

TRAFIKKSIKRINGSPLAN 2012-2016



INNHALD

Forord.....	3
0. KORT OM ØYGARDEN KOMMUNE	4
1.0 KVIFOR EIN KOMMUNAL TRAFIKKSIKRINGSPLAN?	7
2.0 STATLEGE, REGIONALE OG KOMMUNALE FØRINGAR	8
3.0 ULYKKESTATISTIKK - ØYGARDEN KOMMUN 2005-2009	10
4.0 ORGANISERING AV ARBEIDET MED PLANEN	17
4.1 FORANKRING	17
4.2 VIKTIGE AKTØRAR I PLANARBEIDET	17
4.3 ORGANISERING AV PLANARBEIDET – PLANPROSESSEN	17
5.0 MÅL OG TILTAK	17
5.1 VISJON OG MÅLSETTING	17
5.2 REGISTRERINGAR OG PROBLEMANALYSE	18
5.2.1 FYLKESVEGAR OG KOMMUNALE VEGAR	18
5.2.2 REGISTRERINGAR MED KART - OPPSUMMERT KRINSVIS	18
5.2.3 VEGLYS	25
5.2.4 VIDAREFØRING AV IKKJE-FYSISKE TILTAK	26
5.2.5 AREALPLANLEGGING	28
5.2.6 ANALYSE	29
5.3 TILTAK	30
5.3 A. KOMMUNALE TILTAK (KOMMUNALE VEGAR OG TRAFIKKAREAL):	31
5.3 B. FYLKESKOMMUNALE TILTAK (FYLKESVEGAR)	32
5.3 C. IKKJE-FYSISKE KOMMUNALE TILTAK	33
5.4 BUDSJETTMESSIGE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVEN SAR	33
5.5 OPPFØLGING OG EVALUERING	33
VEDLEGG 1: Hovudoversikt med omtale av alle innspel / ønskje / tiltak.....	34
VEDLEGG 2: Innkomne registrerte innspel / ønskje / tiltak med kommentarar.....	46

*”Det er omveiene, forsinkelsene og sidesporene som
beriker ens liv”*

- Nils Kjær -

FORORD

Planutvalet i Øygarden vedtok, 22. juni 2010 sak 99/10, at kommunen må få på plass ein ny trafikkisikringsplan som avløyser den gamle som gjekk ut i 2007. Planen skal utarbeidast som ein kommunedelplan etter reglane i plan- og bygningslova.

I Øygarden har vi ikkje riksvegar eller europavegar, berre kommunale vegar og fylkesvegar (som er offentlege). Private vegar er ikkje omfatta av planen.

Kunngjering om oppstart vart utlyst i september 2010. Ein plankomite vart nedsett med desse medlemmane: Jarle Kåre Oen, kommuneplanleggjar (leiar / sekretær), Inger Markhus, ingeniør og Statens vegvesen sin trafikkisikrings-kontakt (TS-kontakt) for vår kommune, Bjørn Kjartan Solheimslid, leiar i FAU Øygarden, Ingunn Harkestad, barna sin representant i plan- og utbyggingssaker. I tillegg har plankomiteen knytta til seg personell frå kommunen sine tekniske avdelingar i ulike fasar av planprosessen. (Det er ikkje nytta fakturert innleigd konsulenthjelp i planprosessen).

Plankomiteen har i perioden september 2010 – august 2011 hatt 11 møte. Fleire møte har vore kombinerte med synfaringar til alle skulekrinsar der FAU og representantar for nærmiljøutvala har vore med. Hovudfokus har vore sikker skuleveg og trafikkfarlege stadar i krinsane som må utbetrast. Dette samarbeidet har fungert svært godt, og det lokale engasjementet har vore stort. Men det har ikkje kome innspel og kommentarar frå eksterne instansar, (politi, fylkeskommune, Trygg Trafikk) sjølv om dei har vore godt informerte undervegs.

Alle innspela som kom fram under synfaringane er omtala i detalj og samanfatta i vedlegg (1). Vidare har plankomiteen motteke 11 skriftlege innspel frå innbyggjarane /FAU-utval. Desse er også samla i eige vedlegg (2) bak i planen. Bileta (unnateke kap. 0 "Om Øygarden kommune" samt eit til), er tekne av Inger Markhus (Statens vegvesen).

Det har vore ei brei deltaking og ein god medverknad frå brukarane. Dette er brukarane og innbyggjarane "sin" plan. Samstundes med dette planarbeidet har kommunen fått gjennomført ei såkalla "barnetråkkregistrering" som er eit krav i planprogrammet til kommuneplanen. Plankomiteen har såleis teke med trafikkisikringsinnspela herifrå (som oftast var dei alt fanga opp).

Kommunen må nytta tiltakslistene ved årlege budsjetthandsamingar. Fylkeskommunen nyttar planen til prioritering av tiltak langs / på fylkesvegane.

Rong, 26. august 2011

Jarle Kåre Oen
kommuneplanleggjar/
leiar og sekretær i plankomiten

0. Kort om Øygarden

Kort historikk

Øygarden kommune vart etablert i 1964, der tidlegare Hjelme kommune og delar av tidlegare Herdla kommune utgjorde den nye kystkommunen. Fram til 2009 var Tjeldstø kommunesenter. Dette vart i 2009 lagt til Rong som ligg ca. 45 minuttar i kjøretid frå Bergen. Folket livnærte seg før av fiske og småbruk. På midten av 80-talet vart det ført i land olje til Øygarden (Stureterminalen) og på nittitalet vart det ført i land gass (Kollsnes gassbehandlingsanlegg).



Purpuryng Foto: Øygarden kommune

Desse hendingane har prega utviklinga i kommunen dei siste tiåra. Kommunen vart etterkvar landfast (1986) noko som førte til ny utvikling og folketalet har auka mykje. Det er attraktivt å bu i Øygarden som har store næringsareal og mange ledige bustadtomter. Kommunen er ein del av Region Vest som no utgjer kommunane Askøy, Fjell, Sund og Øygarden. I 2011 var det tett på 60.000 innbyggjarar i regionen og omlag 4300 i kommunen.

Geografi og natur

Øygarden kommune ligg 35 - 60 km nord-vest for Bergen og er samansett av ei rad små og store øyar. Aust-vest gåande sund mellom øyane knyt saman Hjeltefjorden i aust med Nordsjøen i vest. Samla areal er 66 km², 552 øyar og ei strandline på 236 km. Øygarden har eit historisk rikt kulturlandskap med høge kvalitetar. Her finn ein spanande landskap med

vekslingar mellom nakne svaberg, lyngheiar, våtmark og myrer. Beiteområde med steingardar og tradisjonelle bygningar knytt til jord- og sjøbruk er typiske trekk i landskapsbiletet. Dette vert ramma inn av havet og fjorden.

Tenesteyting og infrastruktur

Øygarden kommune har over ein lengre periode satsa på utbygging av infrastrukturen som t.d. ny ungdomsskule, sjukeheim, nye barneskular, vassforsyning, nytt kommunesenter og idrettsanlegg. Dette har vore store økonomiske løft for ein liten kommune. Samstundes har dette gjeve innbyggjarane betre og oppgraderte tenester.

Ved å utvikla Rong som senteret i kommunen, kan ein gje eit meir allsidig tilbod til innbyggjarane og samstundes demma opp for noko av handelslekkasjen til nabokommunane Fjell og Bergen. Utvikling av Rong som kommunesenter og Tjeldstø som lokalsenter til attraktive bu- og arbeidsmiljø med unike kvalitetar, vil vera svært viktig for kommunen i samband med å trekkja til seg kompetent arbeidskraft. Kommunen arbeider med å få til kvalitative og effektive tenester som er attraktive både for innbyggjarar og tilsette. Vidare satsing på tenesteytinga skal ha sitt utspring i førebyggjande tenking og folkehelseprinsippa. Trong for nye bustadområde må tilpassast etter framskrivning av folketalet og retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging. Øygarden vil framheva at kommunen er ein del av Region Vest der ein samarbeider om felles løysingar, m.a. innan næring, transport og tenesteproduksjon.

Framskrivning av folketalet

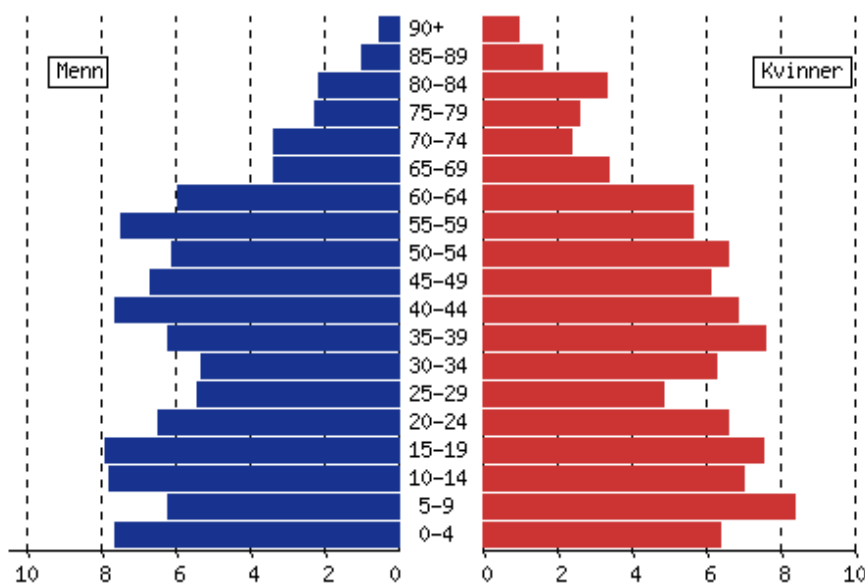
Ei framskrivning av folketalet i komande planperiode basert på Statistisk Sentralbyrå (SSB) sitt alternativ om høg vekst, kan forsvarast ut frå historisk folketalsauke og trendar i flyttemønster. SSB si framskrivning med årleg auke i folketal på 1,36 % gjev ei noko lågare folketalsauke enn den faktiske auken dei siste 12 åra. Med bakgrunn i forventa utvikling vert det lagt til grunn ei årleg folketalsauke på om lag 1,8% for krinsane Toftøy og Rong, medan krinsane Blomvåg og Breivik har ein årleg auke på 1,2 % og Alvheim, Hatten, Bakken og Hernar krinsar har ei årleg auke på 0,4%.

