette vegstrekningane/-stader med fartskontrollar, ruskontrollar, kontroll bruk av verneutstyr, førebygga og stansa aggressiv/farleg åtfærd i trafikken og anna kriminell aktivitet langs veg.



**ATL** er autoriserte trafikkskulars landssamanslutning. Trafikkskulane er tillagt ei svært viktig rolle og skal gje framtidige sjåførar grundig opplæring i trafikktryggleik og åtfærd i trafikken. Statens vegvesen har oversikt over dei godkjente trafikkskulane og ei sjekklister for korleis ein vel rett trafikkskule.



Fylkeskommunen har etter § 40 i veglova blant anna ansvar for å fremja trafikktryggleiken. Fylkeskommunen har som vegeigar ansvar for fylkesvegnettet. Frå 2010 omfattar dette også store delar av det tidlegare riksvegnettet.

Fylkeskommunen har også ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss og er regionalt planmynde. Fylkeskommunen har og ansvar for planlegging etter plan- og bygningslova.

Likeins har fylkeskommunen ein rolle som regional utviklingsaktør. Dette inneber å sjå samanheng mellom dei ulike sektorane, skapa samanheng mellom aktørane og utvikla aktørane og strategiar for å fremja ei ønska samfunnsutvikling i eigen region

## ***2 Forankring og organisering av trafikktryggingsarbeidet***

### ***2.1 Nasjonal transportplan (NTP)***

Stortinget vedtok i høve handsaminga av Nasjonal transportplan, ein nullvisjon der målet er



eit transportsystemet som ikkje gjev nokon drepne eller hardt skadde. Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafikksikring i Noreg. For å følgja opp nullvisjonen er det i gjeldande NTP 2010-2019 sett eit etappemål om å redusera talet på personar som blir drepne eller hardt skadde i vegtrafikken med minst ein tredjedel innan 2020, jf. NTP 2010-2019 - regjeringen.no. Til dømes kan det vera å sikra betre kryssingspunkt for fotgjengarar og sikring av eksisterande gangfelt, betre universell utforming av gang-/sykkel areal. Vidare kan det vera å sikra kryssingspunkt med planfrie løysingar osv.

## **2.2 Nasjonal sykkel- og gå-strategi 2010-2023**

Nasjonal sykkelstrategi 2014–2023 er en del av Nasjonal transportplan (NTP) og beskriver mål og virkemidler for å oppnå økt sykling i Norge. Ei av fleire målsettingar er å tilretteleggje for attraktive skuleveger, betre framkommelegheita for sykkel og auka trafikktryggleik.

Sykkelstrategien har som hovudmål at minst 8 prosent av alle reiser i 2023 skal utgjere reiser på sykkel i Norge. Dvs at ein må:

1. Fremja sykkel som transportmiddel.
2. Betre framkomst og trafikktryggleik for syklistar.
3. 80 prosent av born og unge skal gå eller sykla til skulen.

For Samnanger betyr det at vidare planar for utbygging av nye anlegg for gåande og syklande, må planleggast slik at det vert attraktivt å gå eller sykla.

## **2.3 Regional transportplan Hordaland 2018-2029**

RTP vil først og fremst vere eit politisk styringsdokument og planleggingsverktøy for å bidra til ei positiv utvikling i Hordaland gjennom ein aktiv og heilskapleg samferdslepolitikk. Planen byggjer på nasjonale føringar innan all samferdsel.

Regional transportplan Hordaland (RTP) 2013-2029 legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak. RTP legg føringar for investeringar i vegnettet på lang sikt og klassifiserer fylkesvegnettet i to nivå:

1. Overordna vegar (høg funksjonsklasse eller høg trafikkbelastning)
2. Øvrige fylkesvegar

Denne inndelinga av fylkesvegnettet er eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging.

Handlingsprogram 2015-2017 (vedlegg til Regional transportplan Hordaland 2013-2024) har følgjande tre prioriteringar:

- Markert styrking av tiltak for å ta vare på det eksisterande vegnettet
- Gjennomføring av allereie prioriterte prosjekt
- Strekningsvise utgreiingar

Her finn ein rammene for investeringstiltak på fylkesvegnettet i åra framover. Som ein del av gjennomføringa av RTP vil det også bli utarbeidd årlege handlingsprogram:

### **Handlingsprogrammet for kollektivstrategien for perioden 2016-2019**

Prioriteringane i handlingsprogrammet er bygd opp rundt dei fire hovudtemaa i kollektivstrategien;

- Best tilbod der flest reiser
- Enkle reiser
- Effektive reiser
- Miljøvenleg drift

### **Handlingsplan folkehelsearbeidet, Hordaland fylkeskommune, 2014-2025**

Hordaland fylke har regional plan for folkehelse og som er forankra i Regional planstrategi. Planen er retningsgjevande for kommunane og fylkeskommune og statlege organ sitt folkehelsearbeid i perioden. Folkehelseplanen skal leggast til grunn for verksemd til regionale organ og kommunal planlegging. Dette inneber at kommunane må arbeida aktiv for folkehelsa; med fokus på lokalsamfunn og nærmiljø og ein veit at trafikkulykker er ein av dei største helsetruslane.

### **Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017**

Planen er retningsgivande for alt trafikksikringsarbeid i Hordaland, og skal samordna trafikksikringsarbeidet som vert utført av ulike aktørar i fylket. Handlingsplanen skildrar tre særskilte satsingsområder:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulykker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i byområde
- Prosjekt «Trafikksikker kommune» er eit nytt prosjekt, se kap. 7

### **Klimaplan for Hordaland 2014-2030**

Mål for transportsektoren er klimautslepp frå vegtrafikk skal reduserast med 20 % innan 2020 og 30% innan 2030 i høve til 1991. Trafikkveksten skal takast kollektivt og gjennom sykkel og gange.

### **2.4 Innspel frå kommunen til fylkeskommunen , jf .kommunedialog den 19.09.2016.**

- Fylkesveg 7 er ein viktig omkøyringsveg for E16, og ein har ei særleg uro for trafikksituasjonen på Bjørkheim
- Vegen gjennom Samnanger er viktig for regionen
- Hordalandsregionalen
- Satse mot aust

### **2.5 Kommunal planstrategi for Samnanger kommune**

Samnanger kommunestyre har planstrategi for kommunen, vedteken av kommunestyret 18.12.2012. Føremålet med planstrategien er å avklara kva planoppgåver kommunen bør starta opp med, revidera eller vidareføra i planperioden, for å leggja til rette for ei ønska utvikling i kommunen. Under kapittel **Transport og infrastruktur, bokstav d.** er det konkretisert nokre viktige trafikksikringstiltak som må følgjast opp:

- Undergang under fv 7 ved Bjørkheim
- Etablere fleire innfartsparkeringar fra overgang til buss: Ved Nordbygda grendehus og på Bjørkheim, samt utviding av Lønnebakken.

Bjørkeheim og Lønnebakken er planavklart, medan Nordbygda må takast gjennom arealplan. I samband med bygging av ny gang- og sykkelveger har kommunen ein ambisjon om å arbeida for ei utbygging langs fv 7, Eikedalen; nedover mot tunnelen Fossen bratte ( kommunestyrevedtak 20.06.2012).

### **2.6 Kommuneplan 2016-2020**

Trafikksikring var ikkje eit sentralt tema ved sist rullering av kommuneplanen. Ved rullering av pågåande arbeid med kommuneplanen er det vedtatt at trafikksikringsplan skal vere godt forankra i overordna plan. Arealdelen peikar på at kommunen skal sikre areal til trafikksikringstiltak ved framtidig utbygging og frådelling langs eksisterande vegar. Planen vis ei aktiv bustadpolitikk i området Gjerde, Nordbygda og Bjørkheim.

### **2.7 Klima- og energiplan for Samnanger kommune – vedteken i kommunestyret 29.04.2010**

Klima- og energiplanen skal vere grunnlag for ei langsiktig berekraftig utvikling av kommunen. Auka bruk av kollektive transport løyningar og gang- og sykkelveger er viktige tiltak som i tillegg til å vere

gode klimatiltak, også fremjar trafikksikringa i kommunen. Hensynet til klimatilpasning skal innarbeidas i kommunale- og regionale planer og vere grunnlaget for alle utbyggingssaker. Under kapittel 23.5 *Transport* i planen kjem det fram at halvparten av all energibruk i kommunen er i form av drivstoff. Dette gjeld både privat -og næringstrafikk som i sum gjer at denne sektoren blir dominerande på utslepp.

Målsettingar som berører Trafikksikringsarbeidet:

- Samla lokaltrafikk skal reduserast med 10 % målt i personkilometer.
- Betra det kollektive transporttilbodet
- Det skal leggjast til rette for auka bruk av sykkel som transportmiddel.
- Auka tilgangen til innfartsparkeringar i kommunen slik at det vert lettare overgang mellom privatbil- buss.

## 2.8 Skulebruksplan for Samnanger kommune, 2009-2020

Målet med planen er å sikra eit godt skuletilbod for elevane, eit godt arbeidsmiljø for dei tilsette og tenlege bygg for kultur- og fritidstilbod. Planen seier noko om nye skular som bør byggjast og kva skular som bør utbetrast eller byggjast ut for 1-10 skuletrinn.

Dersom det oppstår konflikt om et areal, skal barns interesser gå foran andre interesser, jf. Ot.prp. nr. 32 (2007-2008). Dette betyr ikke at hensynet til barnets beste vil være det mest tungtveiende i alle vurderinger, men kommunen bør vise tydelig at vurderingen er gjort dersom utbygging planlegges på en måte som kan virke negativt inn på barn og unges interesser. Vurderingen bør for eksempel gjerast dersom det planleggjast bustadar langt unna skular, eller i områder med trafikkfarlege veger, slik at barna som flytt inn vil få lange og utrygge skulevegar. Det er kommunen som er ansvarleg for å sørge for trygg skuleskyss og som må vurdere dette i ein større samanheng, herunder også alle utrygge kryssingar av trafikerte hovudvegar som fv 7 og fv 48.

Ved fortetting er det viktig at kommunen er svært bevisst på at nødvendige uterom og grøntareal må bestå for at barn skal kunne utfolde seg i trygg leik i sitt nærrområde.

I opplæringslova er det krav om tryggleik for elevane i tillegg til dei krav om førebygging av skade og ulykke som følgjer av andre lover og forskrifter. Trafikksikring er ikkje eit tema i *skulebruksplanen* for Samnanger, men det er eit vedtak i skulen sitt ordensreglement på parkering for tilsette og foreldre i både skule og barnehage.

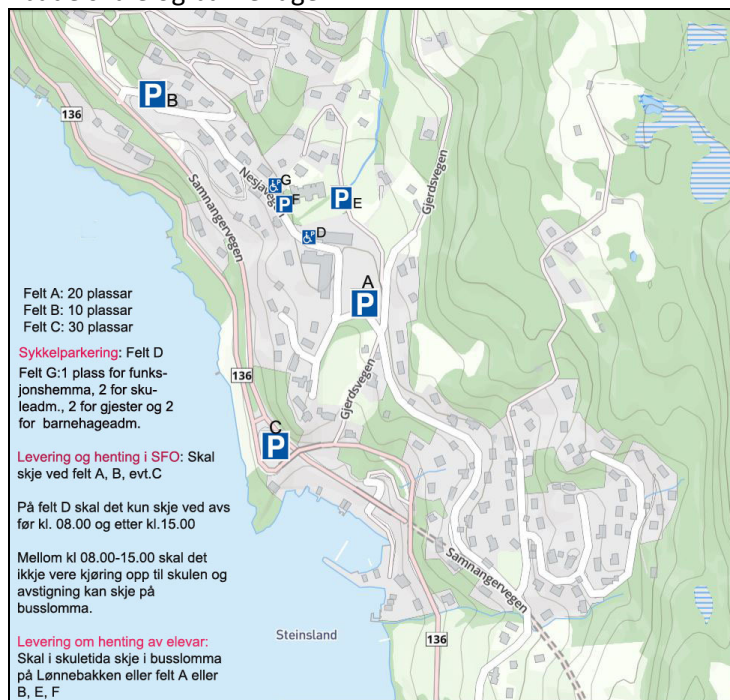


Fig. 1- parkeringsplan

## 2.9 Folkehelse- plan for perioden 2012-2020

Samferdsel sektoren er den viktigaste sektoren for folkehelse.

Effektive tiltak har vist å vere «multi use» trails og sykkelstier i- og i nærleiken av bustadområda. Bilfrie sykkelkorridorar er helseførebyggjande tiltak.

Kva fremmer og hemmar folkehelse i eit lokalsamfunn? Mangel på TS er ofte den faktoren som hemmar folkehelse i nærmiljøet. Tilkomst til nærmiljøanlegga er difor viktig å sjå i samanheng med trafiksikringsplanen. Kommuneplanen påpeikar også at ein må sikra at planen bidrar til å fremma fysisk aktivitet i form av gang- og sykkelveggar, naturstiar og leggje til rette for eit nettverk av trygge gang- og sykkelveggar kor barn og unge sjølv kan ta seg fram til sentrale anlegg og møteplassar i kommunen. Skal barn og unge bevega seg i kommunen på eiga hand må dei gå, sykla eller ta buss. Dei yngste barna er i stor grad avhengig av å kunna nytta seg av nærmiljøanlegg, i nærleiken av kor dei bur. Ungdommar kan bevega seg meir fritt ved å gå- og sykla lengre distansar eller ta buss.

*Barnetråkk:* Dei negative merknadane i undersøkinga dreiar seg i all hovudsak om tilkomsten til møteplassane i Samnanger. Bjørkheim sentrum er den plassen i kommunen kor flest ungdommar møter kvarandre uformelt på fritida.

## 2.10 Kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv

Kommunedelplanen har som føremål å vera eit overordna politisk styringsdokument for utviklinga av idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv i Samnanger. Kommunedelplanen gjer greia for behov, mål og løysingar for dette området på kort og lang sikt.

Planen peikar på at tilkomst til Totræna -og Hagabotnane idrettsanlegg er lite tilfredstillande.

Det er lista ulike nye tiltak i planen. Tilkomst til tiltaka er viktig å sjå i samanheng med trafiksikringsplanen, jf s.32 i kommunedelplan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv. Registrerte anlegg kan sjåast på s. 35-37 i same plan.



Fig 2. Mellom to viktige målpunkt i kvardagen – Bjørkheim og Hagabotnane idrettsanlegg -foreslår planen nye gang- og sykkeltraseer for å styrke trygg- og attraktiv tilkomst for barn og unge.

### 3 Kort presentasjon av kommunen

#### 3.1 Areal og geografi

Samnanger kommune ligg i Hordaland fylke og grensar mot Bergen og Os i vest, Vaksdal i nord, Fusa i sør og Kvam i aust. Kommunen har eit flateinnhald på 265 km<sup>2</sup>, der heile 84% av arealet ligg over 150 m.o.h. Landskapet strekker frå fjord til høgfjell, med lier dominert av furuskog og lauvskog. Mellom dei store fjella er det tronge vassførande dalar og juv.

#### 3.2 Folketallsutvikling og befolkningssamansetting

Samnanger er ein relativ liten bustadkommune med 2443 innbyggjarar pr. 1. januar 2016. Folketilveksten er 0. Aldersfordeling i kommunen er illustrert på figuren under. All statistikk i dette avsnittet er henta frå: <http://www.statistikk.ivest.no/hf/>

Kjønn		Begge										
Alder		0 år	1-5 år	6-12 år	13-15 år	16-19 år	20-29 år	30-44 år	45-59 år	60-67 år	68-70 år	71-75 år
2016	Samnanger	26	146	211	80	124	260	450	486	287	93	110

Fig.3 : Folketal i Samnanger per 2016.

#### 3.3 Pendling

Det er i følge pendlerstatistikken 695 personer som pendler ut av kommunen til arbeidsstaden sin. 450 personar har arbeidet sitt i Samnanger kommune. 483 personer pendlar til Bergen og 66 personar pendlar til Fusa kommune. Det er eit høgt antal pendlarar til Bergen, og kommunen har lagt til rette for at kommunen har tilgjengeleg park and ride i Hisdalen, Nordbygda og Lønnebakken. På Bjørkheim er det avsett areal i reguleringsplan og kystsoneplan, men ikkje opparbeidd.

#### 3.4 Busetnad-infrastruktur

Busetnaden er i stor grad konsentrert langs fjorden og dei store dalføra. Tilgang til kraft og lokalisering av SAFA sokkefabrikk resulterte i svært konsentrert busetnad oppetter liene på Tysse. Nyare busetnad er i størst grad lokalisert i Bjørkheimsområdet langs RV 7 og på Haga. Det er ein stor andel av befolkninga som pendlar ut av kommunen.



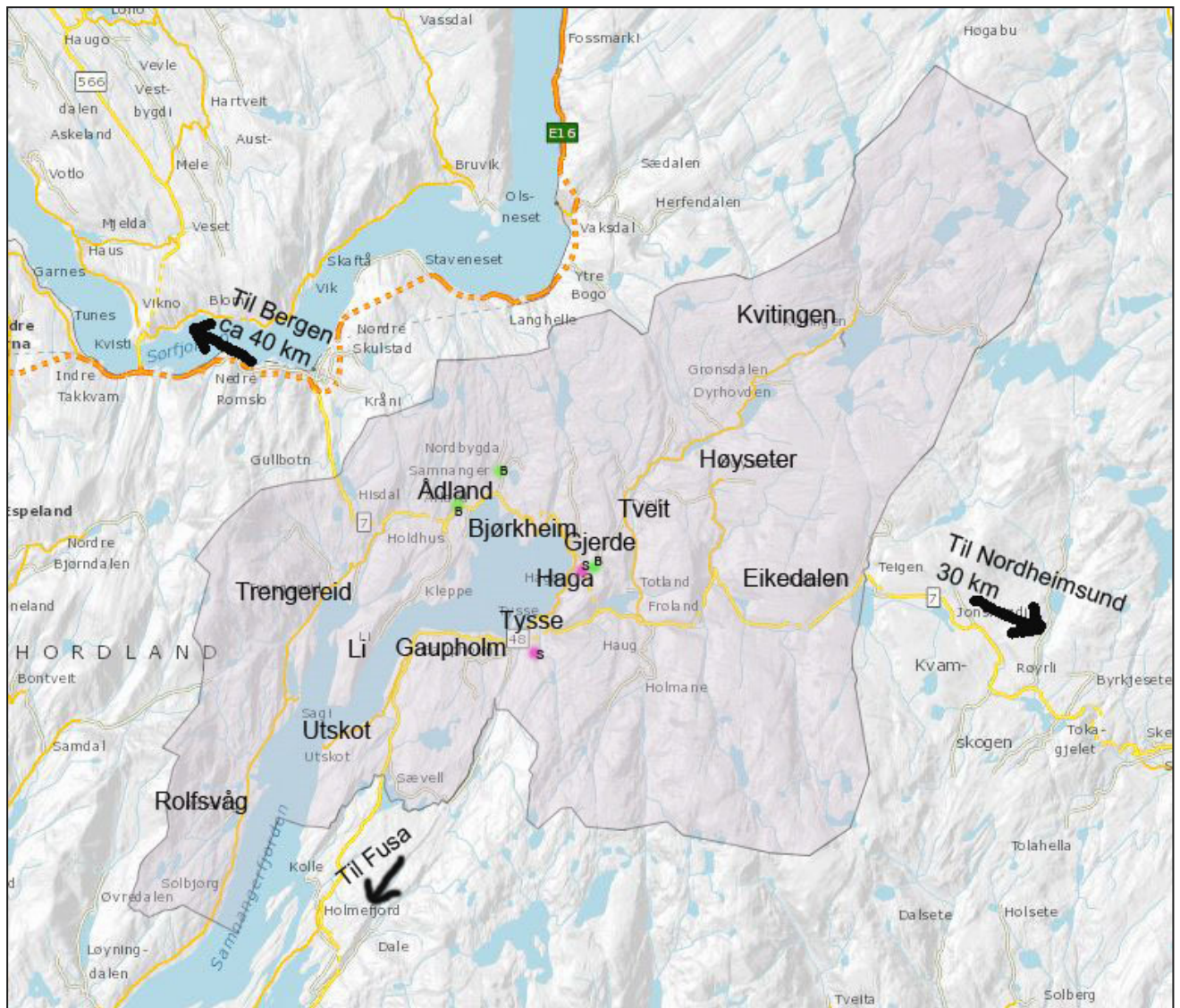


Fig4 :Stadnamn i Samnanger



Fig. 5: Skuleveg til Samnanger barneskule – på fv 7 og fv136.

### **Kommunesenter**

Tysse er kommunesenteret og er det "gamle sentrum" i kommunen. Området har ein spesiell eigenart som vert viktig å ta vare på samstundes som det vert nødvendig med ei utvikling av staden. Bjørkheim er i ekspansiv utvikling og det nye sentrum i kommunen. Der finn ein daglegvarer med "post i butikk", blomsterbutikk, kafé, motell, bensinstasjon, lensmannskontor og bank. I dag er det pågåande utbygging på Bjørkheim, blant anna vil det kome 6 nye leilegheiter, nytt bibliotek, ny daglegvarebutikk med meir. Området har ein aktiv bustadpolitikk i arealdelen av kommuneplanen.

### **Skular og barnehagar**

I kommunen er det tre barnehagar, ein barneskule og ein ungdomsskule. Ein barnehage held til på Ådland, medan dei andre to ligg på Reistad og på Gjerde.

Dråpeslottet barnehage på Gjerde har areal til å ta imot om lag 70-80 barn avhengig av alder. Om lag 20-30 tilsette kan ha arbeidsstad i barnehagen. Barnehagen ligg midt i eit bustadområde, tett opptil Samnanger barneskule. Foreldre som skal levere barn i barnehagen kan gå eller kjøre gjennom Lønnebakken og Steinsland. Skuleveg frå Bjørkheim til Gjerde barneskule-som går via Haukaneset- er vist som brun linje på *fig6* og raud linje på *fig.5*.



*Fig. 6: Skulevegen frå Tyssebrua til Samnanger barneskule er ca 4 km.*

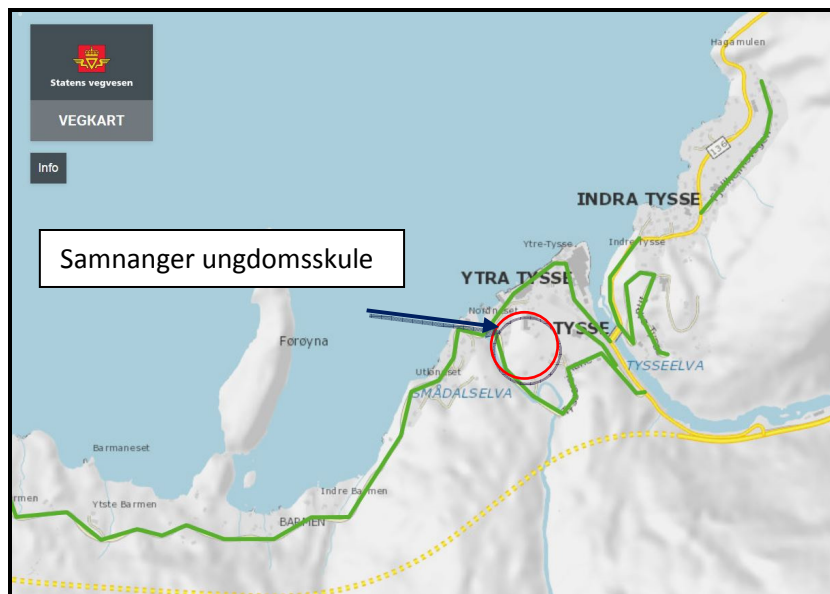


Fig.7: Skulevegen til Samnanger ungdomsskule. Grøn strek på kartet er kommunale vegar.

### 3.5 Utviklingsområde og nye tiltak dei neste 4 åra

Samnanger kommune ønskjer å leggje til rette for auka vekst ved å klargjere areal for auka bustadbygging, næringsutvikling og sentrums-/serviceføremål. I ny arealdel til kommuneplanen er følgjande område trekt fram som sentrale satsingsområde:

- Bjørkheim
- Nordbygda
- Gjerde

#### 3.5.1 Fortetting og vidareutvikling Bjørkheim

Gjeldane områderegeringsplan har høg utbyggingspotensiale.



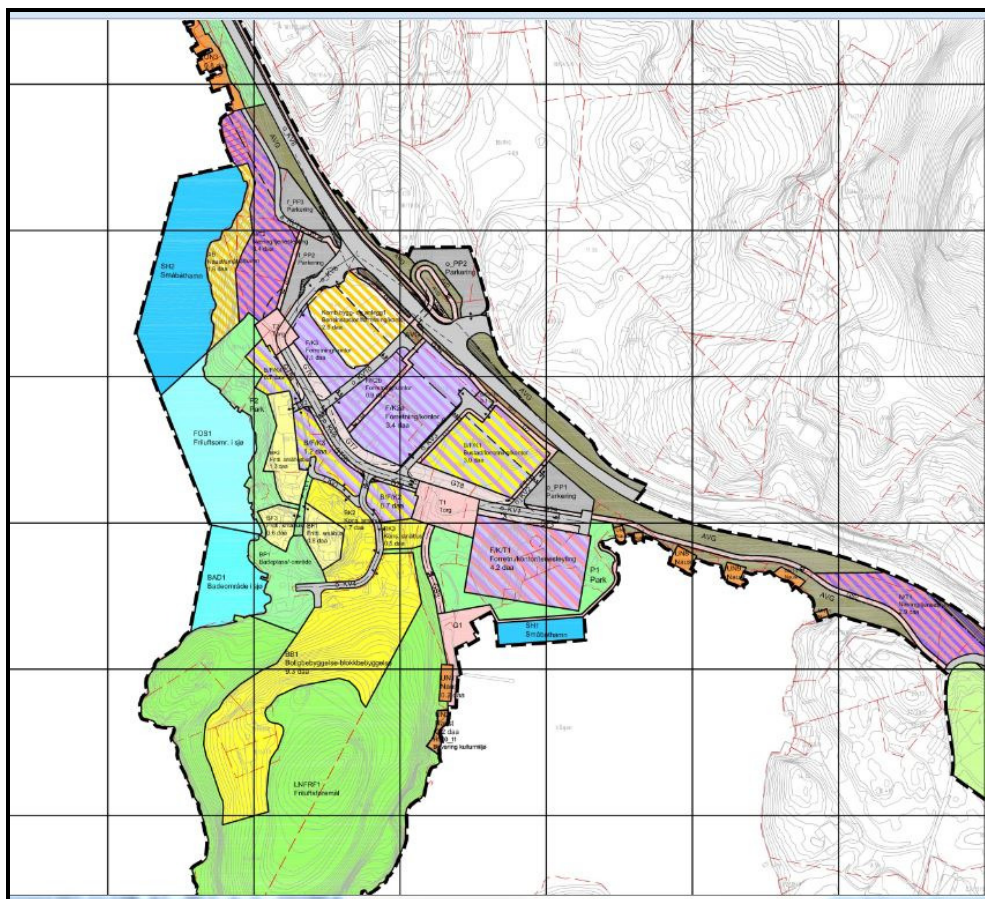


Fig8: Utdrag frå områderegeringsplan for Bjørkheimområdet.

### 3.5.2 Eikedalen

Reguleringsarbeider her vil generere ein del fritidshus, og det er difor viktig at ein sikrar samanhengande gang- og sykkelveggar, trygge kryssingar av FV 7.

### 3.6 Endringar i trafikkiletet sidan 2011

Rapport for gjennomførte tiltak i TS i perioden 2003-2011 vis at ein del tiltak er gjennomført og ein del er delvis gjennomført, eller er ikkje prioritert av Statens vegvesen. Fleire av endringane har gjeve vesentleg bedring i trafikksikringsbildet, med hensyn på både antall nedgang i personulukker og minimert risikoen for potensielle farlege situasjonar.

Tyssetunellen vart opna for trafikk i 2015. Tunnelen avlasta med dette Tysse sentrum for gjennomgangstrafikk, samstundes som vegen vart utbedra og meir trafiksikkert. I tillegg har gåande og syklande mellom tunnelen og Frølandvatnet fått eit betre tilbod. Strekninga Gaupholm til Straumsbru vart utbedra og lagt om. Det vart bygd samanhengande sykkelveg fra Gaupholm til Frøland. Samstundes er det bygd bru til Frøland.

Trafikkauken på FV 7 gjennom Samnanger kommune har ikkje endra seg vesentleg dei siste 5 åra. Vintertrafikken er størst grunna «utferdstrafikken» til ski- og hytteområda på Kvamskogen. Det har vore lite endringar i trafikkntala på dei øvrige vegstrekningane sidan 2011, men fv 136, Tyssevegen har minst halvert døgntrafikken i 2016 grunna den nye Tyssetunnelen. Det føreligg ikkje trafikktejingar på Tyssevegen for 2016, men ein antar at det er minst ei halvering av trafikken her. Gangfelt over Fv7 ved sentrumsområdet Bjørkheim var registrert som eit ulykkespunkt i Samnanger kommune sin trafikksikringsplan frå 2003. Det vart difor satt føreseger i områderegeringsplanen til Bjørkheim om ein undergong under Fv7. Trafikkbildet her har endra seg, mellom anna har ein

gjennomført TS-tiltaka i førre plan og derav redusert ulukkesbildet. Det er ikkje registrert ulukker her frå 2010-2016.

### **3.7 Prosjekt i handlingsplanen for fylkesveger 2016/ pågåande prosjekt på fv**

Kollektivprosjekt: Gullbotn: Prioriterte kollektivtiltak, det vert etablert haldeplass ved tidligare vegkro.

Fv 48: Holmefjord – Rasteplass: ikkje utført pga manglande prosjekteringsgrunnlag og kapasitet  
FV 134 Frøland-Kvitingen er ferdigstilt.

Eikedalen: Oppgradering av busslommer til universell standard

#### **Standard hevingstiltak:**

1. Tunellar: Hagaås og Liarås- elektro
2. Murar, kantar, div. tiltak: Gaupholm-Øpstebø
3. Hagarås-og Liarostunnelen- starta

### **3.8 Veg og trafikkdata**

#### **Vegar**

FV 7 er ein gjennomfartsveg, dvs ein overordna fylkesveg. Framkomst er hovudtema. Det er Statens vegvesen sitt generelle syn at fartsgrense gjennom Samnanger på FV 7 -60 km / t- er rett. Dette er ut i frå kriterier som type bebyggelse og at det er gjennomgåande GS på strekninga. Tilrettelagte krysningspunkt på fv 7 i 60 sone vil difor hovudsakleg vere utan gangfelt i krysningspunktet.

Fylkesvegar: Hovudvegen gjennom Samnanger er **FV 7** frå Hisdalen til Eikedalen, og er kortaste vegen mellom Bergen og Hardangerfjorden. **FV48** svingar seg gjennom ytre Tysse mot Holmefjord i Fusa, og vidare sørover.

**FV137** går frå Hisdal til Os. **FV136** er gamlevegen frå Bjørkheim til Tysse. **FV135** ein smal veg som går frå Gaupholm (Fv48) til Utskot. **FV134** er ein smal veg som svingar seg opp frå Frøland til Kvittingen. På vinterstid er vegen og sidevegar utsett for ras og relativt store snømengder. Det same kan seiast om **FV133** frå Mørhølen (FV7) til Høysæter.

#### Kommunale vegar:

Det er ei rekkje mindre kommunale vegar i Nordbygda og på Gjerde. I tillegg vert vegane i bustadområda på Steinsland, Haga og Fjellheimsfeltet.

Vegen frå Bjørkheim til Brendahaugen/Rødne er privat veg, og skuleveg for mange barn i Nordbygda.



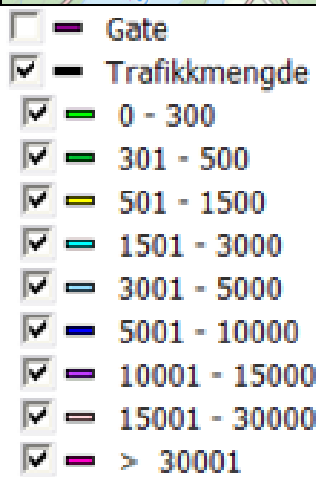
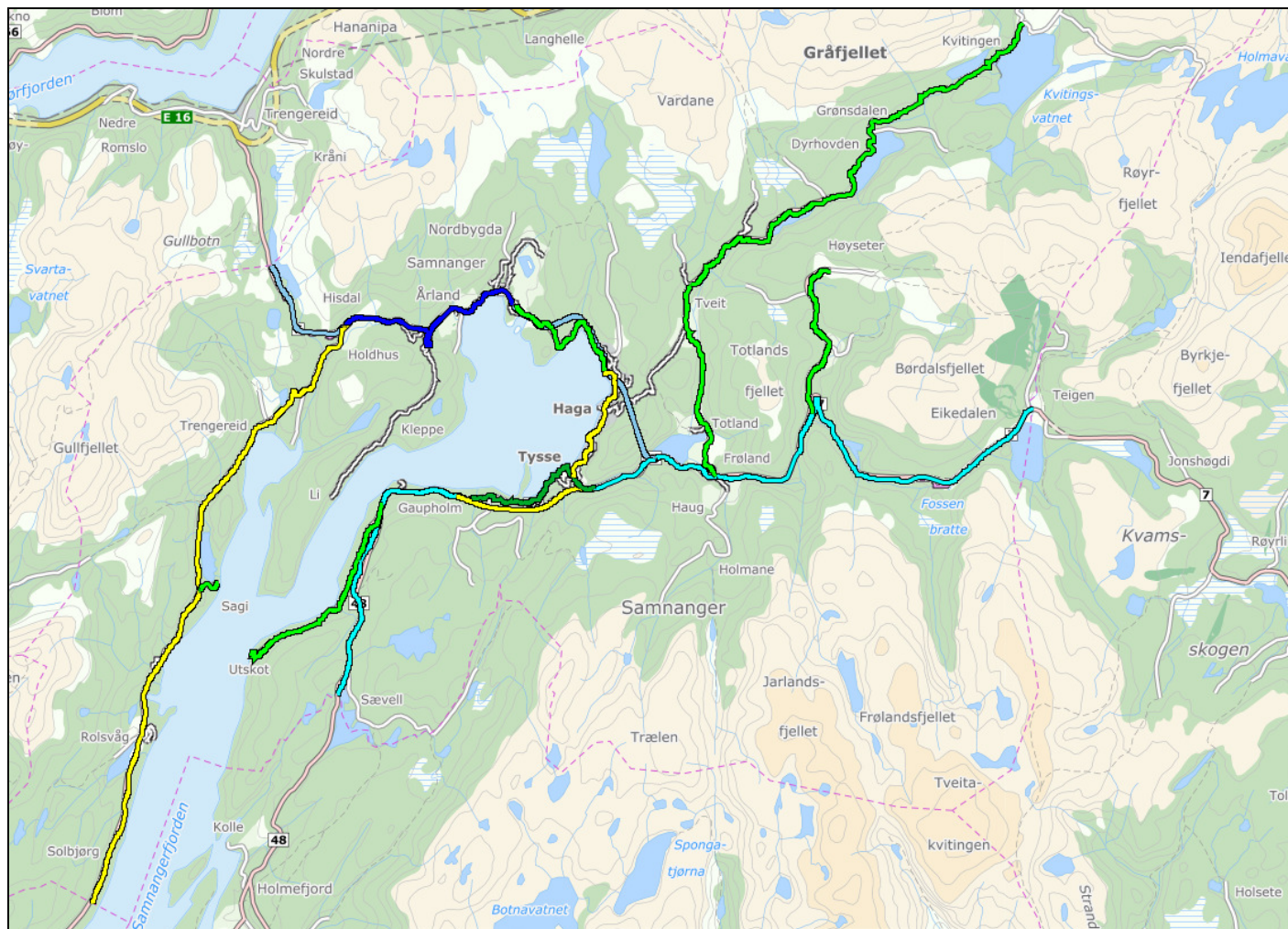
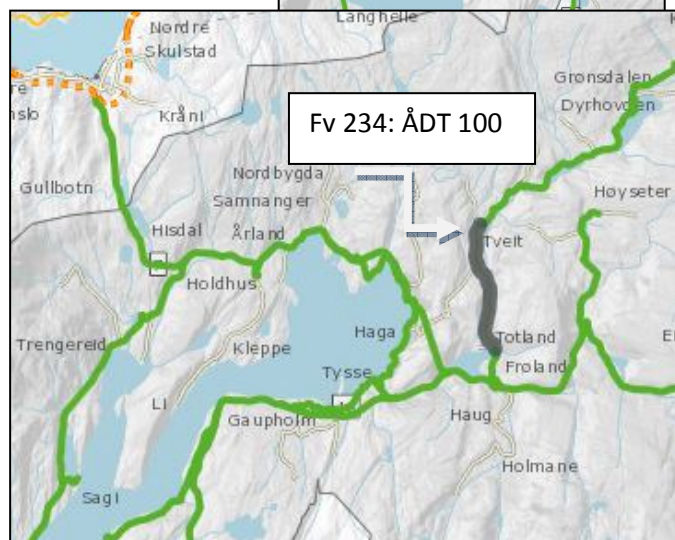
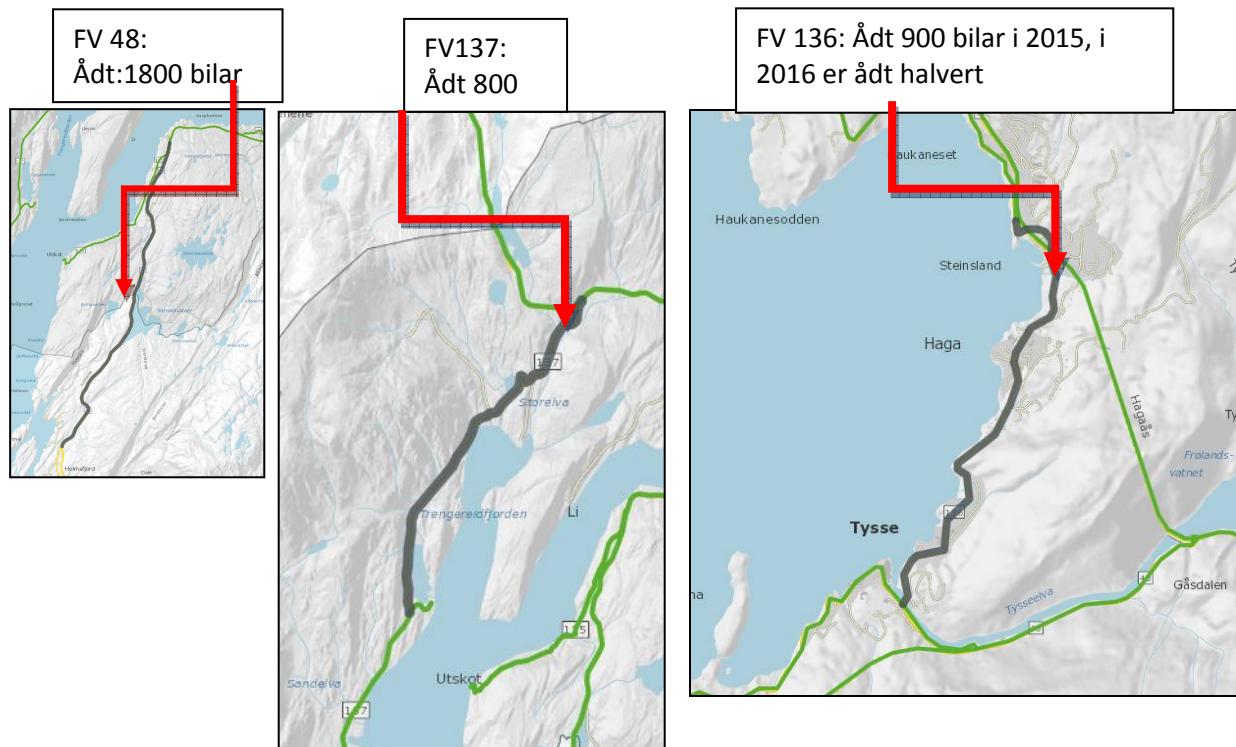
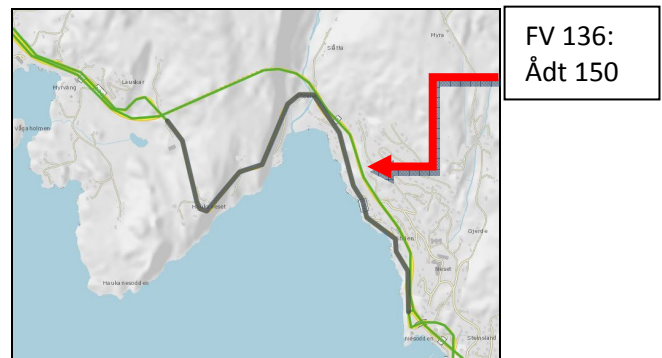


Fig9: Kartet vis at strekninga Hisdal-Bjørkheim har den mest trafikkerte parsellen med ÅDT på 5000-10000 bilar.