Framskriving av folketal (Kjelde: kommuneplanen)

Krins:	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2020	2025	2030
Toftøy	1073	1121	1145	1141	1147	1165	1165	1168	1288	1414	1516	1658
Rong	968	973	1004	1032	1069	1073	1100	1180	1173	1288	1423	1557
Blomvåg	537	544	554	562	571	592	568	582	625	660	707	747
Breivik	303	335	348	357	373	371	382	393	392	415	445	470
Alvheim	539	538	534	525	512	520	529	551	531	541	554	564
Hatten	217	231	217	212	212	205	213	204	209	213	218	223
Bakken	314	315	314	320	319	323	325	325	329	336	345	354
Hernar	24	19	18	19	20	18	18	16	18	18	18	18
Total	3975	4076	4134	4168	4223	4267	4300	4.419	4565	4885	5226	5591
endr.ant.	44	101	58	34	55	44	33	119	298	320	341	365
endr. (%) - årleg	1,12	2,54	1,42	0,82	1,32	1,04	0,77	2,80	1,36	1,36	1,36	1,36

Tabell 3: Folketal i Øygarden, krinsvis oversikt for perioden 2005 – 2011. Framskriving av folketalet 2015 – 2030. Framskrivinga er basert på ein samla årleg auke på 1,36% jfr SSB si prognose for alternativ høg vekst.

Aldersfordeling i prosent (Kjelde SSB)



Ut- og innpendling

Fylkesstatistikk for Hordaland 2007 viser at om lag 50 % av dei yrkesaktive i Øygarden kommune pendlar dagleg. Kring 1000 personar dreg ut av Øygarden kommune i samband med dagleg arbeid (utpendling), medan vel 300 personar reiser til Øygarden for å arbeide (innpendling). Utpendlinga skjer hovudsakleg frå søre deler av kommunen, medan innpendling i hovudsak går til dei store industrianlegga. Dette betyr at gode kommunikasjonar og relativt korte avstandar

gjer Region Vest til ein felles bustad- og arbeidsmarknad. Dei fleste utpendlarane finn sitt arbeid i Bergen og Fjell kommune. Av dei som pendlar til kommunen, bur dei fleste i Fjell, men det er også eit stort innslag frå Askøy, Bergen og Sund.

Ut- og innflytting – fødselsoverskot

Dei siste 10 åra er det hovudsakleg endringar i inn- og utflytting som har gjeve utslag på folketalsutviklinga i kommunen. Fødselsoverskotet har likevel hatt ei aukande kurve

siste 5 år medan inn- og utflytting ikkje i same grad har vore med å påverke folketilveksten.

Næring og Industri

Øygarden kommune har tre store industriområde som samla utgjer 13% av landarealet. Sture og Kollsnes er prosessanlegg (hhv olje og gass) medan Naturgassparken Vest i utgangspunktet ønskjer etablering av gassbasert industri, men i aukande grad også industribasert på fornybare energikjelder, spesielt offshore vind.

Industriverksemdene på Kollsnes og Sture har vore og er dei største private arbeidsplassane i kommunen. Vidare aktivitet er sikra begge stadar i fleire tiår framover.

Øygarden har elles eit mangfaldig lokalt næringsliv med mindre og større aktørar som er svært viktige for sysselsettinga. God kontakt, dialog og oppfølging av desse bedriftene er svært viktig. Kommunen ønskjer fleire nye verksemdar velkomne og vil stimulera og leggja til rette for at rammevilkåra skal vera så gode som råd er. I Naturgasseparken Vest er det lagt til rette for etablering av ulik industri. I 2010 er det inngått samarbeid med CCB på Ågotnes der næringsparken i framtida kan bli ein basestasjon for utskiping av vindmøller. Ei prøvevindmølle vert etablert i parken over ein fire-femårsperiode.



NM i sykling 2008 Foto: Kai Flatekvål Svellingen

Kommunikasjon og samferdsle

Det viktigaste tiltaket med størst innverknad for vår kommune, er eit nytt sotrasamband til Bergen. Saman med nabokommunane vert det samarbeidd om strategi- og traseval. Eit nytt samband vil tidlegast verta ferdig omkring 2020 -21. Med ein veksande befolkning, bør regionen arbeida aktivt for å få til strakstiltak som kan bøta på den pressa trafikksituasjonen, spesielt om morgonen og ettermiddagen.

Mange opplever det kollektive rutetilbodet både internt og eksternt (Bergen) som ikkje fullt tilfredsstillande. Kommunen må arbeida aktivt mot busselskap og konsesjonsstyresmakter for å styrka og utvikla kollektivtilbodet til innbyggjarane. Gjennom denne trafikksikringsplanen vert det spesielt sett fokus på dei mjuke trafikkantane som ferdast innan kommunen.

Planstrategi

Planlegging på ulike nivå er ein viktig føresetnad for styring av ein så komplisert organisasjon som ein kommune. Vedtekne planar er viktige reiskapar for å visa kva retning me ønskjer å styra utviklinga, og for prioritering. Planar er viktige dokument for å kommunisera målsettingar og prioriteringar inn i kommuneorganisasjonen, ut til lokalsamfunnet og andre aktørar.

Kommunen skal ha ei aktiv haldning til brukarmedverkand i planprosessen. Korleis dette skal gjennomførast i praksis for den einkilde plan må visast i planprogrammet der slikt skal utarbeidast eller på annan måte dokumenterast før planarbeidet startar opp. For ein kommune som Øygarden, med avgrensa ressursar til å driva planleggjing, er det viktig å etablara eit plansystem som kan haldast ved like med dei ressursane kommunen rår over.

Utarbeidde planar må difor ha ei form som gjer dei lette å rullera og halda oppdatert. Skal planarbeid forsvara ressursbruken, må planane haldast ”i live” og bli aktivt nytta. Planane som vert utarbeid skal ta utgangspunkt i kommunale behov, også i situasjonar der planarbeidet vert gjort etter pålegg eller ønskje frå statlege organ.

1.0 Kvifor ein kommunal trafikksikringsplan?

Kva er trafikktryggleik?

Tiltak som betrar tryggleiken i trafikken for alle trafikantgrupper. I vår TS-plan set ein mest fokus på tryggleiken til dei mjuke trafikantane fordi dei ikkje har ”karosseri”, bilbelte eller airbag til å verna seg med.

Kvifor trafikksikringsplan?

For å konkretisera problemområde i kommunen og for å foreslå tiltak for å betra tryggleiken og prioritera tiltak. Står tiltaka på TS-planen aukar sjansen for å få utdelt midlar til desse. Ein plan kan leggja føringar for arealdisponeringar i framtida, dersom planen er stadfesta som kommunedelplan.

Tiltak for mjuke trafikantar:

Gang- og sykkelveggar (G/S), fortau, ymse kryssingstiltak – undergang, overgang, fartsreducerande tiltak (fartsgrense, humpar, innsnevringar, romlefelt, trafikkøyer), signalregulering av gangfelt, siktutbetring og haldningsskapande arbeid.



”Rossnesbrekko” ved Alvheim skule

Tiltak for harde trafikantar:

Tryggleiksone utanfor veg kan vera å fjerna knausar – unngå bråstopp om uhellet oppstår, montera rekkverk – hindra utforkjøring, ha lysstolpar som gjev etter, ha skiltstolpar som bryt i hop ved lite kraft, veglys, haldningsskap-

ande arbeid, kontroll og overvaking, ATK-Automatisk Trafikk-kontroll, politikontrollar, fartvisingstavler, overvaking av tunnelar og signalanlegg.

Handbøker

Statens vegvesen (SVV) har mange handbøker med retningslinjer og krav til korleis og i kva tilfelle ein kan bruka ymse tiltak. Desse blir jamt og trutt oppgradert etterkvart som ein får erfaringar frå trafikken. Desse er lett tilgjengelege på vegvesen.no / fag/ publikasjoner/ handbøker.

Gangfelt

Mange spørsmål kvart år frå engasjerte foreldre og folk som arbeider med barn om å få gangfelt. Samtlege trur at gangfelt er eit suverent TS-tiltak. SVV sin kompetanse og røynsler tilseier at under feile føresetnader er gangfelt direkte livsfarlege / reine trafikkfellene.

Menneskelege eigenskapar hos sjåfør og mjuk trafikant. Mjuk trafikant veit han har forkjøringsrett i gangfelt, nokre stader er fotgjengarar så trygge på sin rett at dei går ut i gangfeltet utan å ha sjekka om bilisten faktisk har oppfatta kva som skjer.

I tillegg til generell aktløyse, kan bilisten bli til dømes akutt sjuk, vere rusa eller sovna. Generell aktløyse hos bilist kan lett oppstå dersom t.d. han kjører på ein veg han ofte eller dagleg ferdast. Gangfeltet blir sjeldan eller aldri brukt når sjåføren passerar – hjernen lærer etter stadige gjentakningar at her er det ingen fare, her kan ein slappa av.

Så den dagen det faktisk er ein fotgjengar som vil kryssa vegen, då oppfattar ikkje bilisten dette. I eit gangfelt som er brukt mykje, opplever bilisten å måtta stoppa jamt og trutt – alltid aktsam – her er det noko som skjer.

Difor må samferdselstyresmaktene ta omsyn til menneskelege eigenskapar, psykiske og fysiske grenser for tåleevne og yteevne i vurderingane for å få etablert gangfelt. Usikre gangfelt må ikkje etablerast. Tiltak Statens vegvesen utfører på veg må vera så trygge som råd er.

2.0 STATLEGE, REGIONALE OG KOMMUNALE FØRINGAR

Nasjonalt

Generelt

Den offisielle ulykkesstatistikken for vegtrafikkulykker i Noreg er basert på ulykker som er registrerte av politiet. Dette gjeld også for Statistisk Sentralbyrå (SSB) og Statens vegvesen (SVV) sine ulykkesregister. Denne statistikken viser at rundt 12 000 personar blir skadde eller drepne kvart år på vegane i Noreg. Sjølv om alle vegtrafikkulykker i prinsippet skal rapporterast til politiet, veit vi at det er store mørketal.

Mørketala er størst for lettare personskadeulykker og for ulykker med sykkel. Totalt reknar vi med at det årleg er rundt 40 000 personar som blir skadde i vegtrafikkulykker. Statistikken som er brukt i denne planen er henta frå registeret til SSB og SVV. På landsbasis kostar vegtrafikkulykkene samfunnet kvart år ca kr 35 mrd kroner (utrekningane er baserte på nasjonale gjennomsnittstal frå Trygg Trafikk).

”Nullvisjonen”

Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem (gjeld all samferdsle) som ikkje fører til døde eller hardt skadde (gjev varig men). Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre. Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vere aktsame.