Fig,10,11,12,13,14: FV48 svingar seg gjennom ytre Tysse mot Holmefjord i Fusa, og vidare sørover.

FV136 er gamlevegen frå Bjørkheim til Tysse. Statens vegvesen har ingen måling på Tyssevegen frå 2016.11.10. Ådt er med stor sannsynlegheit halvert etter at Tyssetunnelen opna i 2015. Kjelde: NVDB



**FV137** går frå Hisdal til Os. **FV136** er gamlevegen frå Bjørkheim til Tysse. **FV134** er ein smal veg som svingar seg opp frå Frøland til Kvittingen. **Fv 133** til Høyseter har ein gjennomsnittleg døgntrafikk på 80 bilar.



FV7:  
Ådt 5000 bilar

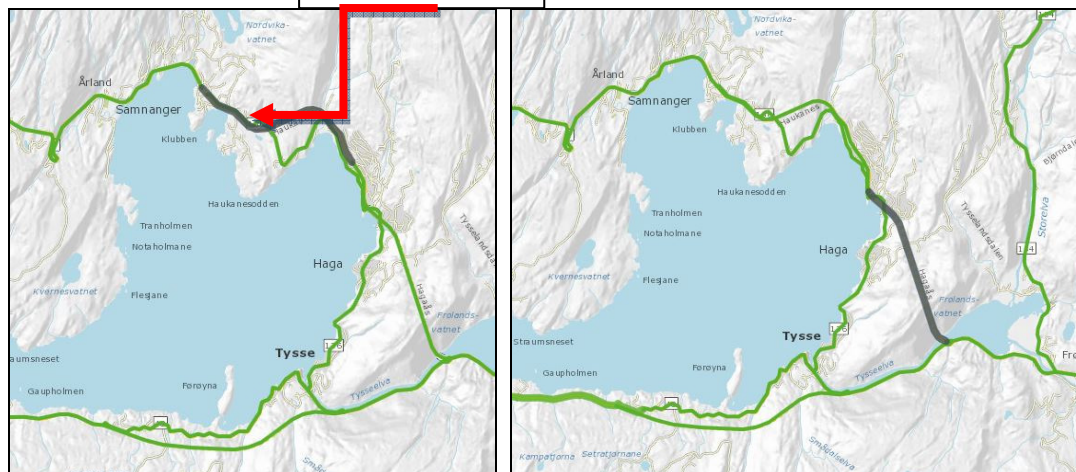


Fig15,16: Fv 7- Bjørkheim- er Ådt målt i 2015 på 5000 bilar.  
Hovudvegen gjennom Samnanger er FV 7 frå Hisdalen til Eikedalen.

#### 4 Målsetting og satsingsområde i Samnanger kommune

Kommunen vil prioritere trygg skuleveg som det viktigaste satsingsområdet dei neste åra. Dette er eit område i trafikksikringsarbeidet som har eit stort potensiale. Ikkje minst vil dette kunne gje ein positiv verknad for fleire andre samfunns målsettingar; mellom anna folkehelse og klima. Målsettingar i arbeidet vert knytta til målsettingar i andre kommunale plandokument.

Trygg skuleveg er viktig for at foreldra lar borna gå/sykle til skulen og vil vera eit viktig tiltak for å auke den fysiske aktiviteten til born og unge. Høgt fokus på trygg og sikker skuleveg er også relatert til det andre satsingsområde: Å redusere opplevd utrygghet i trafikken.

##### 4.1 Skulevegen

Dei mest sårbare gruppene av mjuke trafikantar er barn, som også er dei mest uerfarne trafikantane. Tilfella der barn og unge ferdast aleine langs vegar er oftast til og fra skulen. Dette gjeld spesielt for dei yngste aldersgruppene. I denne alderen dannast også grunnlaget for korleis ein seinare både vil oppfatte og respektere trafikken. Ungers forutsetningar i trafikken er veldig ulik for ein 6-åring, ein 10-åring og ein 15-åring. I tillegg kommer individuelle forskjellar som blant anna avhenger av opplæring og trening. Barn i 1. klasse på grunnskulen har liten trafikkerfaring og vanskeligheter med å forstå trafikken. Heilt opp til elever på 8. til 10. trinn vil barna kunne ha mangelfull risikoforståelse i trafikken. Det er derfor viktig at den daglige turen mellom heimen og skulen vert gjort så trafiksikker og trygg som mulig, spesielt i nærleiken av skulane der majoriteten av barna ferdast.

## 5 Registrering og problemanalyse

Om ein skal kunne seia noko om trafikktryggleiken i Samnanger kommune, er det viktig å prøva å få oversikt over:

- Kva slags ulukker/uhell som skjer
- Kor ulukkene/uhella skjer (punkt, strekning, område)
- Når ulukkene/uhella skjer (tidsvariasjon)
- Kven som rammast av ulukkene/uhella (aldersgrupper, trafikantkategoriar)

Me har brukt følgjande datakjelder i dette arbeidet:

- Politirapporterte ulukker (ulukkestatistikk frå Statens vegvesen)
- Ulukker/uhell meldt til forsikringsselskapa (skademeldingar)
- Vegkart, Statens vegvesen

I tillegg har me støtta oss til innspel som har kome fram i trafikksikringsplanen si prosjektgruppe undervegs. Når det er snakk om politirapporterte trafikkulukker med personskade, bruker me nemninga *trafikkulukke*, mens når det er snakk om trafikkulukker/-uhell utan personskade (berre materielle skadar), bruker me nemninga *trafikkuhell*.

### **5.1. Datagrunnlag, antall registrerte trafikkulukker i tidsrommet 2005-2014**

For å kartleggja ulykkesbildet på vegnettet i Samnanger kommune, er det teke utgangspunkt i registrerte ulukker med personskade i perioden 2005-2015. Data er henta frå [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no). Denne kartpresentasjonen har ikkje data frå kommunalveger. I tillegg er det difor lagt ved eit utdrag fra *URAP* databasen som har registrert alle ulykker på alle veger i tidsrommet 2005-2016, *vedlegg 1*. I dette grunnlaget er det 1 ulykke på kommunalveg og 3 på private. Resten er på fylkesveg. Det er mange faktorar som påverkar talet på ulykker, mellom anna trafikkmengd, fartsnivå, forhold knytt til vegsystemet og kjøretøyet, vêr- og føretilhøve, samt trafikantane si åtferd. Ved tolking av data er det viktig å vera merksam på at talet på ulykker i perioden er lavt, og at det er svært vanskeleg å trekkja dei rette konklusjonane ut frå eit så avgrensa statistisk utval som dette.

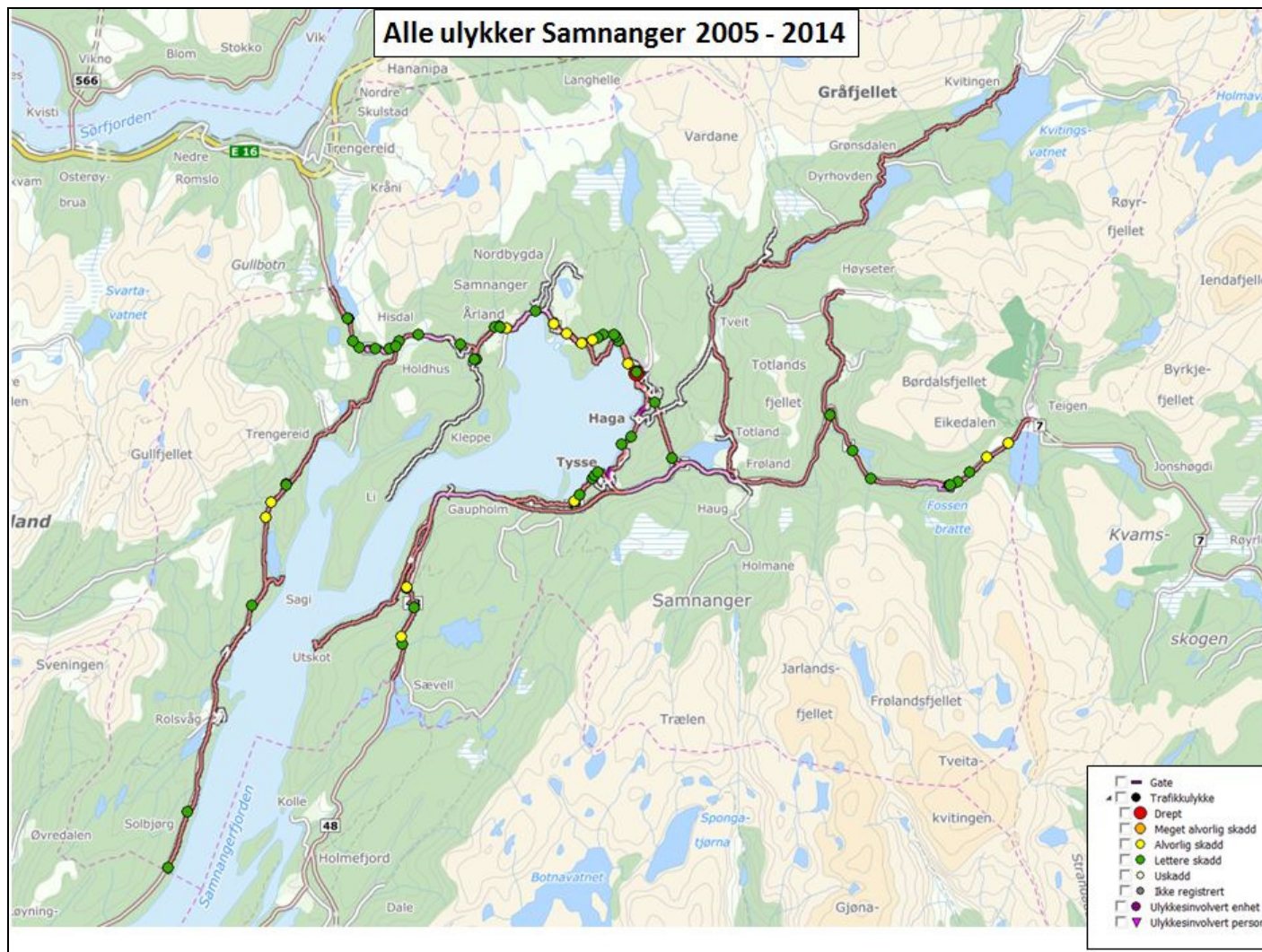


Fig. 17: Oversikt registrerte ulykker på Fylkesvegar.

Det er registrert kun ei ulykke på kommunale vegar i denne perioden. Ulykker på kommunal veg er ikkje registrert på dette kartet. (kilde: [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)).



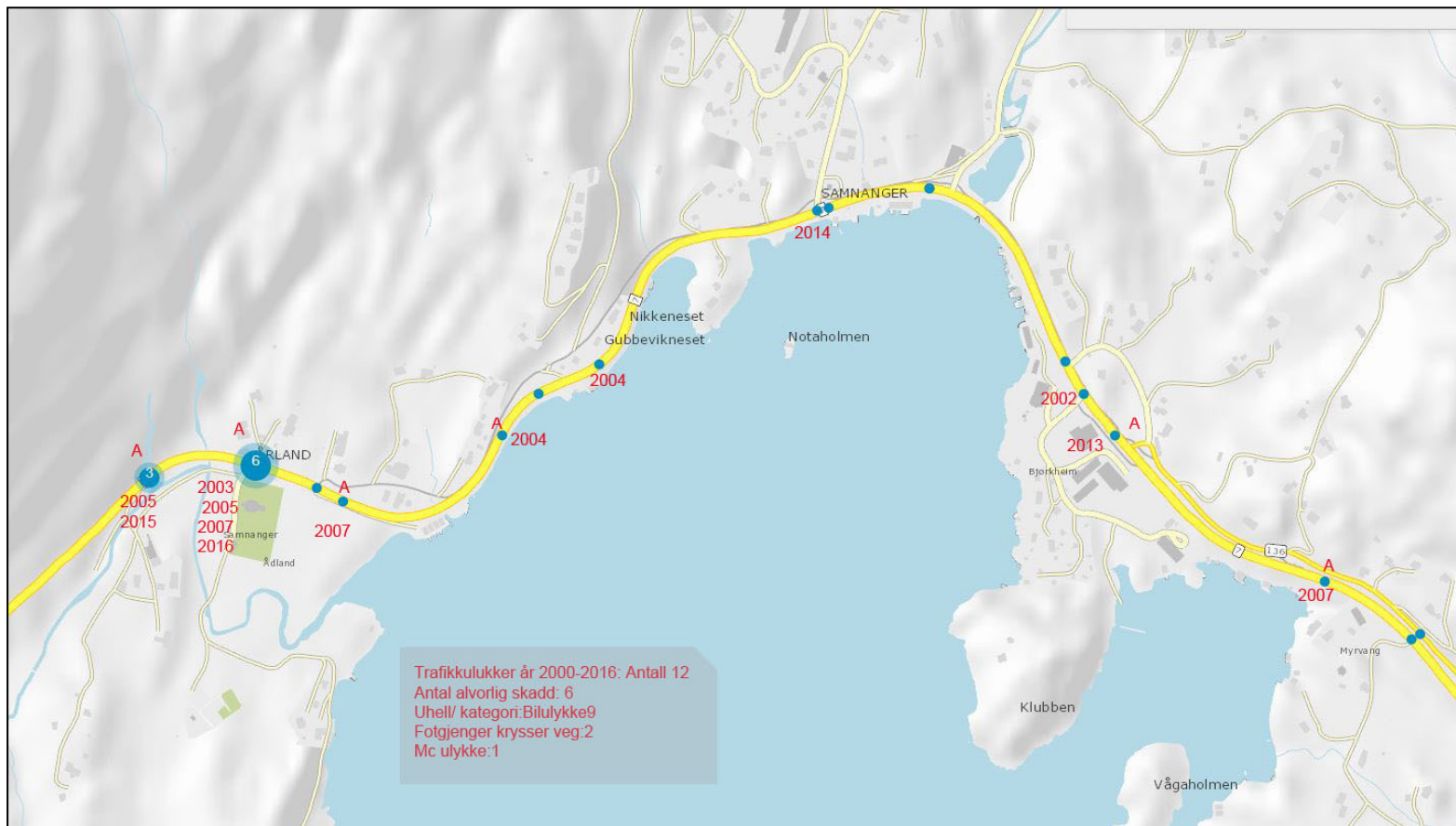


Fig 18: På strekningen Årland- Bjørkheim er det registrert 12 trafikkulykker i perioden 2000-2016.

Øvrige ulykkespunkt på kartet er fra 90-talet. Det er henta informasjon om kvar av dei på [www.statensvegvesen.no/vegart](http://www.statensvegvesen.no/vegart).

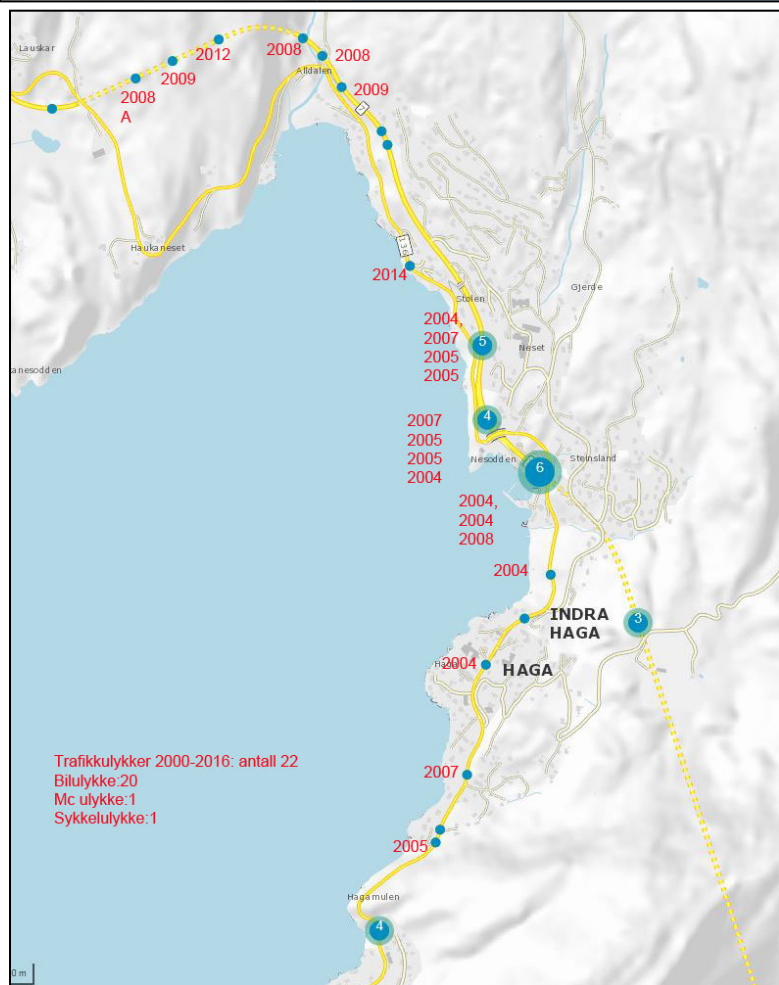


Fig 19: Ulukkesbildet på denne parsellen av FV 7 vis at det har vore 22 registrerte ulukker her.

### Uluksesutviklinga

I perioden 2005 til 2015 er det registrert 60 politirapporterte trafikkulucker med personskade i Samnanger til saman på fylkesvegane. 32 av desse har skjedd på Fv 7. Eit ulukkes mønster som er gjentakande er utforkjøring i kurve og påkjøring bakfrå, begge i fartsgrense 80 k/t. Antall drepne er 0 i denne perioden. Antall alvorleg skada er 14 og det er registrert 55 personer med lettere skade.

### Kor ulukkene har skjedd

På karta er ulukkene for perioden 2000 til 2016 merkte av. Av kartet går det fram kor

ulukkene har skjedd. Til kartet ligg det ved ein samletabell som vis fleire data kring ulukkene. Desse ligg som *vedlegg 1*.

### **Kven har vore involvert i ulukkene**

Det er minst dobbelt så mange menn som kvinner som har vore involvert i trafikkulukker i Samnanger i tiårsperioden vi har undersøkt, sli var det også i førre 10-års periode, se vedlegg 1 for meir data kring kven som har vore involvert i ulukkene.

### **Fordeling på månader**

Fordeler seg på alle månader.

### **Fordeling på vekedagar**

Ulukkene fordeler seg jamt på vekedagane. Men, det ser ut til å vere fredag- søndag som utmerker seg ved flest ulukker.

### **Føreforhold**

Både tørr, bar veg og våt, bar veg, 9 hendelser med snø/isbelagt veg.

I Samnanger pendlar om lag halvparten av innbyggjarane ut av bustadkommunen. Færrest ulukker har skjedd i perioden mellom klokka 22.00 og 02.00.

#### Vegtrafikkulykker

Tid: År  Geografi: Blandet  Måltal

Tid		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Måltal	Geografi							
Ulykker	<a href="#">Hordaland</a>	631	573	570	410	433	409	306
	Samnanger	8	5	6	6	4	6	2
Dødsulykker	<a href="#">Hordaland</a>	19	18	15	12	10	7	6
	Samnanger	0	0	0	0	0	1	0
Drepte (tal personar)	<a href="#">Hordaland</a>	21	19	15	15	11	7	6
	Samnanger	0	0	0	0	0	1	0
Skadde i alt (tal personar)	<a href="#">Hordaland</a>	887	792	754	557	525	488	390
	Samnanger	18	7	7	9	5	7	3
Hardt skadde (tal personar)	<a href="#">Hordaland</a>	56	66	69	56	64	68	29
	Samnanger	4	0	3	1	2	0	1
Lettere skadde (tal personar)	<a href="#">Hordaland</a>	789	707	657	484	450	401	265
	Samnanger	13	6	4	8	3	7	2
Uoppgitt skadegrad (tal personar)	<a href="#">Hordaland</a>	42	19	28	17	11	19	96
	Samnanger	1	1	0	0	0	0	0

Fig 20: Samnanger kommune sett i forhold til Hordaland som fylke.



Fig. 21: Fv 7 Eikedalen: Antall ulykker i tidsrommet 2000-2016 er 1 ulykke.

## 5.2. Trafikkuhell med materielle skadar

Omgrepet *trafikkuhell* nyttast her om ulykker på vegnettet utan personskader. Tala i det følgjande byggjer på analysar av skademeldingar frå forsikringselskapa i åra 2005-2015.

Resultata her vis oss ein del av uhellsbiletet, verken meir eller mindre. Tala er henta frå Finans Norge og er meldte skadar frå heile bransjen. Antall «eneulykke» utmerker seg med antall saker, dette er ulukker der kun ein bil er innblanda, td utforkjøring, kjøring inn i en stolpe, mur ol.

Antall skader fordelt på ulykkeart og år												
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Sum
<b>Kryssende kjøreretninger i kryss</b>	15	8	17	2	13	11	7	-	6	2	9	90
<b>Møtende kjøreretninger i kryss</b>	2	2	-	9	2	7	3	-	5	4	2	36
<b>Parallele kjøreretninger i kryss</b>	2	5	5	-	-	2	-	-	-	-	-	14
<b>Påkjørt bakfra</b>	18	11	10	7	15	17	5	31	8	6	7	135
<b>Forbikjøring</b>	2	7	2	-	-	4	2	10	8	2	2	39
<b>Møting</b>	30	26	18	16	13	25	28	19	25	7	15	222
<b>Ryggning</b>	13	19	32	26	15	13	42	17	30	7	17	231
<b>Påkjørt parkert kjøretøy</b>	5	13	9	17	15	27	19	17	13	24	22	181
<b>Eneulykke</b>	30	35	45	46	31	59	54	51	51	61	51	515
<b>Påkjørsel av fotgjenger/syklist</b>	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	3
<b>Annen ulykketype</b>	13	14	23	21	9	17	16	12	30	8	24	188
<b>Rundkjøring</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ukjent/uoppgjort</b>	2	-	-	2	2	-	5	3	4	2	2	21
<b>Sum</b>	132	140	162	147	115	183	181	160	181	123	150	1 674

Rapporten er laget basert på følgende filter:

Meldte skader for hele bransjen. Tall hentet fra Finans Norge, Motpart alle typer kjøretøy

Filter	Verdier
År	2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015
Fylke	Hordaland
Kommune	Samnanger

Fig 22: Eineulykke utmerker seg med antall skademeldinger.

Flest trafikkuhell skjer ved eineulukker; her utforkjøring, til liks med trafikkulukker. Trafikkuhell i samband med ryggning og møting, påkjøring parkert kjøretøy med anna kjøretøy har og førekomme ein del gongar, medan det har vore færrest uhell i kryss.

### Kor uhella har skjedd

Om vi går ut frå dei få opplysningane vi får via skademeldingsskjema, ser det ikkje ut til å vera nokon bestemte vegstrekningar eller område som peikar seg ut som spesielt problematiske; uhella er spreidd rundt over heile kommunen og på alle typar vegar, i motsetting til trafikkulukker, der mange har skjedd på FV7. Teknisk driftseining meldar om at det er mange punkt der det har skjedd uhell på kommunale vegar og har registrert ein del punkt på dei kommunale vegane som er utrygge.

### 5.3 Utryggleik

Innspela til trafikksikringsplanen vis at det er ein høg faktor av utryggleik ved kryssing av fv 7.



### 5.3.1 Innsamling av data

Undersøkingar viser at det ikkje alltid er samsvar mellom kva trafikantane opplever som sikre/trafikkfarlige stader og den reelle ulukkesrisikoen. Det ein i første rekkje får greie på ved innspela til trafikktryggleik, er kor trafikantar og nærmiljøet kjenner seg utrygge. Mange ser det som eit mål i seg sjølv å redusera denne kjensla av utryggleik. (Kilde: Handbok 209 Kommunale trafikksikkerhetsplaner, Statens vegvesen).

### 5.3.2 Barnetråkk- undersøking blant elevar

I 2016 vart det gjort ei undersøking blant skuleelevane i Samnanger gjennom det nasjonale digitale verktøyet *Barnetråkk*. Tenesta registrerer elevenes skuleveg, stader dei liker, aktiviteter og skildringar av stedar og kva som bør endrast; her under problem, farar eller aktiviteter. Det kom inn registreringar frå Samnanger ungdomsskule. Nokre av registreringane til 10. klasse er vist på fig.23 Prosjektgruppa har så vurdert kva resultat som skal brukast vidare til konkrete tiltak og prosjekt. Facebook og lokalavisa synar også kva punkt som opplevast som utrygge for både barn og vaksne.

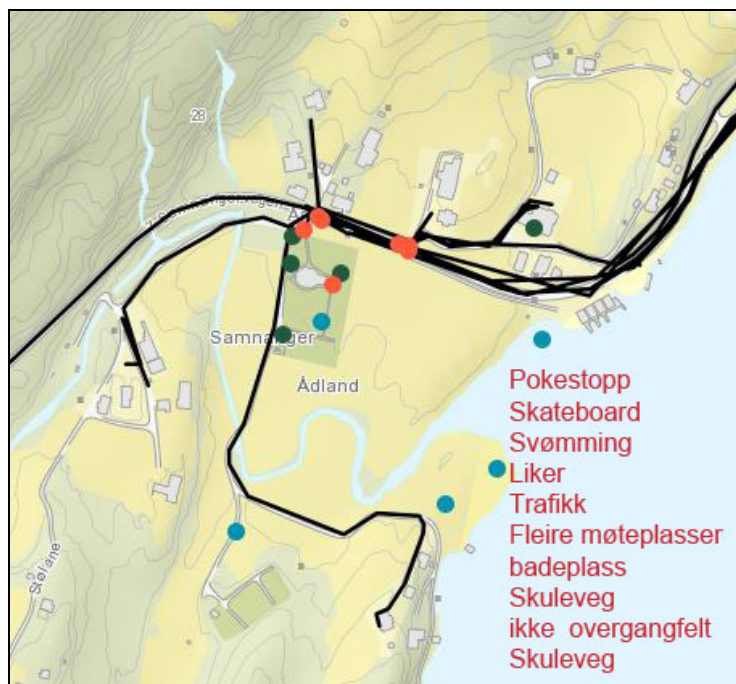


Fig 23: Barnetråkk registreringer i området Ådland ved Fv 7:

er eit av områda som utmerker seg som ein viktig nærmiljøstad for barn og unge, i tillegg til at det er skuleveg. Raude prikkar betyr negativ opplevingar.

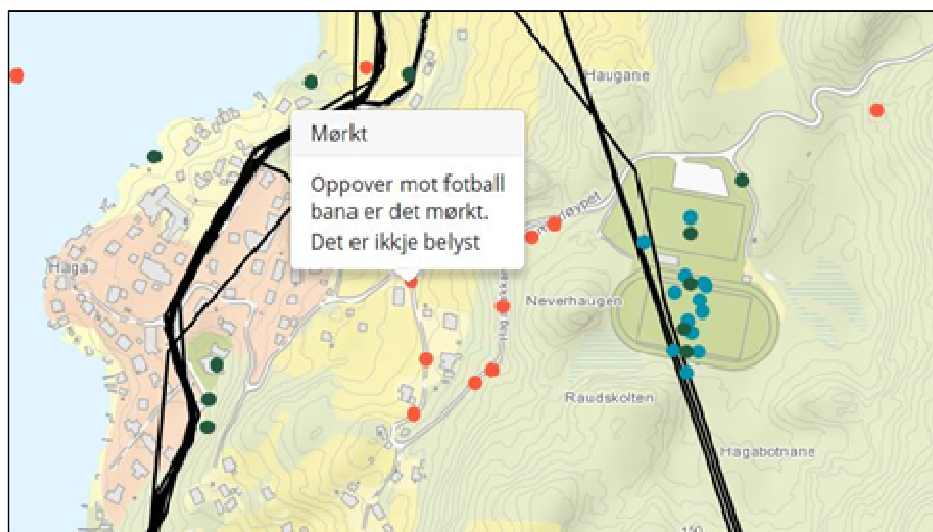


Fig.24: Det er også eit stort arrangement på Hagabotnane idrettsanlegg. Dei oransje prikkane er relatert til at det er skummelt oppover vegen til idrettsanlegget; fordi det mellom anna ikkje er veglys.

## 6 Utfordringar på vegnettet i Samnanger kommune

I det føregåande har me kartlagt data trafikkulykker og trafikkuhell i Samnanger den siste tiårs perioden. Me har også prøvd å få ein oversikt over kor innbyggjarane i kommunen, og då særleg barn og unge, kjenner seg utrygge når dei ferdast i trafikken. I lag med innspela til planen, kan dette materialet hjelpa oss til å peika ut nokon av dei trafiksikringsproblema vi har i Samnanger i dag. Det kommunale vegnettet har framleis låg standard og omkring begge skulane er det behov for meir trafiksikring. Likeeins er det mange busstopp som ikkje har tilfredstillande utforming og belysning.

### Sikringsarbeid i bergskjæringar på ulike strekningar:

Det er utført sikringsarbeid i bergskjæring fleire stader dei seinare åra:

- I skjæringa der tunellen på Gjerde var
- ovanfor gamleskulen på Steinsland
- på Haga ved krysset til Hagabakkane
- i bergskjæringane ved Hagamulen
- mellom Hagamulen og Brannstasjonen
- i skjæringane ovanfor vegen frå ytre Tysse og utover mot Barmen.

### 6.1 RV 7: Strekninga Gullbotn – Ådland

#### Fakta Hisdal:

Hisdal har per i dag 24 skuleborn i grunnskulen som tek skulebussen, 2 av elevane går på ungdomsskulen. I dette området er det ikkje registrert trafikkulykker i perioden 2000-2016. Fartsgrensa er 80 km/ t. ÅDT er på ca 3000 bilar. Det er adskilt gang- og sykkeltrase på eine sida som koplar seg på Raunekleivvegen. I førre TS\_plan vart det foreslått planfri krysning og forlenga gangveg opp til krysset mot Os. Dette vart ikkje prioritert av Statens vegvesen.

**Innkommne merknader og innspel til TS:** Ingen nye innspel.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** Ingen ulukker. Utrygghet ved kryssing av veg. Ingen trygge alternativ ved kryssing av veg.

**Arealplan:** Ingen nye utbyggingar i dette området.

**Risikovurdering av skuleveg:** Ikke utført, det er 24 barn i grunnskulen som tek skulebussen.

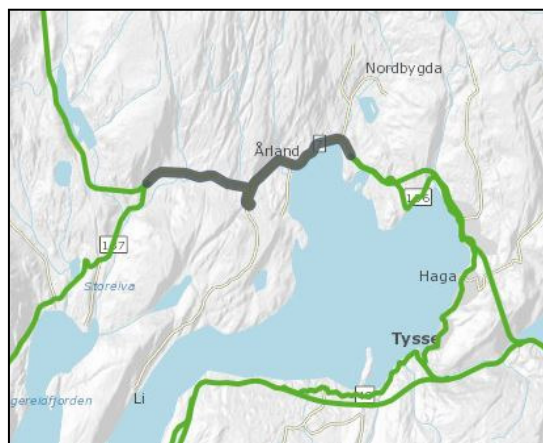
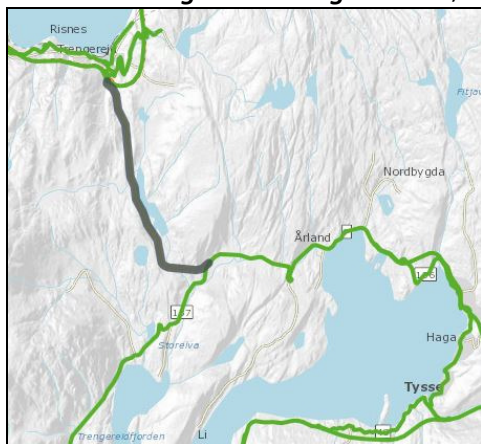


Fig 25 :På strekninga Gullbotn – Ådland er det 80-soner og to-feltsveg.

Delar av vegen har fleire rette strekningar og kan innby til høg fart. Ved nedkøyringa frå Hisdal til Ådland, i Ådlandsliane, er fleire skarpe svingar.

**Folkhelse, barn og unge:** Ingen registrerte møtestader.

#### Fakta Ådland:

Ådt 5000, med fartsgrense 60 km/ t. Ådland har per i dag 23 skuleborn i grunnskulen. Alle må krysse vegen ein gong om dagen for å komme seg til busstoppet ved kyrkja. Barnehagebarna krysser vegen mange gongar om dagen fordi det ligg attraktive friluftområde ved sjøen her. Det er ikkje gangveg på begge sider av vegen. På fritida vert området ut forbi kyrkja mykje brukt, det tilrettelagte friluftområdet er mykje brukt av barn og unge; *jf Barnetråkk*. Det er i det heile mange som kryssar vegen her, størstparten av dei er barn.

I dette området er det registrert 12 trafikkulykker i perioden 2000-2016. Utforkjøring er den største risikoen her, dei to siste åra har det vore to bilar som har mista kontrollen og hamna utpå bakkane ved kyrkja. Mange vel å krysse vegen ved kyrkja, ulempa her er at bilistane som kjem ned Ådlandsliane ikkje har god nok framoversikt. Spesielt stor risiko på glatt føre.

**Innkommne merknader og innspel til TS:** Ådland trivselgrend, Ådlandgards- og friluftsbarnhage.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** 12 trafikkulykker i perioden 2000-2016. Utrygghet ved kryssing av veg.

**Arealplan:** Ingen nye utbyggingar i dette området.

**Risikovurdering av skuleveg Ådland- Gjerde:** Rapport av Seksjon for sikkerhet, Statens vegvesen:

*Risikovurdering av skuleveg, 2010:*

Arbeidsgruppa føreslå desse fysiske tiltaka for å redusere risikoen på staden:

- Opne rekkverk og flytte krysningspunktet lenger mot Bjørkheim.
- Bussjåfør hente /følge barna over vegen.
- Gangfelt med trafikkllys.
- Nedsatt fartsgrense.
- Flytte busstoppet til Reistad
- Busstopp flyttes inn på parkeringsplassen



**Drift og vedlikehold, mindre fysiske utbedringstiltak:** Skogrydding langs fv 7 for å skape meir framoversikt.

**Tiltak som kan gje ein betre stadutvikling:** Sanering av avkjørsler, omlegging av lokale adkomstveger, vurdere omlegging av kollektivholdeplassar, betre P- muligheter til kyrkje og friluftsområda.

**Folkehelse, barn og unge:** Populært møtepunkt for unge og eit viktig rekreasjonsområde for heile Bjørkheim. Gang- og sykkel veg på sjøsida ( strandpromenade) vil kunne gje langt betre tilkomst- moglegheiter for barn og unge.

## 6.2 Fv 7 Strekninga Årland- Reistad-Bjørkheim-Myrvang

### Fakta Reistad:

I dette området er det ikkje registrert trafikkulykker i perioden 2005-2016. Fartsgrensa er 60 km/ t. Det er adskilt gang- og sykkeltrase på eine sida som koplarseg inn på Tyssevegen. Det er særleg dårleg sikt for å oppdage personar som kryssar fotgjengerfeltet over fv 7. Statens vegvesen kommenterer at det ikkje er behov for/realistisk med trafikklys her, til det er det ikkje nok kryssande. På grunn av få kryssande og 60-sone, meiner Statens vegvesen at gangfeltet ikkje er trygt, og busslomma bør flyttast/sannerast.