Styresmaktene skal sørgja for at trafikk-systemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde. Trafikk-systemet skal vera tilpassa mennesket si tåle- og meistringsevne. Nullvisjonen betyr at vi skal førebyggja tap av liv og helse gjennom å avgrensa skadane i dei ulykkene som vi ikkje klarar å hindra. Med null-visjonen som utgangspunkt er det naturleg å retta fokus mot dei alvorlegaste ulykkene. For å kunna setja i verk målretta tiltak, må vi difor ha kunnskap om kva for ulykker som fører til dei alvorlegaste skadane. Nullvisjonen skal

framleis vera grunnlaget for kva mål og tiltak som bør vere viktigast i denne planperioden.

Nasjonale mål

Nasjonal Transportplan 2010-2019

I Nasjonal Transportplan 2010-2019 går det fram at det nasjonale hovudmålet for trafikksikring tar utgangspunkt i at nullvisjonen vert vidareført i planperioden 2010-2019 og at det viktigaste etappemålet er:

TALET PÅ DREPNE OG HARDT SKADDE SKAL REDUSERAST MED MINST EIN TREDJEDEL INNAN 2020

For å nå dette målet må alle aktørar trappa opp arbeidet med trafikktryggleik. Nasjonal transportplan viser særleg til tiltak retta mot møte- og utforkøyringsulykker, gåande og syklande og meir trafikksikker åtfærd. Vidare vert det vist til at ein kan oppnå auka tryggleik ved å ta i bruk ny teknologi som automatisk fartstilpassing, alkolås, bilbeltepåminning og automatisk ulykkesvarsling.



Smal veg - Hellesøy

Tiltaksplan for trafikktryggleik i Noreg 2010-2013

Som ei oppfølging av Nasjonal Transportplan 2010-2019 har Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg for perioden 2010-2013. Tiltaksplanen viser til følgjande satsingsområde:

- Trafikanttiltak
- Tiltak innan veg- og trafikksystem
- Tiltak innan køyretøysida

- Tiltak innan arealplanlegging
- Tiltak for å fremja bruken av dei sikraste transportformene
- Tiltak innan ITS/IKT (Intelligente transportsystem/Informasjons- og kommunikasjonsteknologi)
- Andre tiltak for å sikra skadehandsaming / redning

Visjonen vil krevja mange ressursar, målretta arbeid og lang tidshorison om den skal nåast.

Hordaland fylkeskommune

Generelt

Fokus på trafikkisikring er først og fremst viktig for å redusera dei menneskelege konsekvensane, med alvorlege skadar og tap av liv. I tillegg er det slik at trafikkulykker kostar samfunnet svært store ressursar. I 2008 var 22 drepne, 72 hardt skadde og totalt 1043 drepne og skadde i trafikken i Hordaland. Dette året kosta vegtrafikkulykkene samfunnet om lag 3,6 milliardar kroner, materielle skader ikkje medrekna.

Ulykkesstatistikk

Ulykkesstatistikkane viser at Hordaland ligg over landsgjennomsnittet og har store utfordringar knytt til å redusera tal og omfang av trafikkulykker. Med tanke på ulykkene med hardt skadde og drepne, skjer eit klart fleirtal av desse utanfor Bergen. Utforkøyringar og møteulykker peikar seg ut som dei viktigaste kjeldene til alvorlege ulykker utanfor Bergen. Med omsyn til kjønn og alder, er det ein overrepresentasjon av unge menn, spesielt innanfor aldersgruppa 16-20 år, i ulykkesstatistikken. Også her er tendensen klarast i fylket utanfor Bergen.



Smalt fortau ved idrettsbana på Rong

Mål og satsingsområde

Hordaland fylkeskommune har som mål å følgje opp nullvisjonen og dei nasjonale måla som er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 for trafikkisikringsarbeidet og dei satsingsområda som Tiltaksplan for trafikkisikkerhet i Norge 2010-2019 legg opp til. Med bakgrunn i dei utfordringane som ligg i trafikkulykkesanalysen framgår det at Hordaland har spesielle utfordringar i trafikkisikringsarbeidet. I Hordaland har det dei siste åra vore ei mindre gunstig ulykkesutvikling enn gjennomsnittet for Noreg. Dette kan skuldast høgare trafikkvekst enn landsgjennomsnittet og fleire ulykker i Bergen. Når det gjeld dei alvorlege ulykkene derimot, er det særleg i fylket utanom Bergen at utfordringane er størst. Funna i analysen understrekar at det må setjast inn målretta tiltak som vesentleg kan bidra til å redusere talet på alvorlege ulykker og/eller redusera skadegrad innanfor følgjande område:

- Tiltak retta mot møteulykker
- Tiltak retta mot utforkøyingsulykker
- Tiltak retta mot MC-ulykker
- Tiltak retta mot fotgjengar- og sykkelulykker
- Betre trafikantåtferd – fokus på førebyggjande arbeid

Øygarden kommune

Kommunane er ein viktig aktør i trafikkisikringsarbeidet. Kommunale trafikkisikringsplanar og kommunane sitt ansvar som planstyresmakt gjer kommunane til ein sentral samarbeidspartnar for fylkeskommunen.

Føremålet med den kommunale trafikkisikringsplanen er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikkisikringsarbeid på lokalplanet. Kommunen sitt ansvar for trafikkisikring er mangesidig. Ansvar er dels knytt opp til rolla som veghaldar for kommunale vegar, og vårt ansvar for opplæring i skule og barnehagar og innanfor helsetenesta og miljøretta helsevern.

Dei kommunale trafikkisikringsplanane inneheld prioriteringar av fysiske tiltak på eige vegnett, men og prioriteringar på det overordna vegnettet i kommunen. Desse prioriteringane vil vere retningsgevande for fylkeskommunale og statlege trafikkisikringstiltak i kommunane.

Når det gjeld haldningsarbeid innanfor kommunane sitt ansvarsområde, vil dei kunne få hjelp, inspirasjon og tilskot frå fylkeskommunen. I arbeidet med dei kommunale trafikksikringsplanane deltek representantar frå politietaten, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre organisasjonar som måtte vere aktuelle i den einsskilde kommune. Frå tid til annan vert kommunane inviterte til trafikksikringskonferansar og kurs i fylkeskommunal regi. Hovudmålet på desse konferansane er å auke kompetansen både for lokalpolitikarar og kommuneadministrasjon innanfor trafikksikring, og å gje inspirasjon til vidare arbeid.

3.0 ULYKKESTATISTIKK - ØYGARDEN KOMMUNE 2005-2009

Hovudutfordringa i alt trafikksikringsarbeid er å redusere tal, omfang og alvorsgrad på ulykker. For å kunne handtera desse utfordringane gjennom gode prioriteringar og tiltak, er ein avhengig av grundig dokumentasjon av ulykkessituasjonen. I det følgjande vert ulykkessituasjon og - utvikling i Øygarden dokumentert, med hovudfokus på åra 2005-2009.

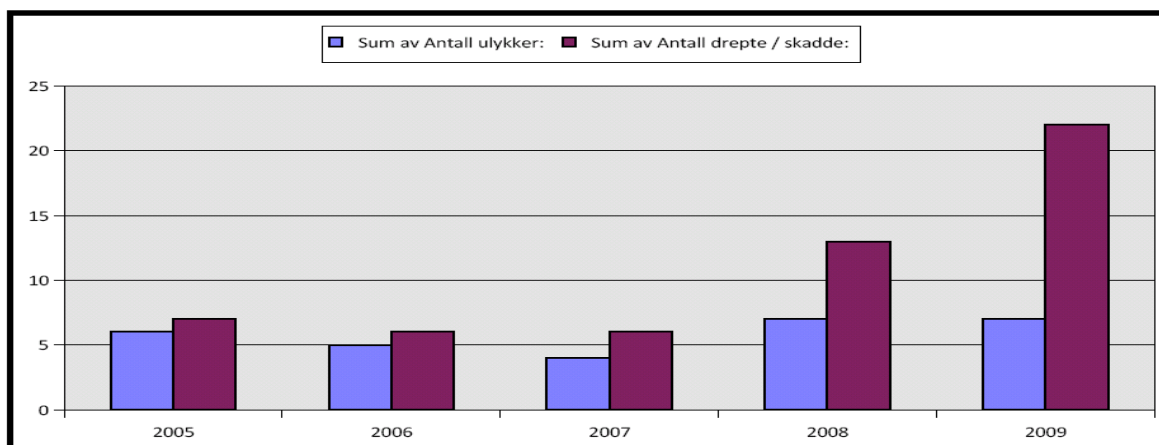


Dale Bru i Blomvåg med GS- veg på utsida mot sør. Dekket på GS-vegen kan vera glatt og gje dårleg grep – spesielt om vinteren. GS-vegen bør oppgraderast.



TABELL 1:**Antall ulykker fordelt årstall**

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alv skadde	Antall lettere skadde
2005	6	7	0	1	1	5
2006	5	6	1	0	0	5
2007	4	6	1	0	0	5
2008	7	13	0	0	0	13
2009	7	22	0	0	0	22
Sum	29	54	2	1	1	50



Kommentar: Antal ulykker auka noko i 2008 og 2009 medan skadde har auka svært mykje i same tidsrom. I 2009 er det t.d nesten fire gongar fleire skadde enn det var i 2007.

TABELL 2:**Uhellskategori - skadegrad**

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	0	0	0	0	0
Fotgj.ul	2	2	0	0	2
Kryssul.	7	8	1	0	7
Møteul.	6	20	0	0	20
Påkj.bakfra	6	14	0	0	14
Utforkj	8	10	1	2	7
Sum alle	29	54	2	2	50

Kommentar: Det er i møteulykker og påkjøring bakanfrå flest personar blir skada. Dei to dødsulykkene har vore ei kryssulykke og ei utforkjøring.

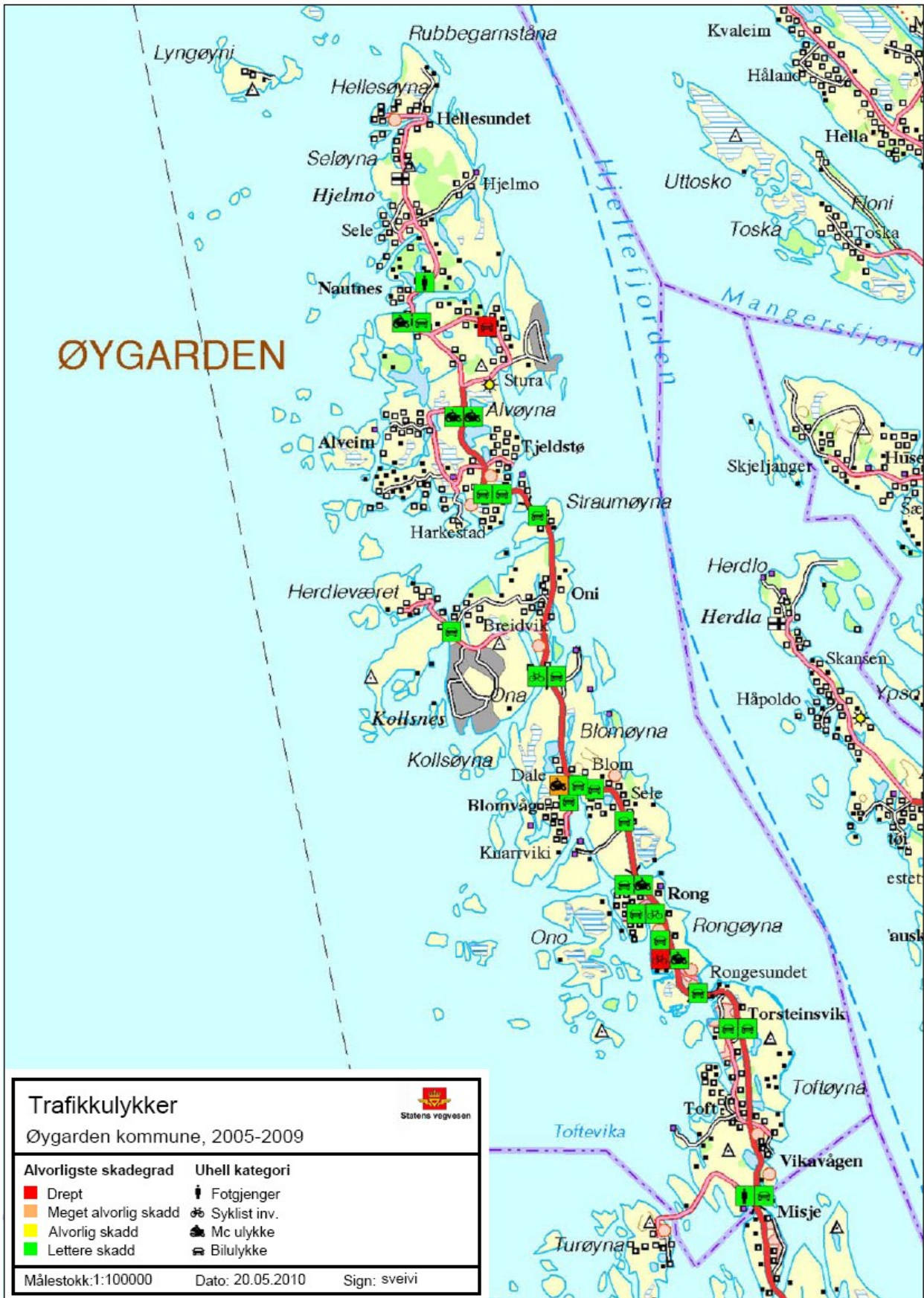


Svært låg støypekant - Breivik

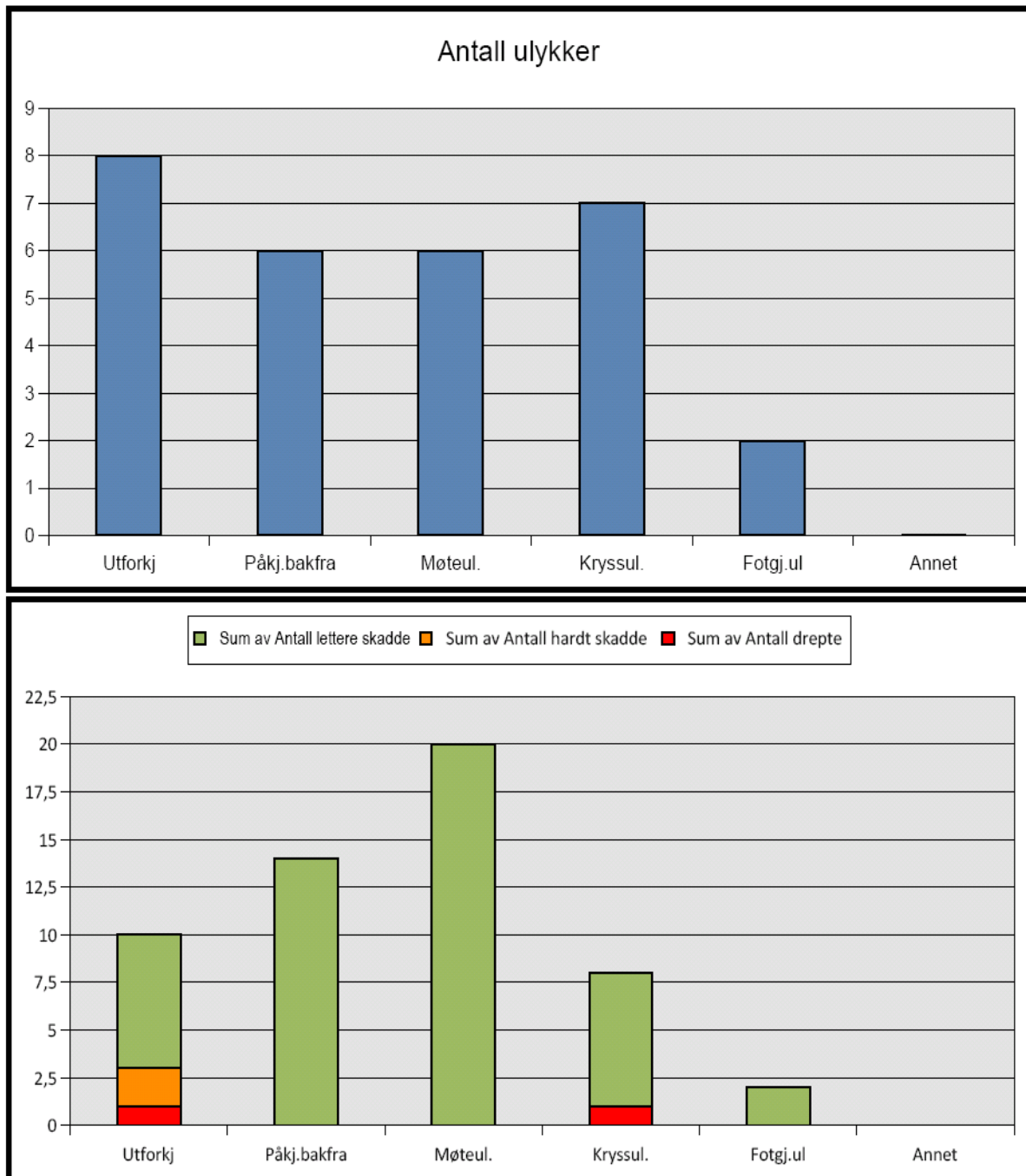


Garholet ved Breivik – fare for steinsprang

TEMAKART 1: Trafikkulykker i Øygarden kommune 2005-2009



TABELL 3: Antal ulykker fordelt etter type – skadde og drepne



Kommentar:

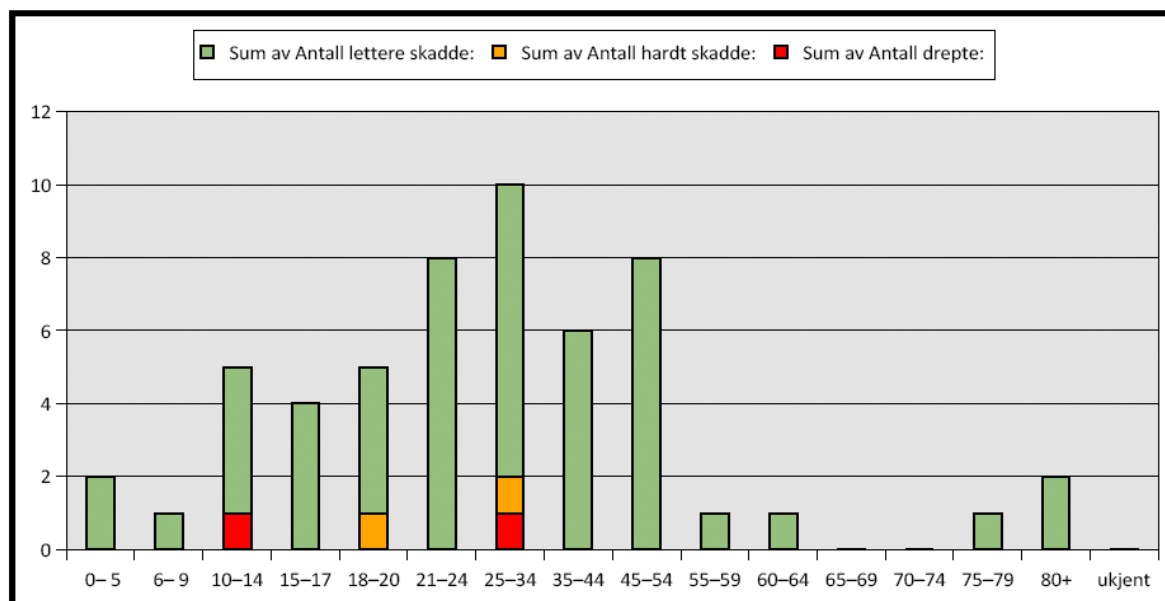
Tabellen øverst syner korleis dei 29 registrerte trafikkulykkene i perioden 2005- 2009 fordeler seg etter kategori. Det har vore flest utforkjøringar (8), dernest kryssulykker (7) og påkjøringar bakfrå (6) og møteulykker (6). Det har vore 2 fotgjengarulykker. Tabellen

nederst syner fordelinga av personar involvert i ulykkene etter type. Flest personar vert skadde i møteulykker. Færrest i fotgjengarulykker. Ein er drepent i ei sykkelulykke.