Fig 26: Reistad

**Innkome merknader og innspel til TS:** Ingen

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** Ingen ulukker. Opplevd utryggleik.

**Arealplan:** Området er under planlegging, omsorgsbustader på Reistad. Utvikling vil føre til auka krysningar av fv 7 i området. Det er lagt inn framtidig gs- veg langs sjøen her i framtidig arealplan.

**Risikovurdering av skuleveg:** Statens vegvesen vurderer ikkje dette partiet som eit problem for tryggleiken då skuleungar ikkje treng å krysse vegen. Skuleskyss køyrer inn i «lomme» på nordsida av vegen. Det er gang- og sykkelveg på austsida av vegen.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Fjellrensk

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling:** Gang- og sykkelsti i kombinasjon med arealplan. I forbindelse med planarbeidet blir det viktig å prioritere sikring og opparbeiding av ein

«strandpromenade» for å bedre tilgangen til de attraktive sjøområda langs Bjørkheim-Reistad – Årland. Delar av standsona består av fyllingar og er delvis bebygd med naust. Ein samanhengande promenade for gåande og syklande vil kunne vere eit viktig bidrag til folkehelse, barn og unge og reiselivet.



*Fig27,28: Ein gang- og sykkelsti langs strandsona vil tydeleggjere to viktige målpunkt langs fv 7 og vere ein primusmotor) som stadutviklar i Samnanger. Illustrasjon vis mulighet for gang og sykkelsti i relasjon til ny grøn-struktur.*

**Målsettingar i klimaplanen som slår positivt ut i høve tiltaket:**

- Samla lokaltrafikk skal reduserast med 10 % målt i personkilometer.
- Det skal leggjast til rette for auka bruk av sykkel som transportmiddel.

**Fakta Bjørkheim-Myrvang:**

Bjørkheim er handels- og sørviscenteret i kommunen. Trafikken gjennom Bjørkheim er stor (ådt 5000) og staden er eit trafikknutepunkt for buss. Av- og påstigning frå buss skjer i busslommer. Det er eit oppheva gangfelt midt i krysset og avkøyrsløse til FV136. Fartsgrensa er på 50 km/t på Bjørkheim og ved Myrvang/ Bjelkaviksvegen er den 60 km/t. Mulighetsanalyse av Bjørkheim, utarbeida av Norconsult for Samnanger kommune ; vis at gode gang- og sykkelaksar fram til senterområdet, samt mellom dei ulike funksjonane inne i området; er viktig for å stimulera til meir gåing og sykling.

**Innkome merknader og innspel til TS:** Avkjøring til Bjelkarvikvegen. 11 born bur i bustadområdet per i dag, desse må krysse vegen når dei går av skulebussen på ettermiddagen. Påpeiker mange utrygge situasjoner ved kryssing av fv 7. Foreslår fartsreducerande tiltak i vestgåande retning og fartsdumpar.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** RV7 forbi Bjørkheim vert opplevd som ein utrygg plass når det gjeld kryssing av hovudveg. På denne strekninga er det stor trafikk, Ådt på over 5000 bilar. Fartsgrensa er redusert til 50 km/t, og det er kome opphøgd fartsdumper. Trafikkbilete i dette området kan ofte verta oppfatta som uklårt med mange aktivitetar som skjer samstundes. I dette området er det registrert 3 trafikkulykker i perioden 2000-2016. Siste ulukke i 2013 var kryssing av veg ved krysset. Verforholda var dårlig sikt, tåke, fartsgrense 60 km/ t. Etter fartsdump og senking av fartsgrense til 50 km/t er det ikkje registrert ulukker ved Bjørkheim mot Haukanestunnelen.

**Arealplan:** Områderegeringsplan for Bjørkheim, samt ca. 30 nye bustadtomter på Bjørkheim. Det er lagt inn byggeområde i arealdelen ( 2017-), ca. 30 bustader med avkjørsle til fv 7 frå Bjelkarvikvegen.

**Risikovurdering av skuleveg:** Rapport av Seksjon for sikkerhet, Statens vegvesen: Risikovurdering av skuleveg, 2010:

- Gangbru over fv 7 ved Myrvang/ Lauskar
- Bussen køyrer som ein skulebuss og slepp av borna på rett side.
- Auka politikontrollar

**Bjørkheim:** Fartsgrensa og overgangsfeltet er utbedra etter tiltaka foreslått i rapporten.

**Myrvang/ Bjelkaviksvegen:** Busslomma på staden var smal i 2010 og utgjorde ein høg risiko, denne er no utbedra med fortau bort til avkjørselen til Bjelkarvikvegen. Når det gjeld born som går langs fv 7 her, er det ikkje særleg auka risiko på denne staden, dersom dei har normal adferd og kunnskap om å ferdast i trafikken, jf risikorapporten.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Statens vegvesen ha pågåande utbedringstiltak, jf Plan-byggjeprogram for 2016-, Hordaland fylkeskommune.

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling:** Ei rundkjøring på Bjørkheim vil kunne gje ein betre- og tryggare tilkomst for bilister samtidig som ein får «rydda opp» i trafikkbildet på Bjørkheim. Dette utløys også meir fleksibilitet i høve plassering av kryssing av veg, samt oppgradering av kapasitet på kollektivhaldeplassar og infartsparkering.

Gang- og sykkelveg mellom Myrvang/ Bjelkarvikvegen og Bjørkheim, vil kunne gje ein stor meirverdi i forhold nærmiljøkvalitetar, herunder også å tryggje skulebarna sin veg.

**Folkhelse, barn og unge:** Bjørkheim som senter i kommunen er eit viktig målpunkt i kvardagen for barn og unge. Skuleelevane kan gå av bussen på Bjørkheim, krysse vegen der- for så å gå « tilbake» langsetter fv 7 på gang- og sykkelveg til Bjelkarviksvegen. Sjølv om denne skulevegen vert litt lengre, vil den kunne bli attraktiv, sosial, opplevingsrik og gje ein fysisk helsegevinst.

**Målsettinger i klimaplanen som berører trafikksikkerheitstiltak:**

- Samla lokaltrafikk skal reduserast med 10 % målt i personkilometer.
- Betra det kollektive transporttilbodet
- Det skal leggjest til rette for auka bruk av sykkel som transportmiddel.
- Auka tilgangen til infartsparkeringar i kommunen slik at det vert lettare overgang mellom privatbil- buss.





Fig.29: Foreslått gang og sykkelveg mellom Bjelkarvikvegen og Bjørkheim. Busstopp på Bjørkheim i retning Bergen, er ringa inn. Tiltaket er avklart i områdereguleringsplan for Bjørkheim.

Strekninga frå Haukanestunnelen til Hagaåstunnelen:

**Fakta**

Haukanestunnelen og Hagaåstunnelen ligg med kort avstand mellom kvarandre. Fartsgrensa er 80 km/t på strekninga, ådt er på 4200 bilar. Mange elevar har skuleskyss til Samanger barneskule og barnehage. Det er busslomme på begge sider av vegen. Til busslomma på nedsida av vegen er det undergang, men denne vert lite brukt. Fotgjengarane går i staden raskaste veg langs autovernet til busslomma.

**Innkome merknader til TS:** Aldal mot Grinde: Farleg å gå til skulen langs fv7. Det er eit etablert tråkk på utsida.

**Arealplan:** Aktiv bustadsatsing i området.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** Det er registrert 6 ulukker fra 2000-2016. Hovudsakleg enkelt kjøretøy som kjørte utfor, eller møteulukker i kurver og ulukker nær kryss/avkjørsel.

**Risikovurdering av skuleveg:** Rapport av Seksjon for sikkerhet, Statens vegvesen: Risikovurdering av skuleveg, 2010. Haukanestunnelen aust er farleg fordi bilar kjem med stor fart utav tunnelen og kan køyre på skulebarn som kryssar/ går langs vegen her. Konsekvensane kan bli svært alvorlege.



Fig.30: Alldal-Gjerde, raud linje på blide: Se prosjektark nr 12.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Ved kulvert under fv7 : Krattrydding, samt endre overflatedrenering. No renn alt overflatevatnet ned i kulverten.

**Forslag til tiltak:** Gang og sykkelveg mellom Aldalen – til kulvert under fv 7. Dagens koping mellom fv og fv 136( gamlevegen) er ein svært bratt grussti som endar i ein kulvert under vegen til fv 7. Løysinga er ikkje framtidretta. Den er for bratt og lite attraktiv for syklande og elles utilgjengelig for rullestol. Ved å tilretteleggje for ein gang og sykkelveg som er universell utforma vil ein kunne stimulere til auka bruk av gang og sykkel til skulen, skulevegen vert vesentleg tryggare.

**Folkehelse, barn og unge:** Sikrar ein betre situasjon mellom viktige målpunkt i kvardagen: Mellom dei store bustafelta på /Gjerde og Bjørkheim.

### 6.3. Fv 7, Strekninga Hagaåstunnelen-Frøland- Eikedalen

#### Fakta

Straumen bru ligg ved utløpet av Hagaåstunnelen ved Frølandsvatnet. Vegen går i ein slak høgresving i det ein køyrer ut av tunnelen mot Frøland, og skal ta av til Fusa på RV48. Fartsgrensa er 80 km/t . Det er gang- og sykkelveg frå Straumen bru til Frøland bru.



Fig 31: 6.5 Fv 48 Frøland- Sævildvegen( fylkesvegen mot Fusa kommune

Strekninga vidare er Frøland før ein tek til på oppstigninga til Kvamskogen, I Mørkhølen er det relativt bratt stigning med ein skarp sving.



Fartsgrensa er 80 km/t frå Frølandsbrua og til Fossenbratte før Eikedalsvatnet. I Eikedalen bur det 28 fastbuande, herav 10 barn under 18 år. Vidare til Eikedalen skisenter er det 70 km/t og ingen tilrettelagte kryssingar av vegen. Kvamskogen er Bergen "sitt" utfartsområde og eit viktig målpunkt for rekreasjon. På fine skidagar er det svært stor og konsentrert trafikk på morgon og ettermiddag på strekninga Frøland - Eikedalen. Årleg døgntrafikk er på 4500 bilar.

**Innkome merknader og innspel til TS:** Eikedalen vel krev TS tiltak langs fv 7. Det er aukande antal fastbuande i området, 28 fastbuande i Eikedalen per i dag, 10 barn under 18 år. I tillegg er Eikedalen eit utferdsområde for hytter og skisenter. Det er verken fortau eller gangfelt her og fartsgrensa er 70 km/ t. Det er ingen trygge alternativ til kryssing av veg. Det er innspel om gang og sykkelveg frå Fossenbratte tunnelen til avkjørsel til Eikedalen Skisenter, redusert fartsgrense frå 70 km/t- 50 km/ t, fotgengarovergang ved kvart busstopp, fleire og nye gjennomgang av veglysa; i dag skap veglysa mørke felt mellom lyspunkta. Vidare foreslås det merking med forbikjøring forbode og fotoboks, samt forbedre fremkommelighet ved avkjørsle til Eikedalen Skisenter.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** Ei ulukke. Høg grad av utryggleik langs fv 7 i Eikedalen.

**Arealplan:** Eksisterande hytteområde har ca. 80 ledige hyttetomtar, i ny arealplan leggast det opp til utbygging som utløyser ca. 50 nye hytter. I tillegg er det pågåande reguleringsprosess ved Eikedalen skisenter.

**Risikovurdering av skuleveg:** Skulebuss. Strekningar der barna må gå langs veg for å komme til busstoppet for å ta skulebussen er merka på kartet under.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Ingen.

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling:** Eikedalen skisenter vert her kopla saman med området Fossenbratte tunnelen i begynnelsen av Eikedalen frå Samnangersida. Det er foreslått gang og sykkelveg på «oppsida» av vegen som samtidig skal kunne skape mulighet for å kunne sanere avkjørsler lang hovedvegen-på begge sider. I tillegg må nye busshaldeplasser fange opp både dei nye og eksisterande hyttefelt i området, og skape ei god nærmiljøløyning for dei fastbuande i Eikedalen.

**Folkehelse, barn og unge:** Utbygging av gang og sykkelveg.

**Målsettingar i klimaplanen relatert til TS:** Bete og meir attraktivt kollektivtilbod til hytteområda vil kunne redusere private kjøreiser til fritidshytter i Eikedalen.

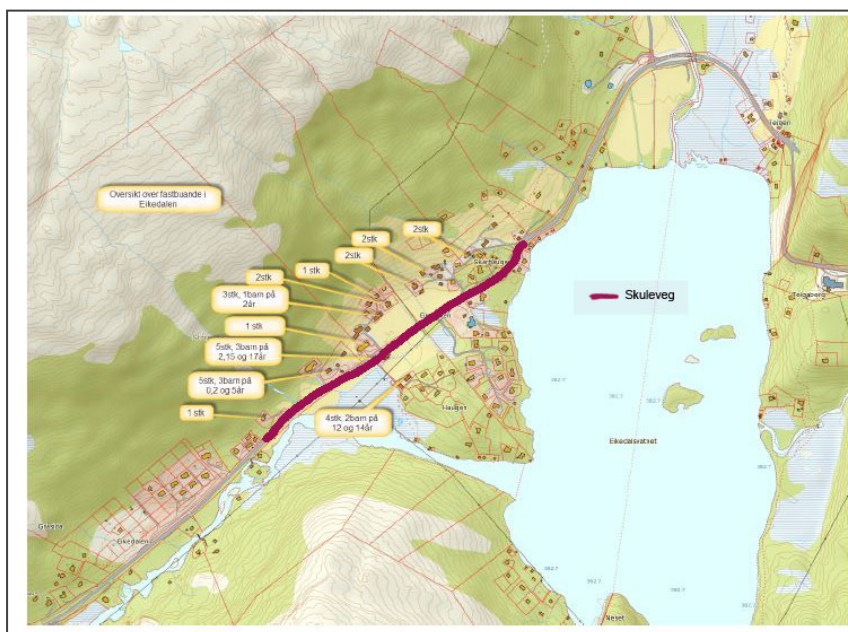


Fig.32: Skuleveg i Eikedalen: 10 barn tek skulebussen, strekninga der barna må gå langs veg for å komme til busstoppet for å ta skulebussen er merka på kartet under.



*I merka område bur alle fastbuande i Eikedalen, samtidig som det er store områder for hyttetomter her.*

#### **6.4 FV 136, Gamlevegen frå Bjørkheim til Tysse: Haukanesvegen-Tyssevegen**

##### **Fakta:**

Den gamle fylkesvegen svingar seg frå krysset på Bjørkheim om Haukanes, Haga, forbi Tysse sentrum og fram til Tyssebrua. Veggen er smal med mange bratte og usikra skråningar. Det er 40 sone fram til Tyssevegen i krysset til fv 7 på Haga, dernest er det og 50-sone mellom Haga og like forbi krysset til Steinlandsvegen. Mellom Haga og Tysse er det satt av merka trase for gang og sykkelfelt. Det er fartsdumper gjennom Tysse til brua på Indre Tysse i ei 30 sone. Mange nyttar strekninga mellom Bjørkheim og Haga til sykkelveg, turveg, øvingskøyering og treningsløype. Medan det er meir trafikk frå avkøyrsla til Fv7 på Haga inntil bustadområda frå Haga og Steinsland til Tysse.

**Innkome merknader og innspel til Ts:** Undergangen ved Gjerde; til Nesjavegen- mot barneskulen- er eit lite attraktivt punkt på skulevegen.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** 2 ulukker, begge ulukker har uhellkode møte i kurve.

**Arealplan:** Nye bustadar.

**Risikovurdering av skuleveg:** Statens vegvesen si handbok 271-*Risikovurderinger i vegtrafikken:* Tiltaka som går på krysningspunktta ved Bjørkheim er utbedra etter denne rapporten i 2010, her under nedsatt fartsgrense og gangfeltet er oppheva. Rekkverket er i tillegg fjerna på sidene her.

- Nedsatt fartsgrense på lokalvegen rundt Haukaneset fv 136, med fysiske fartsregulerande tiltak, redusere farten til 30 km/ t.
- Utbedre rekkverket langs lokalvegen/ fv 136, herunder ved Lauskar. Oppgradere etter gjeldande rekkverksnormal, fleire punkter som er utsatte i forhold til skrener og stup.
- Sikring på tunnelportal v/ Haukanestunnelen.
- Utbedre gangvegen mellom lokalvegen og undergangen (fv7) ved Gjerde slik at den vert meir attraktiv og tilgjengeleg. Konsekvensar for feilhandlingar hjå skulebarn på denne strekninga, er alvorlege.
- Betre belysning
- Skilting av skulevegen
- Sette ned fartgrense til 30 km /t mellom Haga og Tyssebru

**Utryggleik:** Rasfarlege og usikra stader. Det er gjennomført synfaringar med geolog på ulike stadar på strekninga:

- På Haga ved krysset til Hagabakkane
- I bergskjæringane ved Hagamulen
- Mellom Hagamulen og Brannstasjonen
- I skjæringane ovanfor vegen frå ytre Tysse og utover mot Barmen

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Vurdere mulige rasutsatte bergskjæringar, her er Indre -Tysse prioritert.

**Folkehelse, barn og unge:** Sikre-og trygge skulevegen slik at fleire barn og unge vil sykle til skulen.

**Målsettingar i klimaplanen:** Reduserer lokal bilbruk.



Fig 34: oversikt foreslått GS- traseer.

**Fakta:**

Frå rundkjøring ved Frølandvatnet går vegen i ny tunnel, Tyssetunnelen som vart opna i 2015 mellom Sætrevika og Tysseelva. Årleg døgntrafikk var på 1800 bilar i 2015.

**Innkommne merknader og innspel til Ts:** Kryss/Vonheim/ fv 48; dårlig sikt. Forslag er å redusere faren ved krysning av veg.

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** 4 ulykker, der to av ulykkene er med motorsykel. Alle fire ulykkene er utforkjøringar(eneulykker).

**Arealplan:** Ingen nye utbygginger i dette området.

**Risikovurdering av skuleveg:** Skulebuss. Krysning av veg.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Fjerne hekk og mur ved Vonheim for å få bedre siktforhold.

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling:** Ingen.

**Folkehelse, barn og unge:** Legge betre til rette for skulebussen.

**6.5 FV 137: Strekninga Solbjørgvegen –Bogstrandvegen ( Til Os)**

**Fakta:**

Vegen vekslar mykje i standar, brede og smale parti, det er 47 avkjørsler på denne strekninga, med varierende stander i forhold til sikt og sidesikkerheit. I Rolfsvåg bur det flest fastbuande og her ligg også Samnanger sitt største næringsområde med ein del disponibelt areal. Fv 137 er ikkje forkjørsvveg. Fartsgrensa er 80 km/ t og ådt er 800, 15% av dette er tungtrafikk.

Sagen (Trengeidsfjorden) er ein liten plass. Busslomma ligg i krysset ned til Sagen og lomma er meint å fungere som ei avkjørsle for skulebussen når den køyrer i retning Hisdal og i retning Os.

Vegen har nyleg vorte utbetra for å få betre sikt innover. Det er sett opp ein spegel for å betra sikten når bussen skal kryssa vegen for å køyra ut av lomma i retning Os. Det bur 19 barn i området Rolfsvåg / Trengeidsfjorden.