TABELL 4:

Aldersgruppe - skadegrad

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0- 5	2	0	0	2
6- 9	1	0	0	1
10-14	5	1	0	4
15-17	4	0	0	4
18-20	5	0	1	4
21-24	8	0	0	8
25-34	10	1	1	8
35-44	6	0	0	6
45-54	8	0	0	8
55-59	1	0	0	1
60-64	1	0	0	1
65-69	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0
75-79	1	0	0	1
80+	2	0	0	2
ukjent	0	0	0	0
Sum alle	54	2	2	50

Kommentar:

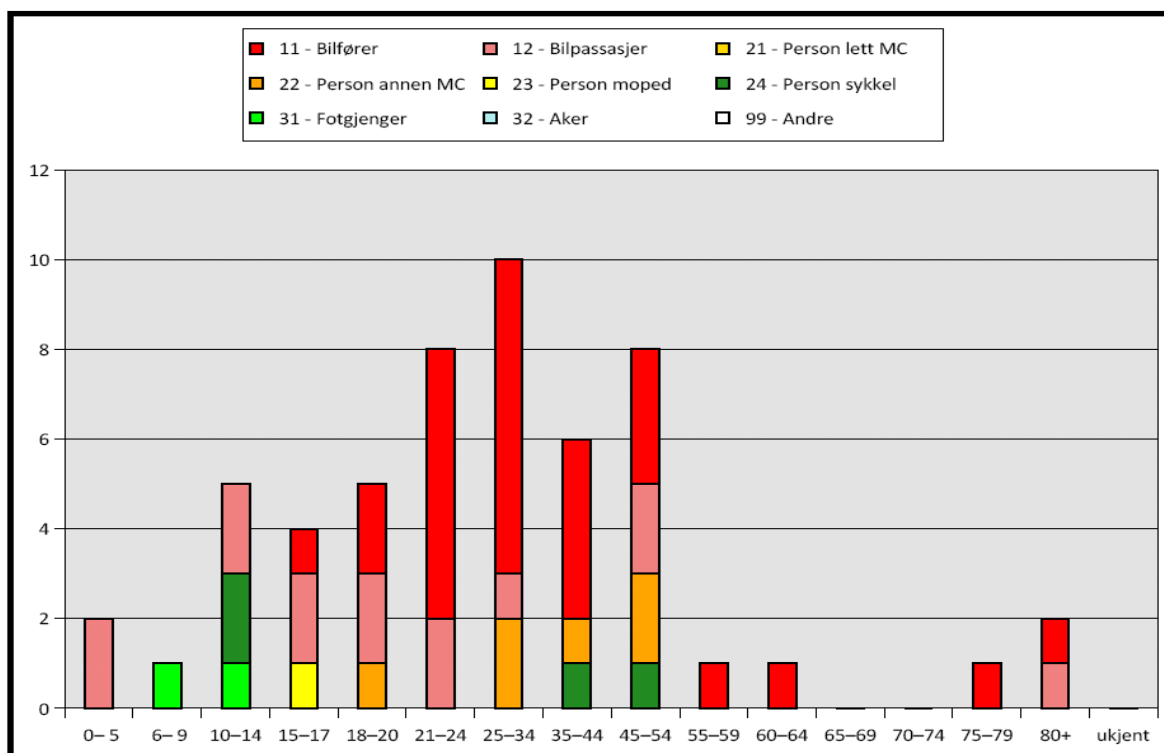
Tabellen øverst syner aldersfordelinga på dei involverte. Hovudtyngda ligg i aldersgruppene mellom 18 – 54 år. 3 av dei 4 alvorlegaste ulykkene finn vi i aldersgruppa 18 -34 år. Ingen alvorlege ulykker i aldergruppene 35 år +, berre lettare skader. I aldersgruppene 0-9 år og 55-80 + år, er det registrert 8 personar med berre lettare skader. På landsbasis er aldersgruppa 70 + involvert i ulykker som ofte fører til dødsfall. Vår statistikk her er såleis litt ulik landsgjennomsnittet.

TABELL 5:

Aldersgruppe - trafikantgruppe

drepte-skadde

Alders gruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
0-5	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
6-9	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
10-14	5	0	2	0	0	0	2	1	0	0
15-17	4	1	2	0	0	1	0	0	0	0
18-20	5	2	2	0	1	0	0	0	0	0
21-24	8	6	2	0	0	0	0	0	0	0
25-34	10	7	1	0	2	0	0	0	0	0
35-44	6	4	0	0	1	0	1	0	0	0
45-54	8	3	2	0	2	0	1	0	0	0
55-59	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
60-64	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
65-69	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
75-79	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
80+	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	54	27	14	0	6	1	4	2	0	0



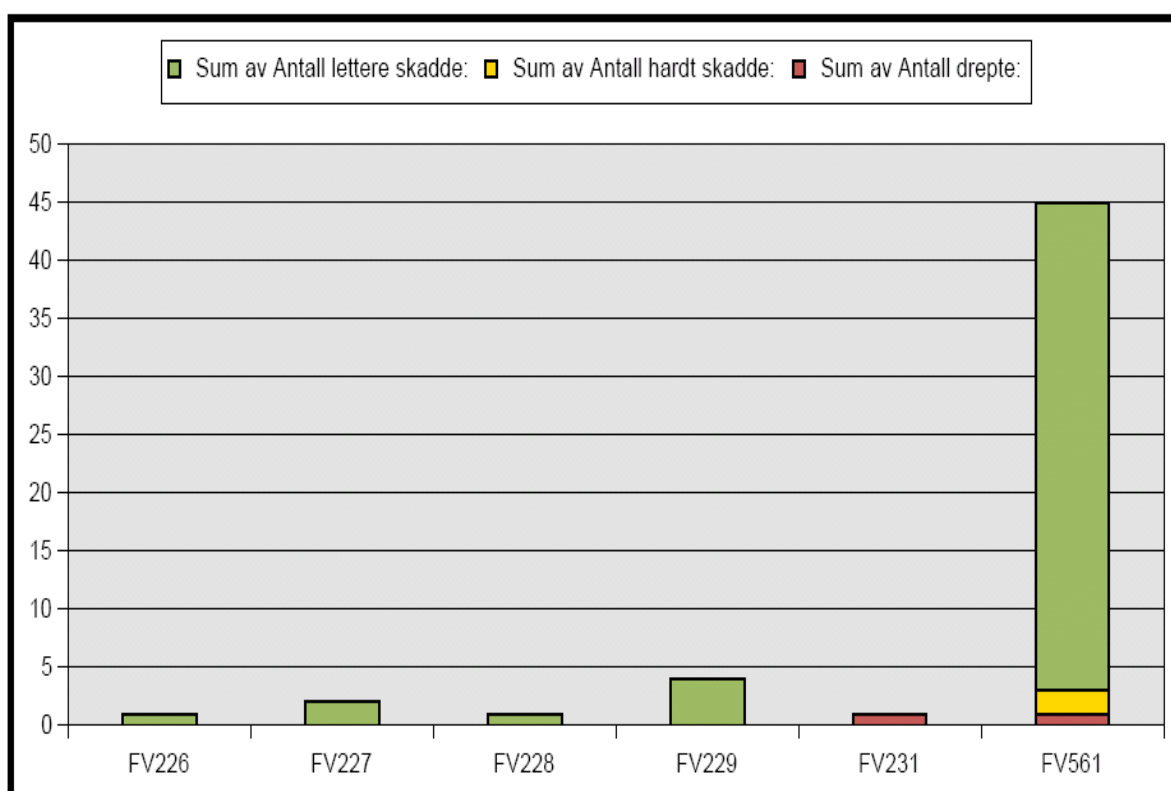
Kommentar:

Tabellen øverst syner at bilførarar, MC- og mopedførarar utgjer nesten 2/3 av dei involverte (63 %). Vel ein fjerdedel (26 %) er passasjerane i bilane . Fotgjengarar og syklistar utgjer resten (11 %). Brorparten av dei skada ligg i aldersgruppene mellom 18 – 54 år.

TABELL 6:

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV226	1	1	0	0	1
FV227	1	2	0	0	2
FV228	1	1	0	0	1
FV229	3	4	0	0	4
FV231	1	1	1	0	0
FV561	22	45	1	2	42
Sum alle	29	54	2	2	50



Kommentar:

Fylkesveg 561 er hovudfartssåra som går frå kommunegrensa ved Svelgen bru og fram til innkjøringa til Stureanlegget (før Skjold gard). Som vi ser har dei fleste ulykkene (76 %) og personskadane (83 %) skjedd langs denne vegstrekninga. Dei andre fylkesvegane, som er sidevegar frå bygdene til FV 561 og framhald vidare nordover frå Sturekrysset til Hellesøy, har hatt få ulykker (17 %). Likevel ei dødsulykke på FV 231 (Sture – Hatten).

Oppsummering - statistikk

Hovudfunna i det statistiske materialet kan oppsummerast slik:

- I femårsperioden har det vore 29 ulykker med 54 personar involverte
- 2 er drepne, 2 hardt skadde og 50 lettare skada
- 22 av ulykkene skjedde på fylkesveg 561 (hovudfartssåra) med 45 involverte

- Bilførarar og bilpassasjerar utgjer den største gruppa skadde
- Fleste skadde i aldersgruppa 18-34 år
- Møteulykker og utforkøyningar er dei hyppigaste ulykkestypane
- Flest blir skadde i møteulykker
- Antal ulykker pr år stabilt, men talet på skadde har auka i 2009

4.0 ORGANISERING AV ARBEIDET MED PLANEN

4.1 Forankring

Øygarden kommune har ein trafikksikringsplan gjeldande for perioden 2003- 2007. Denne skulle forlengst ha vore revidert. I planstrategien i framlegg til ny kommuneplan for 2010-2018, er det bestemt at trafikksikringsplanen skal reviderast. Planutvalet gjorde 22. juni 2010 i sak 99/10 vedtak om å igangsetja revisjonsarbeidet. Trafikksikringsplanen har status om kommunedelplan i hht til plan- og bygningslova § 11-1 fjerde ledd. Kunngjering om oppstart av planarbeidet (§ 11-12) vart utført i september 2010.

4.2 Viktige aktørar i planarbeidet

Utover den nedsette plannemnda som skal utarbeida eit planframlegg (sjå punkt 4.3) er det lagt vekt på å involvera brukarar og sikra medverknad. Viktige aktører vert då foreldrearbeidsutvala (FAU) ved skulane, nærmiljøutvala i krinsane og elles andre som ønskjer å koma med innspel. Alle desse har vorte registrerte. Vidare er politiet, Trygg trafikk, Statens vegvesen og fylkeskommunen viktige medspelarar – spesielt i sluttarbeidet med planen.

4.3 Organisering av planarbeidet – planprosessen

Planutvalet nedsette følgjande plannemnd til å utarbeida eit planframlegg:

Kommuneplanleggjar Jarle Kåre Oen, leiar, Barnas representant. i plansaker: Ingunn Harkestad

Statens vegvesen - TS-kontakt: Inger Markhus, FAU Øygarden: Bjørn Kjartan Solheimslid
Tekn Drift og Service Ø.K: Otto Hellesund

I kartleggingsarbeidet har vi hatt eit nært samarbeid med skuleeiningane og FAU-utvala. Nærmiljøutvala i krinsane har også engasjert seg. Privatpersonar har kome med innspel og framlegg . Til saman har plannemnda hatt omlag 11 møte / synfaringar i perioden sept. 2010 til august 2011.



Innkøyringa til Rong Senter har blitt snevra inn for å få ned talet på konfliktpunkt

5.0 MÅL OG TILTAK

5.1 Visjon og målsetting

Den overordna visjonen i den nasjonale trafikksikringsplanen vert lagt til grunn – den såkalla ”nullvisjonen”. Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde.

Konkretisert til eit meir spesifikt mål har ein formulert dette hovudmålet

TALET PÅ DREPNE OG HARDT SKADDE SKAL REDUSERAST MED MINST EIN TREDJEDEL INNAN 2020

Fylkeskommunen har vedteke eigen trafikksikringsplan i 2011 med eigne mål og midlar som byggjer på dei nasjonale måla.

Mål for Øygarden:

TRAFIKKSIKRINGSTILTAK OG POSITIVE TRAFIKKHALDNINGAR SKAL REDUSERA ULYKKENE I ØYGARDEN KOMMUNE MED MINST EIN TREDJEDEL INNAN 2020.

5.2 Registreringar og problemanalyse

Plangruppa har gjennomført synfaringar i alle krinsane saman med representantar frå skulane, FAU og nærmiljøutvala. Til saman er det registrert 57 tiltak der det er ønskje om utbetringar. Desse er detaljert omtala i vedlegg

1 som også inkluderer innspel frå einiskild-personar, FAU, nærmiljøutval og barnetråkk-registreringane. Dei fleste av desse er samantfallande med det som har kome fram under synfaringane. Vedlegg 2 syner innspela frå publikum m.f..

5.2.1 Fylkesvegar og kommunale vegar

Først ei oversikt over fylkesvegar og kommunale vegar i Øygarden kommune:

Fylkesveg nr.	Strekning	Veglengd i kilometer
FV 561	Svelgen bru til Sturekrysset (sør for Skjold gard)	ca 2 0
FV 225	Vik frå FV 561 til Torsvik (gjennom Toftedalen)	2,465
FV 225	Vik frå FV 561 til Vik kai	0,726
FV 225	Toftevåg frå FV 225 til kaien	0,100
FV 226	Rong frå FV 561 til Vestresjøen	1,040
FV 226	Rongesund frå FV 561 til Rongøy Ferjekai	0,586
FV 227	Dale frå FV 561 til Knarvik	1,360
FV 228	Garholet – Herdlevær	1,440
FV 228	Oen frå FV 561 (Kollsneskrysset) til Garholet	2,330
FV 229	Skjold frå FV 561 til Hellesøy	7,915
FV 230	Alvheim vassverk – til Tjeldstømarka ved FV 661	0,700
FV 230	Tjeldstøkrysset ved FV 561 – Alvheim Vassverk	2,537
FV 230	Tjeldstøkrysset ved FV 561 til Tjeldstø kai	0,826
FV 230	Alvheim Skule – Dåvøy Bru	0,255
FV 231	Skjold ved FV 561 – Sturevågen / Stureterminalen	1,160
FV 231	Sturevågen /Stureterminalen via Sture til Nordvik	2,280
FV 232	Nore Sæle ved FV 229 til Nore Sæle kai	0,625
FV 234	Svelgen ved FV 561 til Fjell grense (Turøyvegen)	2,343
Komm.-veg nr.	Strekning	Veglengd i kilometer
19	Alvheimstræet – Alvheim (kai)	1,051
45	Frå FV 226 Vestresjøen til Ono /Rong	0,397
34	Frå FV 227 Blomvågnes til Flåten/Eikeilen	0,985
31	Frå FV 561 Dalsmarka til Dalsneset	0,681
	Frå FV 561 Oen til Breivik / Garholet	1,449
39	Frå FV 561 Søre Sæle til Ulvøy (Blom laks)	1,069
	Frå FV 561 v/ Kollsnes Næringspark til kaianlegga	0,800

5.2.2 Registreringar med kart - oppsummert krinsvis

I det følgjande vert alle registreringar presentert krinsvis. Kvart einiskild tiltak har eit genuint tiltaksnummer som går att i alle tabellar. Tiltaka vert presentert i geografisk rekkefølge frå Hellesøy i nord til til Toftøy i sør. Eit oversiktskart over krinsen viser med pil og tiltaksnummer den aktuelle staden ein ønskjer utbeta. Nærare tekstomtale av kvart tiltak/innspel/ønskje finn ein i vedlegg 1 (side 31). Innspel frå publikum er gjengitt og samla i vedlegg 2 (side 43). I tabellane er tiltaka også ”fargelagt” etter type tiltak.

KART 1: Bakken og Hatten krinsar



VEGNR/ Kom.veg	TILTAK	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
FV 229	Yellow	1	Hellesøy kai – Bakken skule	GS-veg, rekkverk og skilting
FV 229	Green	2	Strekninga forbi Bakken skule	Fartsreducerande tiltak
Komm.v	Purple	3	For liten parkeringsplass ved skulen	Utvida parkeringsplassen ved skulen
FV 229	Yellow	4	Vegen forbi Hjelme Nye Kyrkje	GS-veg forbi kyrkja, rekkverk
FV 229	Orange	5	Hjelme N.K - Sælekrysset nord	Sikttiltak – fjerna buskar og bergknausar
FV 231	Red	6	Sturevegen	Sikra ein støypekant . Sett opp rekkverk.
FV 229	Yellow, Green, Red	7	Nautnes – Skjold	GS-veg, fartsreducerande tiltak, rekkverk.

Tiltak:

	Fartsreducerande tiltak / skilting		Gang- og sykkelveg / overgang
	Sikutbetring		Busstogg og leskur
	Rekkverk / støypekant		Andre tiltak

KART 2: Alvheim Krins

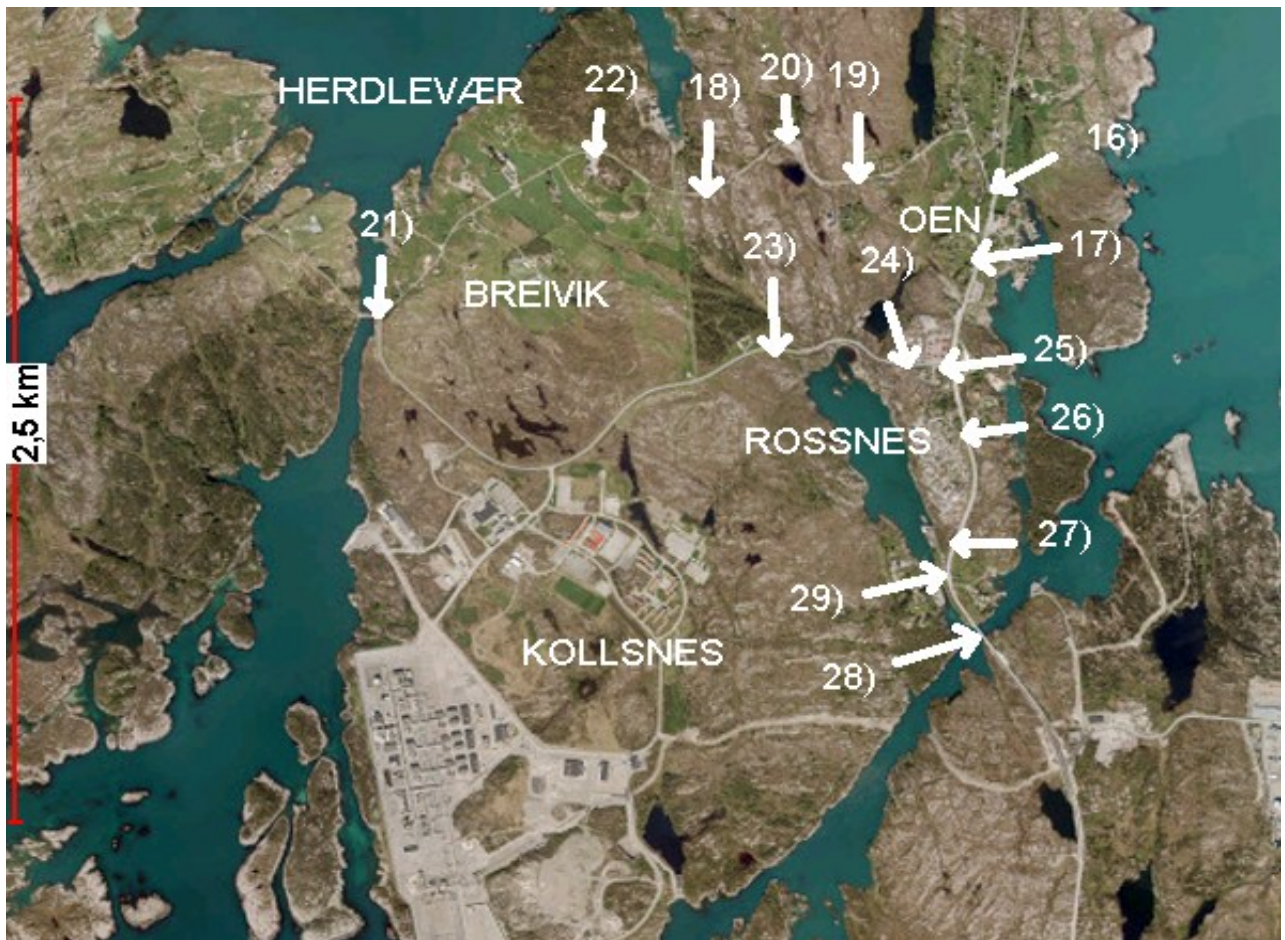


VEGNR/ Kom.veg	TILTAK	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
Kom.veg	■	8	Alvheim skule – SFO – på/avs.	StengJa av innkjøringa til SFO
Kom.veg	■ ■	9	Alvheim skule - parkering.- på – og avstiging	”Drop-off/pick up”-løysing, fartsreduserande tiltak, skilting, fjerning av vegetasjon for betring av sikt.
FV 230	■	10	”Rossnesbrekko”	Asfaltera, få jamnare vegbane
FV 230	■ ■	11	Alvheim skule - Tjeldstøkrysset	Ny GS-veg, fartsreduserande tiltak
Kom.veg	■ ■ ■	11A	P-plass Tjeldstø barnehage	Siktutbetring,sikring, ”drop off/ pick up” løysing
FV 561	■ ■ ■	12	Rundkjøringa ved det gamle kommunehuset på Tjeldstø	Fjerna vegetasjon og bergknausar som hindrar sikt. Rekkverk.
Kom.veg	■ ■	12A	Krysset ved Jensvarden-vegen til 561	Speil i krysset, fortau heile vegen
FV 230	■ ■ ■	13	Alvheimstræet	Tilpassing av busskur begge retningar
FV 561	■ ■ ■	13A	Rundkjøringa (sjå tiltak 12)	Fjerna gras og stein – jamna ut.
FV 561	■ ■ ■	14	GS-veg ved brua på Sauøy	Etablера GS-veg på utsida av brua
Kom.veg	■ ■ ■	14A	Skuleveg til Ådnevika/Harkestad	Siktutberingar, sikring, lys
FV 561	■ ■ ■	15	Flytting av busskur i Tjeldstømarka	Tilpassa busskur begge retningar