### **Innkommne merknader og innspel til Ts:**

- Ynskjer seg sykkelveg frå Sagen til Rolfsvåg. Farleg å ferdast langs vegen her, stor utryggeleik
- Ynskjer at fv 137 skal blir forkjørsveg.

**Trafikkulukker, uhell og utryggeleik:** 10 ulukker i perioden 2005-2016, dei fleste ulukker er utforkjøringar (eineulukker)

**Arealplan:** Ingen nye utbyggingar.

Bustadområda vert oppretthalde, men ikkje utvida, ingen nye bustadfelt med avkjørsle til fv 137.

**Risikovurdering av skuleveg:** Holdeplassen på Sagen var prioritert i førre TS-plan og tiltaket er gjennomført.

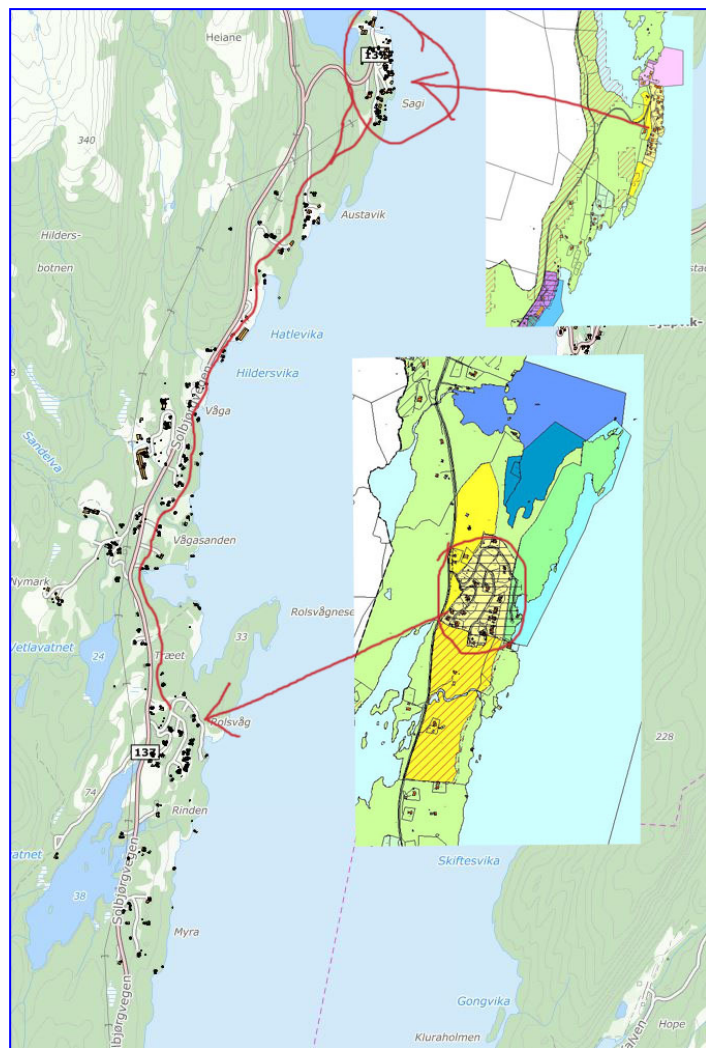


Fig. 34: Rolfsvåg, raud linje; se prosjektark nr 15

### **6.7 Kommunale veger frå fv 134:**

Frølandsvegen, Tyssedalsvegen til og med brua, Austbøvegen til fv 136 Haga, Totrævegen og Nyutløtrævegen

Tiltak:

- **Totrænavegen:** Rasfarlig strekning, må legges om (se geolog rapport). Vegstrekket fra krysset mot Totræna og ca. 80 m mot vest er vurdert for betydeleg skredfare og det kan forventas skred i form av steinsprang og nedfall av lausmassar.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Ingen.

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling, folkehelse, barn og unge:**

Ut i frå ei heilheitsvurdering av situasjonen mellom Sagen - Rolsvåg, med vekt på at dette er to bustadmiljø med til saman 19 ungar under 16 år - utan trygg ferdsel mellom grendene-vert det foreslått å opna opp moglegheita for ein turveg i terrenget (lys-satt) som utløyser ein trygg forbindelse mellom desse to bustadfelt.

### **6.6 fv 134 Strekninga Frøland-Kvitingen**

**Innkommne merknader og innspel til TS:**

Står biler i kryss og på fortau. Skilte gang/sykkelfelt og bedre markering ved kryss Frøland/ Kvittingsvegen.

**Trafikkulukker, uhell og utryggeleik:** ulukker i perioden 2005-2016: 0

**Risikovurdering av skuleveg:** Skulebuss.

**Arealplan:** Ingen nye utbygginger i dette området.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Utbetring av vegmurar og rekkverk på vegen.

- **Nyutløtrævegen:** Monteres rekkverk og fjellsikrer.

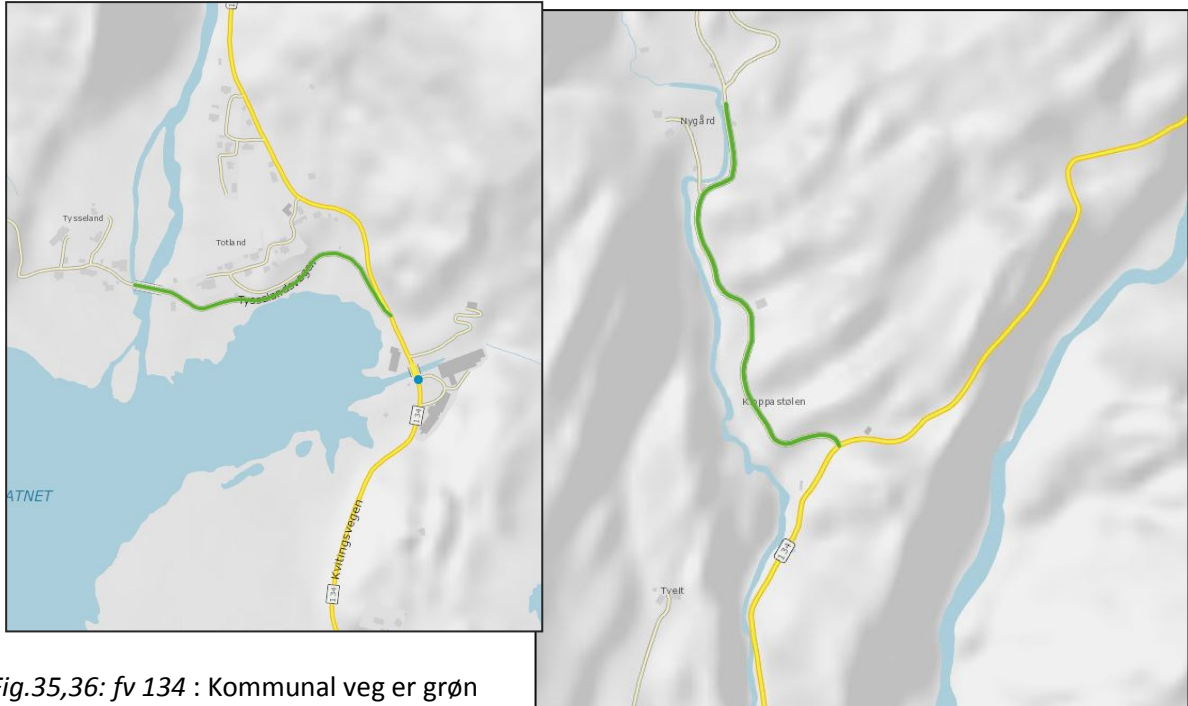


Fig.35,36: fv 134 : Kommunal veg er grøn stek i kartet og vis vegen mot Totræna, det er vurdert rasfare frå krysset og ca. 80 meter vestover på den kommunale vegen.

### 6.8: Fv 133 Strekninga frå Samnangervegen- Høysetervegen

**Innkommne merknader og innspel til Ts:** Det bør setjast opp mur eller autovern langs vatnet og på utsette stader på strekninga

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** Ingen ulykker.

**Arealplan:** Ingen utbygging.

**Risikovurdering av skuleveg:** ikkje aktuelt

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Støypekant ved møteplass i Høysetergjelet. Heve låge støypekantar.

### 6.9 Kommunale vegar frå fv 136 og fv7 :

Tyssereinane, Indre Tyse, Tysevegen, her gang og sykkeltrase, Fjellheimsvegen, Hagabakkane, Steinslandsvegen, Gjerdsvegen, Vågabygsvegen, Lønnebakken, Bjørkhaugen, Neset, Nesjavegen, Vågabygda, Bjørkheim, Reistadliane, Teigabrekka, Prestavegen, Liavegen og Raunekleivvegen.

**Innkommne merknader og innspel til TS:** Uavklarte forhold både morgon og kveld ved bringe/ hente situasjoner av elevar som skal til/ frå skulen

**Trafikkulukker, uhell og utryggleik:** ulukker i perioden 2005-2016: 0 registrerte personulukker



**Risikovurdering av skuleveg:** Dette gjeld desse vegane: Sykkeltrase langs Tyssevegen, via fv7 til Steinslandsvegen som munnar ut i Gjerdsvegen. Frå Bjørkheim gjeld skulevegen desse vegane: Vågabygda via fv 136 til kulverten under fv7 til Nesjavegen. Det er utført risikovurdering av Statens vegvesen i 2010 for området Årland-Gjerde skule.

**Drift og vedlikehald, mindre fysiske utbedringstiltak:** Utbetring av vegmurar og rekkverk på farlege punkt langs kommunale vegar. Systematisk fjellrensk i parti på Liavegen, Hagabakkane, Indre Tysse; her busstoppet ved ungdomsskulen.

**Lønnebyggane:** «feilparkering» langs kommunale veg. Tiltak: Skiltplan for Samnanger (opplysningsskilt)

**Hagabakkane:** Utbedring av veg til idrettsanlegget.

**Arealplan:** Ingen nye utbyggingar i dette området.

**Forslag til tiltak som kan gje ein betre stadutvikling/ barn og unge:** Byggje lyssatt tursti med fast dekke mellom Gjerdsvegen og Hagabakkane/ idrettsanlegg. Ein tursti mellom to viktige målpunkt som vil kunne føre til redusert lokal bilbruk og idrettsanlegget kjem nærmare dei store bustadfelt.

Dette vil kunne utløyse mulighet for å bruke anlegget i skuletida for Gjerde barneskule uten lokal bilkøyring. Utbetre eksisterande veg til Hagabotane idrettsanlegg er også eit forslag.

**Målsettinger i klimaplanen relatert til TS-tiltak:** Reduserer lokal bilkøyring.

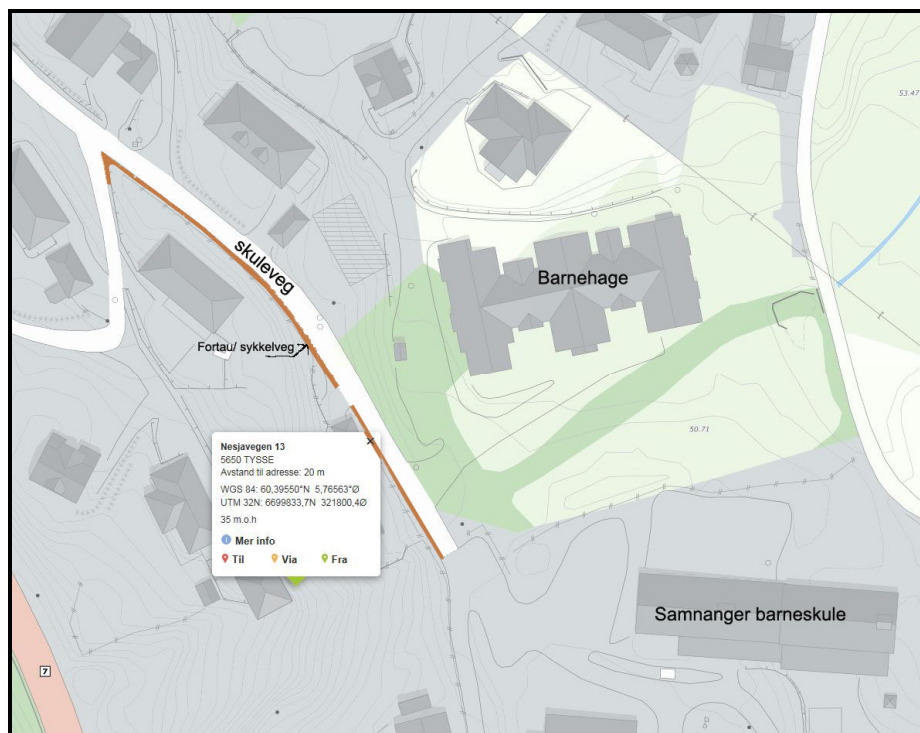


Fig. 37: Det er foreslått fortau langs adkomstvegen til barneskulen.

### Skoleskyss – farleg skuleveg

Det er ein del elever som får skoleskyss fordi skoleveien er vurdert å være trafikkfarlig.

Det er også en del elever som får skoleskyss på grunn av lang veg til skolen, mer enn 2 km barnetrinnet og 4 km ungdomstrinnet.

Når det gjelder arbeidet med trafiksikkerhet, er det viktig å skille mellom en trygg veg og ein sikker veg. En trygg veg handler om følelsen av trygghet, mens ein sikker vei handler om den faktiske ulykkesrisikoen. Trafikanter kan dermed ha ei oppleving av at vegen er utrygg, og det er nødvendig å øke tryggheten slik at flest mulig velger å gå eller sykle. Opplevinga tryggleik er



ikkje nødvendigvis basert på faktisk ulykkesrisiko. Det er derfor nødvendig å få kunnskap om kva Vegar som er usikre, der muligheten for at ei ulukke kan inntreffe er større enn på andre vegar. Dette er blant annet avhengig av antall barn som ferdast, antall biler og dei fysiske forholda.



*Fig. 38: Illustrasjon: På adkomstarealet til skule/ barnehage er det foreslått tiltak.*

### **Infrastrukturtiltak**

#### Skiltplan for skuleveg

Private skilt som informerer om kvar det er lov å parkere, parkering forbudt med meir.

Prioritere vedlikehald der ein veit det kan oppstå trafikkfarlege situasjonar om ein ikkje utfør vedlikehald. Td beskjerjing av trær og buskar og lage oversiktsplan for kommunale vegar for sommar- og vintervedlikehald.

Alle private avkjørsler mot kommunale vegar: Pålegge sikring av avkjørsler slik at dei ikkje er trafikkfarlege. Evt. murar mot kommunalveg som hindrar sikt bør risikovurderast

## 7 Samnanger som trafikk sikker kommune

### Haldningskapande tiltak

#### 7.1 Målsettingar

"For å styrke føresetnadene for eit godt og heilskapleg trafikk sikringsarbeid i kommunane, har Trygg Trafikk utarbeida eit sett kriteria som kommunar må oppfylle for at dei skal kunne kalle seg «trafikk sikker kommune».

Kommunen er ein viktig aktør i arbeidet med å førebygga trafikkulykker. Som vegeigar, skuleigar, arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for innbyggjarane si helse og trivsel, har kommunen eit stort ansvar for å førebygga ulykker. *Trafikk sikker kommune* er eit nyare omgrep for å kunna arbeida meir systematisk for trafikktryggleik og tryggare lokalmiljø. Kommunen er som vegeigar og aktør for å førebygga trafikkulykker, barnehagar, skular, som arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for innbyggjarane si helse og trivsel. I løpet av perioden 2014-2017 vil dei fleste fylkeskommunar leggja konseptet «trafikk sikker kommune» til grunn når kommunane vert stimulert til å arbeida systematisk med trafikktryggleiken. Fleire fylke legg allereie i dag lagt desse kriterie til grunn for ein godkjenningsordning som igjen utløyser fylkeskommunale midlar.

#### 7.2 Kriterier

Å verta godkjent som *trafikk sikker kommune* betyr ikkje at trafikkulykker ikkje vil skje, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt og målretta heilskapleg arbeid med trafikktryggleiken. Trafikktrygg kommune er ein tryggleiksgaranti, *ei sjølvmelding* som forankrast i eit plandokument.

Det er utarbeida kriterie for korleis ein kommune kan verta sertifiserte som trafikk sikker kommune. Det er også krav til at private barnehagar skal verta sertifisert. Det er utarbeida fleire sjekklister for at kommunane skal ha ei meir proaktiv oppfylgning av ts-planen.

#### **Ansvarlege for trafikantåtferd:**

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

Informasjon: Statens vegvesen, Samnanger kommune, Trygg Trafikk, Hordaland fylkeskommune.

Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen

#### 7.3 For trafikk sikker kommune gjeld fylgjande kriterie:

- ✓ Kommunen har forankra ansvaret for trafikk sikringsarbeidet hjå ordføraren og rådmannen. Delansvaret skal ligga hjå den enkelte einingsleiar.
- ✓ Kommunen har eit utval med ansvar for trafikktryggleiken.
- ✓ Kommunen har innarbeida trafikktryggleiken i HMS/internkontrollsystemet som inneheld 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 trafikksikringsplan som er forankra i fylke sin trafikksikringsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar.
- Planen ivaretar både haldningsarbeidet/ trafikantretta- og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har innarbeida kriterie/sjekklistar for kommunen sin sektor (HR, barnehage, skule, kultur, helse og veg).
  - ✓ Kommunen påverkar lag og foreiningar til å innarbeida reglar for trafikktryggleik i si verksemd.



### **7.3.1 Kriterie for TRAFIKKSIKKER SKULE**

Trafikktryggleik i skulen generelt

- ✓ Skulen har ein plan for å ivareta elevane sin tryggleik til og frå skulen, anten om dei sykklar eller vert kjørt.
- ✓ Skulen har utarbeida rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektivtransport i skulens regi.
- ✓ Skulen har gode rutinar for at planane vert fylgd av dei tilsette og har ein trafikkansvarleg lærar.



### **7.3.2 Kriterie for TRAFIKKSIKKER BARNEHAGE**

Trafikktryggleik i barnehagen generelt

- ✓ Trafikkopplæringa vert integrert som ein del av barnehagen si omsorg- og opplæringsarbeid og vert nedfelt i barnehagen sin årsplan.
- ✓ Det skal stillast krav til busselskap og drosjar om belte og trafikksikker åtferd ved kjøp av transporttenester.
- ✓ Tilsette kjenner rutinar for handtering av utilsikta faresituasjonar og hendingar på turar.
- ✓ Barnehagen har utarbeida rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, med bil eller buss.

Trafikkopplæring i barnehagen

- ✓ Barna lærer enkle trafikkreglar for fotgjengar.
- ✓ Barna lærer om sikring i bil, sykkelhjelm og refleks.

### **Samarbeid mellom barnehagen og heimen**

- ✓ Rutinar for å ivareta barn sin tryggleik ved barnehagen sin parkeringsplass.
- ✓ Stiller krav til foreldre om å sikra barn på veg til og frå barnehage.
- ✓ Trafikktryggleiken og trafikkopplæring er eit integrert tema på foreldremøte.
  - ✓ Foreldre involverast i barnehagen sitt trafikktryggleiksarbeid

På nettsida [www.trafikksikkerkommune.no](http://www.trafikksikkerkommune.no) finn ein meir informasjon om kriteria og fleire gode eksempel.