Tiltak:

■	Fartsreduserande tiltak / skilting	■	Gang- og sykkelveg / overgang
■	Siktutbetring	■	Busstogg og leskur
■	Rekkverk	■	Andre tiltak

KART 3: Breivik Krins



VEGNR/ Kom.veg	TILTAK	TILT NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
FV 561		16	Busstogg - "Austlandet"	Manglar busslommer på begge sider.
FV 561		17	Kryssing av veg – Ovågen	Tryggare overgangar mellom aust- og vestsida ved busskura
Kom.veg		18	Oen-Herdlevær (heile Breivikvegen)	Redusert fartsgrense, sikringstiltak, asfaltering
Kom.veg		19	Gulltona – Oen (Breivikvegen)	Fartshumpar og skilting.
Kom.veg		20	Gulltona nederst (Breivikvegen)	Siktbetring, fjerning av lausmassar m.m
Kom.veg		21	Garholet (Breivikvegen)	Skilting, reinsking av fjellet.
Kom.veg		22	Vegen forbi Breivik barnehage	Fartshumpar, redusert fart.
FV 228		23	Rossnes - Kollsnes (Kollsnesvegen)	Etablera GS-veg
FV 228		24	Kollsneskrysset -Hildalshaugen	Fartsreduksjon
FV 228		25	Kollsneskrysset (Rossnes)	Gangfelt
FV 561		26	Ved Rossnes bustadfelt	Sikra overgangar for gåande (planfri).
FV 561		27	Osundet bru – Rossnes bustadfelt	Fartsreduksjon.
FV 561		28	Osundet bru	GS-veg på utsida av brua.
FV 561		29	Osundet bru nord – til busskur	Forlenga GS-veg til busskur.

Tiltak:

	Fartsreducerande tiltak / skilting		Gang- og sykkelveg / overgang
	Siktutbetring		Busstogg og leskur
	Rekkverk		Andre tiltak

KART 4: Blomvåg krins



VEG NR/ Kom.veg	TILTAK	TILT NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
FV 227		30	Blomvåg Kyrkje- Knarvik/Flåten	Fartsreduksjon.
FV 561		31	Dale Bru	Utbeta og sikra gangbru
FV 561		32	Vegen frå Dale Bru - forbi B.S.	Fleire fartsred. tiltak, siktutbetring.
Kom.veg		33	Frå 561 og opp til Blomvåg skule	Nedsett fartsgrense til 20 kmt. Skilting
Kom.veg		34	Parkeringsplassen nordaust B.S	Etablera "drop-off/pick up"-løysing

Tiltak:

	Fartsreduserande tiltak / skilting		Gang- og sykkelveg / overgang
	Siktutbetring		Busstogg og leskur
	Rekkverk		Andre tiltak

KART 5: Rong krins



VEGNR/ Kom.veg	TILTAK	TILT NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
FV 226	Green	35	Rong skule – ut og innkjøring	Skilta inn- og utkjøring.
Kom.veg	Purple	36	Rong Skule - innkjøring til gymsal	Forbode med innkjøring til gymsal.
FV 561	Yellow	37	Breiare gangfelt ved kulturhuset	Utvida gangveg. -rekkverk
FV 561	Green	38	Ormhilleren – Rong senter	Nedsett fartsgrense for heile strekninga
FV 561	Yellow	39	Rong Senter – lysregulert gangfelt	Farleg gangfelt. Lysregulering.
FV 561	Yellow	40	Rong Senter - flytta gangfelt	Gangfeltet bør flyttast til nordsida.
FV 226	Yellow	41	Nygardsvg -Haugetun, Arsettunet	Fleire overgangsfelt.
FV 226	Green	42	Nygardsvg- Rong Sen. - Rong skule	Fartshumpar. Skilting fartsgrense/ skuleveg.
FV 226	Purple	43	Nygardsvg. Rong Sen.- Haugetun	Avslutningar av fortau utan kantar.
Kom.veg	Green	44	Veg frå FV 561 til Storevarden I/II	Fartsreducerande tiltak.
Kom.veg	Orange	45	Tjødnarvegen / Ternholmvegen	Betra siktilhøve.

Tiltak:

Green	Fartsreducerande tiltak / skilting	Yellow	Gang- og sykkelveg / overgang
Orange	Siktutbetring	Cyan	Busstogg og leskur
Red	Rekkverk	Purple	Andre tiltak

KART 6: Toftøy krins



FYLKES-VEGNR	TILTAK	TILT.NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	TYPE TILTAK
FV 225		46	Innkjøring til Toftøy skule	Flytta gangfelt til sørsida av innkjøring.
FV 225		47	Sør for Toftøy Skule	Etablera GS-veg på utsida av rekkverket.
FV 225		48	Sørgardsbrekko - Toftedalen	Utvida veg. Trong passasje.
FV 561		49	Vikakrysset	Farleg kryss. Må utbetrast.
Kom.veg		50	Daleklettvegen langs FV 561	Skilting, fartshumpar.
Kom.veg		51	Daleklettvegen inngang GS-veg	Etablera sperre for innkjøring av bilar.
FV 561		52	Område utan rekkverk ved Dalekl.	Etablera rekkverk / jordvoll.
FV 561		53	Området ved Toftøy idrettsbane	Siktbetring, nedsett fartsgrense.
FV 561		54	Torsvik-krysset – ned mot FV 225	GS-veg eller fortau.
FV 225		55	Torsvik kai - Toftøy skule	Eigen reguleringsplan. Arbeid påbyrja.
FV 561		56	Busskur Torsvik nord austsida	Dårleg fundamentering. Utbetring straks.
Kom.veg		57	Manglande busskur innkj. til Løten	Etablera høveleg busskur.

Tiltak:

	Fartsreduserande tiltak / skilting		Gang- og sykkelveg / overgang
	Siktutbetring		Busstogg og leskur
	Rekkverk		Andre tiltak

5.2.3 Veglys

Veglys er eit viktig trafikksikringstiltak. Trafikksikringsplanen har ikkje vurdert tiltakslistar på dette området då det er ivareteke i eksisterande "Plan for veglys" vedteken av formannskapet den 23.03.11 i sak FS. 19/11.

Prioriteringar og vedtak vert referert under. Oversikt over ein del gjenstående vegstrekningar utan veglys (utdrag frå FS.19/11):

Skuleveg:

Prioriterte forslag	Strekning	Veglengde ca	Antall stolper/lys	Pris pr stk	Kostnad Eks. mva
1	Alvheim skule -Alvheimstreet	800	16	12.000	192.000.-
2	Dale Nord – Trondalsvatnet	800	16	12.000	192.000.-
3	Alvheimstreet-x fylkesveg 561	900	17	12.000	204.000.-



Låg / forskuva støypekant på Sturevegen



Gangfelt med universell utforming – Rongsenter

Kai lys

Prioritert forslag..	Kai	Antall	Pris pr.stk.	Kostnad
4	Kommunal kai Dalsneset	1	10.000.-	10.000.-

Kommunale vegar

Prioritert forslag	Strekning	Veglengd	Antall veglys	Pris pr. stykk	Kostnad Eks. mva
5	Gamlevegen mellom tidl.riksveg 561 og kommunal (v/Otto Oen, veg til Breivik /Herdlevær)	300	6	12.000.-	72.000.-

Fylkesvegar

Prioriterte forslag	561 (tidl.RV 561)- Strekning	Veglengd ca.	Antall stolper/lys	Pris pr. stk	Kostnad Eks. mva
6	1. Svelgensundet- avkj. Knappen	400	8	12.000.	96.000.-

7	2. Tjeldstø v/verkstad/lager –Skjold Gard Sør v/60 km skilt	1800	85	12.000.	1.020.000.-
8	3. Skjold Gard nord v/60 km skilt-Hattenkrysset fylkes. veg 231	300	6	12.000.	72.000.-
9	4. Fylkesveg 229 v/Trollvatn – x veg til Hjelme	700	14	12.000.	168.000.-
10	5. X avkjørsle. Kollsnes Gassbeh.-x avkørsle.kommunal veg Breivik/Oen	800	16	12.000.	192.000.-
11	6. Oen Nord avkjørsle Austlandet – Søre Straumsundet bru	900	18	12.000.	26.000.-
12	7. S.Straumsundet.bru –N.Straums.bru	500	10	12.000.	120.000.-

Formannskapet sitt vedtak

1. Formannskapet er samd med den prioritering som ligg føre for etablering av veglys i tilknytning til skuleveg prioritering 1 og 2 og for etablering av lys på kommunal kai Dalsneset. Kostnadsrekna til kr. 394.000,-.
2. Etableringa av nemnde veglys/kailys i 2011 må likevel skje innafor eit budsjett på kr. 250.000,-.
3. Formannskapet føreset at etablering av nemnde veglys skjer i samråd med Statens Vegvesen og Hordaland Fylkeskommune, med tanke på etablering og drift og vedlikehald og eventuelt tilskott for etableringa.
4. Dei øvrige veglysstrekningane som er prioritert langs kommunale- og fylkesvegar, må sjåast i samheng med økonomiplan for 2012-2013-2014-2015 og eventuelt i samordning med andre prosjekt.
5. Søknader om oppsetting av enkeltlys og lys i rekkje etter vedtekte retningsliner for oppsetting og drift av veglys vedteke av Øygarden kommunestyre KS-sak 25/90 dagsett 06.03.1990.
6. Formannskapet vedtek at administrasjonen v/rådmannen føretek revisjon av retningsline for oppsetting og drift av veglys frå 06.03.1990. Reviderte retningsliner vert lagt fram for Komité teknikk innan 01.10.11.



5.2.4 Vidareføring av ikkje-fysiske tiltak

I planprosessen er gamal trafikksikringsplan evaluert. Mange av tiltaka er gjennomførte. Det er også aktuelt å ta med forslaga om dei såkalla ikkje-fysiske tiltaka og bringa desse vidare – sjå neste side. Dei fysiske tiltaka som står att og framleis er aktuelle, er i det store og heile teke med i nytt planforslag.