### **7.4 Mål og strategi for trafikktryggleiksarbeidet i Samnanger kommune**

#### Målsetting

I perioden 2017-2021 har ein som målsetting at ingen skal verta hardt skada eller drepen i trafikken i Samnanger kommune. Utifrå ulykkesstatistikk for Samnanger kommune og heile landet elles, er dette ambisiøst, men med eit målretta trafikktryggleiksarbeid er dette ikkje umogeleg.

#### Strategi

Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, er det sett opp ei rekkje tilstandsmål formulert som måltall. For å nå desse måla må det i verksettast tiltak.

Kommunen skal arbeida aktivt for å bidra til at ein oppnår desse tilstandsmåla. Dette gjeld fyrst og fremst på følgjande område:

- Auka del som brukar bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring (barnestol) og bruk av sykkelhjelm.
  - Redusera talet på bilistar som overskrid fartsgrensa.
  - Arbeida målretta for at fleire går og sykklar til skulen.
  - S kulane vert godkjente som trafikksikker skule.
  - Innan utgangen av 2017 skal alle barnehagar tilfredsstilla kriteria for «Trafikksikker barnehage. Innan utgangen av 2017 skal kommunen medverka til at alle barnehagar tilfredsstiller kriteria for «Trafikksikker barnehage».
  - Alle barnehagar skal minimum kvart år ha tilsette på kompetansehevingskurs i regi av Trygg Trafikk.
- Alle skular skal innan utgangen av 2017, tilfredsstilla kriteria for «Trafikksikker skule».
  - Det skal utviklast rutinar for sikker skuleskyss/bussvet og det skal etablerast ein dialog om innføring av desse rutinane i alle skulebussane.
  - For å sikra størst mogeleg tryggleik rundt skulane ved skulestart om hausten, innfører ein «Aksjon skulestart» som eit fast tiltak ved alle skular med elevar på barnetrinnet. Det skal utviklast eit eige dokument for dette tiltaket.
  - Alle skular med elevar på mellomtrinnet skal ha lærarar med kompetanse innan sykkelopplæring. Lærarane skal ha delteke på kommunens sykkelopplæringskurs som vert utlyst 1 gong pr. år ilag med Trygg Trafikk. Ein eigen rulleringsplan for dette skal vera ferdig til skuleåret 2017/2018.
  - Kommunen skal sørge for at alle ungdomskulen har naudsynleg kompetanse for å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet.
  - Alle helsestasjonane og familiesenter skal innan utgangen av 2017 ha tilsette som har gjennomgått trafikktryggleikskurs. Kursa arrangerast av kommunen i samarbeid med Trygg Trafikk. Kursa skal gje kompetanse i sikring av barn i bil samt foreldre som rollemodellar.



- Kommunens frivillige organisasjonar skal årleg stimulerast til å implementera reisepolicy i eigen verksemd knytt opp mot kommunen sin kulturstøtteordning.
- Kommunen skal fortløpande senda ut informasjon om fylkeskommunale tilskotsordningar til relevante kommunale instansar samt frivillige organisasjonar.
- Kommunen utarbeidar årleg ein oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten skal gjennomgåast i kommunen si leiargruppe.
- Folkehelselova § 5 seier at kommunen skal ha nødvendig oversikt som identifiserer folkehelse-utfordringane. Forskrift om oversikt § 5 seier at kommunen skal utarbeida eit oversiktsdokument kvart 4 år. Data frå oversiktsdokumentet vert nytta i trafikksikringsarbeidet.

Kommunen skal:

- Årleg utarbeida prioriteringsliste for fysiske trafikktryggleikstiltak på kommunal veg og gjennomføra desse innanfor eksisterande økonomiske rårer.
- Årleg rullering *av prioriteringsliste for trafikktryggleikstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar*. Teknisk drift har ansvar for at trafikksikring alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. Teknisk drift har ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet, i tillegg til ansvaret for drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs nokre av fylkesvegane.
- Ha utarbeida skriftlege rutinar for snøbrøyting/ snørydding /rydding av vegetasjon langs skulevegar.
- Ha rutinar for å kvalitetssikra reguleringsplanar i forhold til trafikktryggleiken.
- Ha rutinar for kvalitetssikring av trafikktryggleiken i samband med anleggsarbeid både i kommunal og privat regi.
- Ha rutinar for handsaming av innspel frå kommunale einingar, organisasjonar eller publikum.
- Ha oversikt over og eventuelt søkja om fylkeskommunale trafikktryggleiksmidlar.

#### **7.4.1 Samnanger kommune som arbeidsgjevar**

Kommunen skal:

- Innan utgangen av 2017 ha utvikla og vedteke retningslinjer for arbeidsreiser for alle kommunalt tilsette og politikarar.
- Innan utgangen av 2017 ha implementert / forankra retningslinjer for arbeidsreiser i alle kommunen sine avdelingar.
- Innan utgangen av planperioden ha gjennomført kjørkurs for alle tilsette som er avhengig av å kjøra bil for å utøva sine arbeidsoppgåver.
- Kvart år på den nasjonale refleksdagen (oktober) påverka kommunen sine tilsette til å nytta refleks som fotgjengarar i mørket gjennom ulike aktivitetar.
- Kvart år gjennomføra aktivitetar som skal stimulera fleire til å sykla, samt å bruka sykkelhjelm.
- Innan utgangen av planperioden skal alle kjøretøy som kommunen kjøper ha alkoholås.

Kommunens HR- avdeling har ansvaret for å utarbeida eigen plan for kompetanseheving innanfor temaet trafikktryggleik.

#### Kompetanseheving:

- Det skal årleg gjennomførast kurs i livreddande fyrstehjelp, skadestadsbehandling m.m for tilsette i kommunen.
- Det skal gjennomførast relevante kurs for barnehagetilsette, lærarar og helsepersonell etter ein oppsett plan
- Kommunen skal årleg gjennomføra ein konferanse med trafikktryggleik som overordna tema. Kurset skal primært tilbydast dei tilsette i kommunen samt relevante samarbeidspartnarar.

Økonomien er ein viktig faktor for at Samnanger kommune skal lukkast med sitt trafikktryggleiksarbeid. Konseptet «trafikksikker kommune» krev meir innsats frå alle ledd i kommuneleiinga og dette inneber at kommunen lyt setta av meir midlar til trafikktryggleiksarbeidet. I tillegg vil kommunen søkja på tilgjengelege midlar frå fylkeskommunen og andre private for å finansiera tiltaka i planen.

I følge Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, har Hordaland fylke avsett 16 mill. kroner til trafikantretta trafikktryggingstiltak i perioden. Av desse midlane er det avsett 3,2 mill. kroner til trafikantretta og haldningsskapande tiltak til kommunar, skular, barnehagar, lag og organisasjonar i fylket.

Ei godkjenning som trafikksikker kommune, vil stimulera til auka tildeling av fylkeskommunale midlar.

---

Dersom konseptet med «trafikksikker kommune» skal fungera, tilrår ein folkehelseforumet i kommuneadministrasjonen til å fylgja opp ts-planen. Eventuelt må ein sjå på organisatoriske endringar for å realisere målsettinga. Det er utarbeida sjekklister for kvar einskild eining i kommunen. Dette gjeld barnehagar, skular, helse og omsorgseininga og alle andre kommunale einingar. Med konseptet «Trafikksikker kommune» er Trygg Trafikk ein viktig medspelar i alt arbeid med kampanjar. Trygg Trafikk tilbyr mange kampanjetiltak som Samnanger kommune med sin trafikksikringsplan kan og skal gjera seg nytte av. Trygg Trafikk er ein leiande aktør for arbeidet med trafikktrygg oppvekst.



Det er sett opp fleire haldningsskapande og trafikantretta kampanjar i tillegg til dei som er med i hovuddelen og som Samnanger kommune skal gjennomføra med dei ulike aktørane som medspelarar, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Politiet med fleire i planperioden. Dei ulike kampanjar

er i tråd med Nasjonal Trafikksikkerhets plan og har som mål å verta gjennomført i planperioden 2017-2021. Kampanjane er foreslegne i tabelloppsett og er i tråd med kapittel X i planens hovuddel.

Trafikantretta tiltak 2017-2021				
Haldningsskapande tiltak				
Type kampanje		Medspelar/Aktør	Kategori	Kommentar
Fartskampanje		Politiet Statens vegvesen Trygg Trafikk	Kontrolltiltak Info tiltak	Fartskampanjar har god effekt mot overskriding fartsgrensa. Politiet utarbeider plan for slike fartskontrollar utifrå sine ressursar.  Statens vegvesen og Trygg Trafikk gjennomfører infotiltak utifrå sine ressursar og årsplanar.
Bilbeltekampanje		Statens vegvesen Politiet Trygg Trafikk	Kontrolltiltak Infotiltak	Statens vegvesen gjennomfører bilbeltekontroll etter sin årsplan. Politiet har og kontrollar av bilbelte. Trygg Trafikk gjennomfører informasjonskampanjar om rett bruk av bilbelte
Refleksbruk kampanje		Trygg Trafikk Politiet	Info tiltak	Trygg Trafikk gjennomfører info om bruk av refleks

Del vegen kampanje		Statens vegvesen Trygg Trafikk	Info tiltak	Statens vegvesen gjennomfører informasjonskampanje etter sin årsplan.
Sykkelvettkampanje		Trygg Trafikk Statens vegvesen Politiet	Info tiltak	Samarbeidskampanje med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og Politiet
Hold fokus kampanje		Trygg Trafikk Gjensidige	info	«Hold Fokus» er retta mot uoppmerksomhet i trafikken og spesielt mot bruk av mobiltelefon under kjøring. Trygg Trafikk og Gjensidige gjennomfører slike
Sikring av barn i bil				Kampanje

Samnanger kommune skal vere pådrivar for at kampanjane vert gjennomført i samarbeid med dei ulike medspelarar/ aktørar.



## Haldning og læringstiltak retta mot barn og unge

### Kriterie for trafikksikker barnehage og skule

	Tema	Ansvarleg	Kommentar/informasjon/oppfølging
Barnehage	<p>Barn får enkel opplæring i reglar for fotgjengarar.</p> <p>Barn lærer om ulike skilt.</p> <p>Trena barn i ulike situasjonar i trafikken.</p> <p>Barn lærer trygg åtferd for kryssing av veg og gangfelt, ikkje kryssa vegen før bilen har stansa.</p> <p>Barna lærer om refleksbruk, sykkelhjelm og bilbelte</p>	<p>Barnehage styrar</p> <p>Barnehagens årsplan</p> <p>Barnehagekoordinator</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barnehagen skal ha gjennomført opplæring i tråd med årsplanen.</li> <li>• Barnehagen skal ha utarbeida retningslinjer for turar til fots, med bil/buss.</li> <li>• Det skal vera retningslinjer for tilsette og foreldre kor dei skal parkera bilar.</li> <li>• Barnehagen skal årleg ha om trafikktryggleik som tema på foreldremøte.</li> <li>• Barnehagen skal ha utarbeida rutinar for ulykkes handtering.</li> <li>• Barnehagens leiing skal ha kartlagt risikofaktorar ved barnehagens nærrområde, parkering, kryssingspunkt og belysning.</li> </ul>
Barne- og ungdomsskule	<p>Lære om påbod sykkelhjelm.</p> <p>Lære om sykkelvett, sykkeltraining og teori.</p> <p>Lære om sykkelreglar.</p> <p>Lære om personleg verneutstyr, sykkelhjelm, refleks og bilbelte. Læring om sykkelreglar for gåande og syklistar, integrert del av undervisninga.</p>	<p>Rektor og andre med delegert ansvar ved skulen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utarbeida rutinar for ulykkes handtering.</li> <li>• Skulen skal ha nedfelt retningslinjene i internkontrollsystemet.</li> <li>• Skulen skal årleg ha trafikktryggleik som tema på foreldremøte.</li> <li>• Skulen skal ha trafikkansvarleg lærar.</li> <li>• Skulens leiing skal ha kartlagt skulens nærrområde med omsyn til risiko faktorar, også parkering, kryssingspunkt, belysning, vegetasjon m.m.</li> <li>• Kartlegging og eventuelle forslag skal sendast til kommunen si leiargruppe.</li> </ul> <p>*Det skal førast sjekklister for pålagte tiltak og forhold som skal rapporterast vidare til leiinga i Samnanger kommune</p>

Eininga Oppvekst og kultur har ansvar for trafikkopplæringa i skulen i samsvar med skulebruksplanen. Skulane skal ha internkontroll og risikovurdering. Det må settast fokus på aktivitetar i skulen sin regi utanfor skuleplassen (klasseturar til fots, køyring). Opplæringa skal vere førebyggjande, og det er også sett fokus på haldningsskapande arbeid i høve foreldre og born. Skulesjefen har også ansvar for skuleskyss for dei elevane som har særskilt farleg skuleveg. Skulane skal arbeide mot å verta ein trafikksikker skule i samsvar med Trygg trafikk sine retningslinjer.

Alle frivillige organisasjonar som oppheld seg på og langs veg, bør ha handlingsplanar og retningslinjer for dette. Eksempelvis køyring av idrettslag til og frå kampar.

## **8 Fysiske tiltak. Metode for prioritering**

### **8.1 Oppsummering trafikkulukker og -uhell:**

- Dei mange utforkøyringane er eit klart problem. Som nemnd er nesten halvparten av alle trafikkulukker i Samnanger utforkøyringar. Det er ikkje noko tydleg mønster i ulukkene der ein kan slå fast at det er vegsystemet som er årsak til ulukkene.
- Det er mogleg at vegsystemet på enkelte strekningar innbyr til høgt fartsnivå og dermed aukar ulukkesrisikoen.
- I forbindelse med planarbeidet bli det viktig å avklare prioriterte trafikksikringstiltak som også må avklarast i arealplan.

### **8.2 Vurdering av folkehelse og utryggleik:**

Eit viktig satsingsområde dei kommande åra er å prioritere trygge og attraktive skulevegar for barn og unge. Resultata frå Barnetråkk og innkome innspel som er presentert i denne planen viser at det finns fleire strekningar, punkt og områder som bør utbetrast om flest mogleg barn og unge skal kunne ferdast trygt til og frå skulen. Utryggleik i nærmiljøet eller på skulevegen er nært knyta opp mot folkehelse. Tilkomsten må sikrast gjennom trygg gang og sykkelveg. FV 7 er ei barriere i nærmiljøet for mange barn og unge. Det er ei reell opplevd utryggleik langs FV 7 mellom Ådland-Haga, pga av ein ÅDT på 5000 bilar og fleire utrygge kryssingspunkt. Det er vanskeleg mange stadar å krysse vegen pga manglande fotgjengarovergang eller undergang. Det er også knyta utrygghet til manglande belysning på fleire kommunale vegar, ikkje minst til Hagabotnande som det viktigaste idrettsanlegget i kommunen. Det må sikrast trygge tilkomstar til gode leikeareal, idrettsanlegg, og aktivitets/ møteplassar for barn og unge.

Kunnskap om snarvegar er mangelfullt, det føreligg for lite kartlegging av gangtrasèar og snarvegar i kommunen. Ved ein slik kartlegging vil ein kunne sjå nye muligheiter når ein analyserer resultata.

I denne delen av planen vil me ta tak i trafikksikringsproblema me har definert i tidlegare kapittel og har samla desse i ein oversikt med prioriteringar som også hen viser til tabell.

Prioriteringar vert gjort på bakgrunn av målsettingar, forventna nytte, satsingsområde og problemanalysen generelt.

Med bakgrunn i metoden for prioritering er tiltaka prioritert innenfor fire programområder:

1. TS tiltak\_skuleveg på fylkesvegar og kommunale vegar
2. Gang-og sykkel tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar/ kommunale planar
3. Miljøtiltak, rassikring mindre utbedringstiltak på både fylkes- og kommunale vegar.
4. Kollektivtiltak

For kvart tiltak er det spesifisert følgjande:

- Kva som er formålet med tiltaket
  - Kven er ansvarleg for gjennomføring
  - Hvilke forutsetningar som må vere til stades for at tiltaket skal verte gjennomført.
- Prioriteringar i forhold til satsingsområdet til kommunen. Satsingsområda må vere i samsvar med problemanalysen( ulukker, utrygghet) og område som peikar seg ut på grunnlag av utviklinga i kommuneplanen si arealplan.

Nokre tiltak som kan gjennomførast på kort sikt utan planavklaringar/ planbehandling og innanfor eksisterande budsjettammer. Tiltak som vil krevje planavklaring og politisk behandling er meir langtidsiktige.

### **8.3 Prioritering av fysiske tiltak 2017-2021- Oversikt innhaldsliste og prosjektark**

Tiltakslista byggjer på ei vurdering av alle innkomne innspel og andre opplysningar om ulukker, uhell og låg grad av opplevd tryggleik. Barnetråkk, dvs registrering av «utrygge plassar» som elevar på ungdomsskule har registrert inn; står sentralt i vurderingar av prioriterte tiltak.

Det er mange verkemiddel å velja mellom i trafikksikringsarbeidet, og det er stor variasjon med omsyn til effekten av tiltaka, kostnader og tal på personar tiltaka kjem til gode. Eksempelvis er gang- og sykkelveg eit svært kostbart tiltak, medan t.d. fartsdempande tiltak kan gjennomførast for ein relativt låg sum og ha ein vel så stor nytte/kostnadseffekt. Både ved utforming av konkrete trafikksikringstiltak og ved arealplanlegging er det viktig å finne tiltak som gjev mest trafikksikring for pengane og som ikkje fører til urimelege kostnader for tiltakshavar. I trafikksikringsarbeidet skal det takast omsyn til alle trafikantar, både dei som går/syklar og dei som brukar motoriserte køyretøy, men mjuke trafikantar skal prioriterast. Kapittel 5 gjev ein kort oppdatert gjennomgang og analyse av dei viktigaste trafikksikringsproblema i Samnanger. I lys av dette set det pågåande trafikksikringsarbeidet fokus på reel ulukkes-/ alvorsrisiko, satsing på skuleveg og auka innsats på haldningskapande innsats.

### **8.4 Kriterier for utveljing:**

- Fell tiltaket inn under satsingsområda?
- Er tiltaket knytt til skuleveg/ område der born ferdast i trafikken?
- Er staden/ strekninga spesielt utsett for ulukker, og er det underbygd av uhell ?
- Kva typar ulukker har skjedd på staden, alvorsgrad?
- Er det registrert for låg grad av tryggleik på staden, og verka denne spesielt velgrunna?
- Har tiltaket spesiell effekt for spesielle typar ulukker eller målgrupper som er fremheva
- Er plangrunnlag og andre ikkje- økonomiske føresetnader for gjennomføring på plass?
- Fordeling av ansvar/ kostnadsberar
- Samanheng mellom kostander og nytte effekt

Når det gjeld tiltak som ikkje er blitt prioritert i denne planperioden kan dette ha ulike årsakar:

- Tiltaka oppfyller ikkje kriteria
- Tiltaket er for kostnadskrevjande
- Tiltaket er i strid med eksisterande areal – og reguleringsplanar
- Det føreligg ikkje vedteken reguleringsplan for tiltaket, kostnadskrevjande - tiltak vert då ikkje prioritert høgt.

- Tiltaket er på privat grunn og er ikkje kommunens sitt ansvar
- Tiltaket er løyst på ein annan måte

Alle tiltaka frå førre plan er gjennomgått. Dei tiltaka som ikkje vart gjennomført i førre plan, er vurdert på nytt; og tiltak som framleis er aktuelle- er vidareført i ny plan.

### ***Innhaldsliste Tabellar:***

**Tabell 1: Innspel til planen**

**Tabell 2: Prioriterte TS- tiltak\_ skulevegen**

**Tabell 3: Prioriterte GS-tiltak\_**

**Tabell 4: Prioriterte vedlikehald, rassikrings-tiltak\_**

**Tabell 5: Kollektiv og andre tiltak**

**Tabell 6: Langsiktige tiltak utan prioritering**

Alle dei innkomne innspela har blitt gjennomgått i arbeidsgruppa

#### **Tabell 1**

NR	Kort resyme av innspel	Vurdering / kommentar
1	<p>Ådland trivselsgrend, Adland gard-og friluftsbarnehage, Samnanger Kyrkje, Samnanger næringsforum_v/ Knut Bjørnås:</p> <p>Ynskjer ein tryggare kryssing av Fv 7. Påpeikar at fotgjengarfeltet langs vegen er på motsett side av fylkesvegen i forhold til inngangen til kyrkja og busstopp. På grunn av viktige målpunkt på fjordsida av fylkesvegen, vert det mange farlege krysningar. Oppfordra Statens vegvesen til å setje i gang tiltak som kan hindra alvorlege ulukker.</p>	<p><i>Kommentarar frå Statens vegvesen:</i> Med fartsgrense 60 km/t er det ikkje aktuelt å bygge nytt gangfelt. Å forbetre krysning av fv 7 er eit godt tiltak; gjerne med intensivbelysning, som eit tilrettelagt kryssingspunkt.</p>
2	<p>Øyvin Østerås: Veglys øvst i Lønnebakken: Oppsetting av lys stolpe som no ligg på bakken mellom nr 111-113</p>	<p>Kommunens driftsavdeling fylgjer opp dette</p>
3	<p>Oddrun Lemme Sandvin: ynskjer seg trygg skuleveg på</p>	<p>Det kommunen som er ansvarleg for å sørge for trygg skuleskyss.</p>



	Øpstebø, det er 80 sone, 4 skuleborn som må krysse vegen.	
4	<i>Stig Arild Haukås Øystese:</i> Avkjøring til Bjelkavikvegen og elles TS langs Fv 7. 11 born i feltet Myrvang som må krysse vegen. Påpeiker mange utrygge situasjonar ved kryssing av fv 7. Foreslår fartsreducerande tiltak i vestgåande retning og fartsdumpar.	Tilrettelegging for kryssing med intensivbelysning og fortau/ramper rett vest for krysset. Utføres i 2017. Strekingen kvalifiserer ikke for lavere hastighet enn 60 km/t, og vi antar at det er færre enn 20 gående som krysser her i den timen med høyest trafikk.
5	Gisle G. Øye: Meiner at ein bør om gjere fylkesvegen til forkjørsveg og så oppheva denne i begge endar ( Hisdal og Os mot Hatvik.	Statens vegvesen: Det føregår eit arbeid med å gjera alle fylkesvegar om til forkøyrsvegar, reknar med at fv. 137 også vert ein del av dette arbeidet.
6	<i>Ole Erik Skare:</i> feil høgde på fartsdump på Bjørkheim.	Statens vegvesen: Eksisterende hevet gangfelthump blir bygd om til en "snillere" versjon i år.
7	<i>Rune Espelid:</i> Trappeoppgangen til bedehuset ynskjust om lagt.	Det er liten trafikk på fv forbi her, og bedehuset har ein god hovudadkomst.
8	Anne Fredriksen, Einingsleiar barnehage: <u>Vassloppa barnehage:</u> Dårleg adkomstveg til barnehagen, må gjerast tiltak som kan betre tryggleiken ved å ferdast her. <u>Dråpeslottet barnehage:</u> Uavklart hente/ bringeplass foran barnehagen, brukas også av barneskulen -	Prosjektgruppa foreslår fortau og justeringer på adkomsten til skule/ barnehage. Må sjåas i samanheng med vedtatte parkeringsplan for Samnanger barneskule og Dråpeslottet barnehage.
9	Sandvik Grendalag v/ Hilde Jørgensen: - Ynskjer veglys mellom Yndestad og Djupvik. - Dårleg vegdekke, bør skifte. - 30-sone frå Stølen og ned til Utskotkaien. - Sikre hull i vegdekket, ved Fagerli	Kommunens driftsavdeling fylgjer opp dette.
10	<i>Egil Gjerde:</i> Ynskjer ny asfalt, støydempende dekke mellom Hagaåstunnelen-Haukanestunnelen	Statens vegvesen vurderer dette

11	Inger Lill Johansen: Peker på vegen til Høysæter. Det bør setjast opp mur eller autovern langs vatnet og på utsette stader på strekninga.	Statens vegvesen sine kommentarar: Rekkverk er eit gode tiltak der det er risiko for utforkjøringsulukker.
12	Hermod Nilsen: Ynskjer seg sykkelveg frå Sagen til Rolfsvåg. Farleg å ferdast langs vegen her.	Tiltaket er viktig for tryggleiken til barn som ferdast i nærmiljøet sitt. Kommunen sine kommentarar: Det er foreslått turveg som eit trafikksikringstiltak relatert til stadutvikling. <i>Langsiktig</i>
13	Eikedalen Vel ved Tyra Pedersen: Livsfarleg å ferdas langs fv 7 for mjuke trafikantar Ynskjer: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gang og sykkelveg frå Fossenbratte til Teigabrua.</li> <li>- Nedsett fartsgrense frå 70-50</li> <li>- Fotgjenarovergang ved kvart busstopp, gjerne oppheva.</li> <li>- Veglys</li> <li>- Forbikjøring forbode</li> <li>- Fotoboks</li> </ul>	Strekningen har behov for g/s-veg. Det er ikkje tilfredsstillande busslommer og kryssningar for skuleborn. <i>Straks tiltak</i> Eventuelle tiltak må vurderes opp mot framtidig arealplan og utvikling i området.  Innspill frå Statens vegvesen, datert brev av 24.10.2016: Før evt. gang –og sykkelveg byggas, må det lagas ny reguleringsplan for tiltaket. For evt. nedsatt fartsgrense skal SVV gjennomføre ein trafikkanalyse og vurdere data mot fartskriterier gitt av Vegdirektoratet. Mulighet for oppheva overgang ved kvart busstopp vert vurdert mot handbøker og normaler etter gjennomført trafikkanalyse. Veglys her vert ikkje drifta av SVV, men tiltak retta mot nye veglys vert vurdert av SVV på bakgrunn av trafikkanalysen. Fotoboks: vert også vurdert på bakgrunn av resultatata i trafikkanalyse.

**Tabell 2: Prioriterte TS- tiltak \_skulevegen***Innspel med nummer: Inkomne innspel, se tabell 1.**Innspel med X: Betyr innspel frå prosjektgruppe og driftavdelinga i kommunen.*

FV nr, veg	Tiltak	Prosjektark Nr.	Innspel nr.	Prioritet
	<b>Tiltak etter satsingsområde trygg skuleveg og prosjekt «hjertesoner»</b>			
7, ved Ådland	Sikring av kryssingspunkt i samarbeid med kommunen.	19	1	1
7, ved Gjerde	TS tiltak ved kulvert ved Gjerde	11	X	2 løyvd 150 000 kr
7, mellom Bjørkheim og Bjelkaviksvegen	Gang- og sykkelveg	17	4	3
7, mellom Gjerde- Alldalen	Gang- og sykkelveg -til kulvert under fv 7	12	X	4
7, Bjørkheim	SVV vil komme med tiltak for å trygge kryssingspunkt i 50-sone	15	4	5
7, ved Reistadvika	SVV vil komme med tiltak for å trygge kryssingspunkt i 60-sone	18	4	6
136, Ytre-Indre-Tysse	Vegmerking, fjellsikring, se på muligheter for å oppjustere toppdekke på metallrist	13	X	7
<b>KV, veg</b>	<b>Tiltak etter satsingsområde trygg skuleveg og prosjekt «hjertesoner», kommunale vegar</b>			
Nesjavegen ved Samnanger barneskule	Tydeleggjere køyremønster for av/påstiging, bygge fortau, veglys med mer.	7	8	1
Steinslandsvegen	Fortau langs Steinslandsvegen /Gjerdsvegen. (Mulighetsanalyse av forslag til g/s løysingar) Reguleringsplan	10	X	2
Nesjavegen	Fortau som vist på prosjektark	8	X	3
Nesjavegen/Gjerdsvegen	Skiltplan på bakgrunn av vedtatt parkeringsplan for skule og barnehage	9	8	3
Indre -Tysse	Miljøgate	1	X	4
Hagabakkane	Veglys	2	X	5
Vågabygda	Bygge fortau som koples på eksisterande fortau langs fv 7.	-	X	5

**Tabell 3: Prioriterte GS-tiltak***Prioriteringsliste gang –og sykkelveg**Innspel nummer: Vis til tabell 1, innkomne innspel.**Innspel med X: Betyr innspel frå prosjektgruppe og driftavdelinga i kommunen.*

Kommunal veg	Tiltak etter satsingsområde <i>Gang- og sykkel /fortau/turvegar</i>	Prosjektark nr	Innspel nr	Prioritet
Gjerdsvegen /Hagabakkane	Byggje lys-satt tursti med fast dekke og lyspunkt mellom Gjerdsvegen og Hagabakkane/ idrettsanlegg.	20	X	1
Hagabakkane	Ny gang og sykkelveg til eksisterande veg	21	X	2
Ved Lauskartjørna	Ny gang- og sykkelveg	16	4	3
Reistad opp til Vassloppa	Bygge fortau	-	x	4
<b>Fylkesveg</b>				
7, Eikedalen-Fossenbratte	Gang og sykkelveg frå Fossenbratte tunnelen til avkjørsel mot Eikedalen Skisenter	23	13	5



**Tabell 4: Prioriterte vedlikehold og rassikrings-tiltak***Prioriteringsliste mindre miljø tiltak / rassikring og vedlikehold/ standardhevingstiltak**Innspel nummer: Vis til tabell 1, innkomne innspel.**Innspel med X: Betyr innspel frå prosjektgruppe og driftavdelinga i kommunen*

Kommunal veg	Tiltak etter satsingsområde	Innspel nr	Prosjektark nr	Prioritet
Alle kommunale vegar	Utbetring av vegmurar og monterer rekkverk på farlege punkt langs kommunale vegar. Skogrydding for å ivareta siktforhold, jf. også prosjektark 22	X	4	1
Hagabakkane-Tveitaflatane	Krysset mot fv 234 er farleg. Konkrete tiltak.	X	3	2
Hagabakkane	TS-tiltak på eksisterande veg. (møteplasser, rekkverk veglys, skogrydding, fjellrensk)	X	21	3
Liavegen	Fjellrensk i rasfarleg parti	X	-	4
Skiltplan for Lønnebakkanane	Tiltak for å forebygge »feilparkering» med meir	X	-	5
Bygdavegen	Sporete og oppsprukken toppdekke fører til farlige forhold for sykkelstier. Masseutskifting og legge ny asfalt.	X	-	6
Fv136: Indre – Tysse/ Fjordtønna	Gang og sykkelveg: Legge nytt dekke på metallrist; toppdekke som er betre for både sykkelbruk og gåande.	X	13	7
Lønnebakken	Veglys øvst i Lønnebakken: Oppsetting av lysstolpe som no ligg på bakken mellom nr 111-113	2	-	8
Tyssedalsvegen	Montere speil i krysset mellom Kvittingsvegen og Totland	X	4	9
Veg til Totræna	Rekkverk på utsette punkt	X	4	1, jf alle kommunale vegar
Kryss Føland/ Kvittingsvegen	Skilte gang/sykkelfelt og bedre markering.	X	-	10
Bygdavegen	Sporete og sprukken farlig for syklistar. Masseutskifting og legge ny asfalt.	X	-	11

**Tabell 4: Prioriterte vedlikehold, rassikrings-tiltak**

**Innspel nummer:** Vis til tabell 1, innkomne innspel.

**Innspel med X:** Betyr innspel frå prosjektgruppe og driftavdelinga i kommunen

Fylke vegar	Tiltak etter satsingsområde	Innspel nr.	Prosjektark nr.	Ansvar
7, gang og sykkelveg mellom Ådland-Bjørkheim	Systematisk fjellrensk	X	-	Statens vegvesen
136: Indre – Tysse/ Fjordtønna	Fjellrensk i rasfarleg parti. Vegen siger og manglar rekkverk. Fjellsikring/ fangnett	X	13	Statens vegvesen
136: Ytre –Tysse	Markere veg/ vegmerking for å lede skuleungar bort frå evt. rassutsette fjellskjeringar, samt lede til «sikker» kryssing av veg.	X	13	Statens vegvesen
133, Høyseter	Autovern langs vatnet og på utsette stader langs strekninga. Støypekant ved møteplass i Høysetergjelet	11	5	Statens vegvesen
135,Utskotvegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veglys mellom Yndestad og Djupvik.</li> <li>- Oppjustere vegdekke</li> <li>- Sikre hull i vegdekket, ved Fagerli</li> </ul>	9	-	Statens vegvesen
134, Strekninga Førland-Kvitingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utbetring av vegmurar og rekkverk på vegen.</li> <li>- Bedre markering ved kryss Frøland/ Kvittingsvegen.</li> <li>- Montere rekkverk og skilte gang/ sykkelveg.</li> </ul>	X	-	Statens vegvesen

**Tabell 5: Prioriterte kollektivtiltak, andre tiltak**

**Innspel nummer:** Vis til tabell 1, innkomne innspel.

**Innspel med X:** Betyr innspel frå prosjektgruppe og driftavdelinga i kommunen

Fylke vegar	Tiltak etter satsingsområde	Innspel nr.	Prosjektark nr.	Prioritet
7, Ådland	Flytte haldeplassen austover. Del av foreslått TS tiltak	X	19	1
137,Hisdal-mot Os	Gjere fylkesvegen til forkjørsvveg	5	2	2

**Tabell 6: Langsiktig tiltak utan prioritering**

Fylke vegar	Tiltak etter satsingsområde	Innspel nr.	Prosjektark nr.	merknad
7, Ådland-Bjørheim	Gang og sykkelveg	X	14	Statens vegvesen/ kommunen
Sagen-Rolfsvåg	Turveg	12	15	Privat

## **Vedlegg 1**





## Nettkilder

<https://www.toi.no/sikkerhet-og-tiltak/category220.html?offset1204=6>

## Referanser

- Gustavsen, T.M., Killengren, I. Larsen, B.-I., Skarheim, P. & Sandberg, K. (2010): *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013*. Utarbeidet av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg trafikk. Samferdselsdepartementet (2000). *Nasjonal transportplan 2002-2011*. (St.mld. nr. 46, 1999-2000). Oslo.
- Statens vegvesen (2005). *Trafikksikkerhetsrevisjon og inspeksjoner* (Håndbok 222). Oslo: Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen (2008). *Veg- og gateutforming* (Håndbok 017). Oslo: Vegdirektoratet.

## Figurtabell:

Fig. 1- parkeringsplan .....	11
Fig 2. Mellom to viktige målpunkt i kvardagen – .....	12
Fig.3 : Folketal i Samnanger per 2016. ....	13
Fig4 :Stadnamn i Samnanger.....	14
Fig. 5: Skuleveg til Samnanger barneskule – på fv 7 og fv136.....	14
Fig. 6: Skulevegen frå Tyssebrua til Samnanger barneskule er ca 4 km.....	15
Fig.7: Skulevegen.....	16
Fig8: Utdrag frå områdereuleringsplan for Bjørkheimområdet.....	17
Fig9: Kartet vis at strekninga Hisdal-Bjørkheim har den mest trafikkerte parsellen med ÅDT på 5000-10000 bilar.....	19
Fig,10,11,12,13,14: .....	20
Fig15,16: Fv 7- Bjørkheim- er Ådt målt i 2015 på 5000 bilar.....	21
Fig. 17: Oversikt registrerte ulukker på Fylkesvegar. ....	23
Fig 18: På strekninga Årland- Bjørkheim er det registrert 12 trafikkulykker i perioden 2000-2016.....	24
Fig 19: Ulukkesbildet på denne parsellen av FV 7 vis at det har vore 22 registrerte ulukker her .....	24
Fig 20: Samnanger kommune sett i forhold til Hordaland som fylke.....	25
Fig. 21: Fv 7 Eikedalen: Antall ulukker i tidsrommet 2000-2016 er 1 ulukke.....	26
Fig 22: Eineulykke utmerker seg med antall skademeldinger.....	27
Fig 23: Barnetråkk registreringer i området Ådland ved Fv 7: .....	28
er eit av områda som utmerker seg som ein viktig nærmiljøstad for barn og unge, i tillegg til at det er skuleveg. Raude prikkar betyr negativ opplevingar. ....	28
Fig.24: Det er også eit stort arrangement på Hagabotnane idrettsanlegg .....	29
Fig 25 :På strekninga Gullbotn – Ådland er .....	30
det 80-sone og to-feltsveg. ....	30
Fig 26: Reistad .....	31

Fig.29: Foreslått gang og sykkelveg mellom Bjelkarvikvegen og Bjørkheim. Busstopp på Bjørkheim i retning Bergen, er ringa inn. Tiltaket er avklart i områderegeringsplan for Bjørkheim.....	34
Fig.30: Alldal-Gjerde, raud linje på blide: Se prosjektark nr 12.....	35
Fig 31: 6.5 Fv 48 Frøland- Sævilddvegen( fylkesvegen mot Fusa kommune.....	35
Fig.32: Skuleveg i Eikedalen: 10 barn tek skulebussen, strekninga der barna må gå langs veg for å komme til busstoppet for å ta skulebussen er merka på kartet under.....	36
Fig 34: oversikt foreslått GS- traseèr.....	38
Fig. 34: Rolfsvåg, raud linje; se prosjektark nr 15.....	39
Fig.35,36: fv 134 .....	40
Fig. 37: Det er foreslått fortau langs adkomstvegen til barneskulen.....	41
Fig. 38: Illustrasjon: På adkomstarealet til skule/ barnehage er det foreslått tiltak.....	42
I området Myrvang er engasjementet direkte knyta til utrygge forhold for barn ved kryssing av FV 7 .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>

#### **Standard på kommunale gang og sykkelveger:**

Kommuner og fylkeskommuner kan selv fravike Statens vegvesens håndbøker og vegnormaler på eget vegnett. Dette betyr at kommuner og fylkeskommuner på eget vegnett kan etablere gang- og sykkelanlegg som fraviker Statens vegvesens krav til standard (bredder og kvalitet). Når det gjelder skilting og oppmerking av gang- og sykkelanlegg er Statens vegvesen ansvarlig myndighet for fravik, siden dette innebærer fravik fra trafikkreglene,jf:

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/kommuner-kan-fritt-bygge-gang--og-sykkelveier-med-enklere-standard--vegdirktoratet-tydeliggjor-regelverket/id2507701/>