Oen – "Austlandet" - her skulle det vore ei busslomme fordi det skapar farlege situasjonar når bussen stoppar midt i vegen

Tiltak	Omtale	Ansvar	Medverknad
Barnas Trafikkklubb	Informasjon om Barnas Trafikkklubb og evt. gratis innmelding.	Barnehagen	Foreldre/ Trygg Trafikk
Informasjonsmøte med foreldre til 6-åringar	Åtferdsmønster i trafikken Tilgjengelege forskingsresultat om emnet. Verneutstyr i bil. Førebilete i trafikken for borna.	Einingsleiar skule	Foreldre / Trygg Trafikk
Gåtrening til / frå skulen	Borna får følge med vaksne til/frå skulen. Råd om : korleis ein skal kryssa vegen kvar ein skal kryssa vegen korleis ein skal oppføra seg langs vegen.	Foreldre	Einingsleiar skule/ Lensmannen/ Trygg Trafikk
Trening i å køyre med skulebussen	Oppførsel ved busstoppet Oppførsel ved ombordstigning Oppførsel om bord i bussen Oppførsel etter at bussen har køyrd	Busselskapet	Einingsleiar skule / Trygg Trafikk
Trafikkopplæring i barnehagane.	Integrera trafikkopplæring i fagområda som ligg i rammeplanen for barnehagane	Barnehagen	Lensmannen/ Trygg Trafikk
Trafikkopplæring i grunnskulen	Integrera trafikkopplæring i fagområda som ligg i <i>kunnskapsløftet</i> for grunnskulen	Einingsleiar skule	Lensmannen/ Trygg Trafikk
Eigne sykkeldagar.	Kontroll av sykklar Undervisning i trafikkreglar Informasjon om verneutstyr	Einingsleiar skule	Lensmannen/ Trygg trafikk
Mopedføraropp-læring	Teori om trafikkreglane og mopeden Følgjer ved brot på vegtrafikklova Køyretrening	Einingsleiar Øygarden U.S.	Lensmannen / Trygg Trafikk
”Ledsagarstøtta” føraropplæring	Informasjon til 10. klassingar om privat øvingskøyning. Kontinuerleg mengdetrening for køyreskuleelevar frå 16 år og fram til førarkortet ved fylte 18 år.	Statens vegvesen	Foreldre 10.klassingar Køyreskule
Overvaking / kontroll	Fartskontrollar på utsette stader. Promillekontrollar. Slike kontrollar kan med fordel koordinerast med Fjell og Sund kommunar.	Politi / Lensmann	
Fagleg oppdatering kursing av arealplanleggjarar	Arealplanleggjarar i kommunen får oppdatert kunnskap og kompetanse om trafikksikringskrav i arealplanlegginga.	Rådmannen	Fylkesmann Fylkeskommune

Tiltaka over er henta frå den førre trafikk-sikringsplanen. Alle tiltak kan med fordel tilpassast kommunen sin noverande organisering, og førast vidare. Å starta tidleg med

haldningsskapande arbeid blant dei yngste kan vera avgjerande i arbeidet med å førebyggja og forhindra alvorlege ulykker. Det siste tiltaket i tabellen om auka kompetanse er nytt.

5.2.5 Arealplanlegging

Anna kommunal planlegging utover denne trafikksikringsplanen, og særskilt arealplanlegging, gjev viktige premisser og føringar for trafiktryggleik. Øygarden kommune arbeider (2011) med m.a. kommunedelplan Rong, områdeplan Tjeldstø, områdeplan Hellesøy, ny veg Skjold-Hellesøy samt fleire andre arealplanar som vil gje viktige premisser for framtidige trafikkløysingar og trafikksikring. Alle løysingframlegga er ennå ikkje kjente frå desse planverka. Kommunen skal i handsaminga av arealplanane vera særskilt merksam på trafikksikringsperspektivet. Difor må plan og byggjesaksavdelinga i kommunen ha kompetanse innan dette feltet. Kursing og fagleg oppdatering må på plass.

For framtidig trafikksikring vert det stadig viktigare å ha med trafikksikringstiltak i planprosessen. I prosessen må ein sjå på og ha tankar om korleis ein eventuell situasjon, eller utbygging, eventuell seinare utbygging kan bli. Det bør stillast strengare krav til vegutforming og sikringstiltak i kommuneplanen, reguleringsplanar og utbyggingsplanar. Samferdselssektoren bør også integrerast meir i planprosessen. Reint konkret bør det vera eit punkt i føresegnene som seier noko om korleis vegane skal vere utforma, og det bør krevjast at ein legg inn areal til fortau/gang- og sykkelveg, og krav om fartshumpar sjølv om ikkje dette vert ferdigstilt i fyrste omgang.

Dei rikspolitiske krava til kommunen, krev at kommunen skal vurdera konsekvensar for born og unge i plan- og byggesaksbehandlinga etter plan og bygningslova, og føreta ei samla vurdering av oppvekstmiljøet til born og unge. På denne måten kan ein arbeida inn mål og tiltak til det beste for born og unge i planarbeidet. Slik vert det viktig å sjå på skulevegen der barn og unge er ekstra utsett for trafikkkfare og helsefare. Det er eit mål at flest mogleg skal kunne gå og/eller sykla til skulen utan å måtta bli følgd eller køyrd. Slik vert det viktig å sikra areal som faktisk nyttast, eller som kan nyttast til barn og unge, samt gjennomføre tiltak slik at målet vert oppnådd. Sjølv om ein ønskjer at flest mogleg går eller sykklar til skulen, så er realiteten at dei fleste vert køyrd. Og når situasjonen er slik som han er, vert det også stilt krav til store areal for av- og påstigingsfelt. Men dersom ein legg til rette for gang- og sykkelveg, så vert det meir attraktivt å senda barn avgarde på eigahand.

Utfordringar innan kommunalt trafikksikringsarbeid er blant anna, som på fylkesnivå, å få sett temaet på den politiske dagsorden, samt å setja trafikksikring inn i ein større samanheng. Dette kan gjerast t.d. ved å:

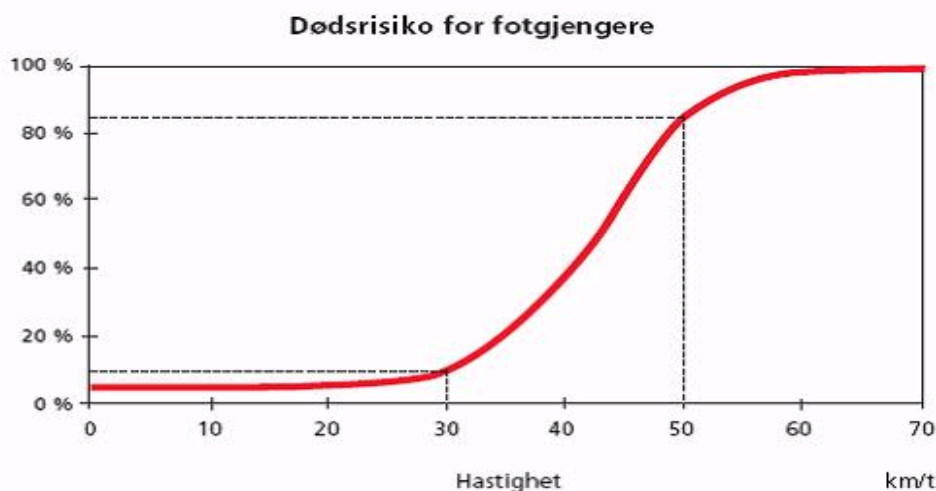
- lokalisera og samla vegar, bustadar, arbeidsplassar og anna verksemd slik at trafikkmengda og reiseavstanden blir minst mogleg
- etablera eit trafikksystem som separerer fotgjengarar og syklistar frå motorisert trafikk
- leggja inn og visa i plankartet tilstrekkeleg areal til fortau/gang og sykkelveg
- få fartshumpar i store bustadfelt samtidig med ferdigstilling av bustadfelt frå utbyggjar slik at ein unngår meirutgifter i etterkant
- etablera korte og sikre vegar for fotgjengarar og syklistar
- etablera attraktive kollektivtilbod mellom viktige målområde
- etablera eit vegnett som skjermar tilkomstvegar frå gjennomgangstrafikk (hovudveg) gjennom ein eventuell samleveg og slik gjera trafikkmengda i tilkomstvegane minst mogleg
- utforma den einskilte veg etter vegnormalar slik at risikonivået på vegen blir lågt og slik få riktig fartsgrense
- gjera trafikksystemet enkelt og oversiktleg for alle trafikantar
- kartleggja born og unge sine behov
- utføra ROS - analysar og konsekvensutgreiingar ved vegarbeid og stenging av veg knytt til vegarbeid / omlegging av vegar og eventuelt nye vegar.

Det er såleis eit mål at alle typar kommunale og private arealplanar skal kvalitetssikrast i høve til trafikktryggleik. Mange av trafikksikringsproblema skuldast lite gunstig arealbruk og dårleg / manglande omsyn til trafikksikring i planlegginga. Kommunane er ansvarlege for å utarbeida og godkjenna arealplanar og byggesakshandsaming, og det er enklare å planlegga trafikksikker arealbruk, enn å innføra trafikksikre løysingar på allereie utbygd areal. Det vert tilrådd følgjande aktuelle tiltak i kommunen og dei faginstansar som får arealplanar til høyring:

- Eigne sjekklister til bruk i planprosessen og byggesakshandsaminga
- Ekstern trafikksikringsrevisjon av planframlegg etter modell av Statens vegvesen sitt system
- Kursing av offentlege planetatar og private konsulentar i TS- kvalitetssikring av arealplanar

4.2.6 Analyse

Figurane nedanfor illustrerer konsekvens av fart og dødsrisiko for fotgjengarar og retningslinene for tryggleiksavstand langs ein veg med stigande trafikkmengd og fart.



Figur som viser fart i påkjørselsøyeblikket og sannsynligheten for at fotgjengeren skal bli dødelig skadet (Kilde: Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986, Walz et al. (1983), Swedish Ministry of Transport (2002))

Tryggleiksavstand langs ein veg (ÅDT = dagleg gjennomsnittleg passering av kjøretøy forbi eit punkt i løpet av eit år). Øygarden ligg på nivå 2 langs FV 561 (1500-5000):

ÅDT	Fartsgrense			
	50 og lågare*	60*	70 og 80	90 og høgare
<1500	2m	3m	5m	6m
1500-5000	3m	4m	6m	7m
>5000	4m	5m	7m	8m

* For byområder og sentrumsområder i tettstadar gjeld spesielle reglar

Sikkerhetsavstand aukar med 2 meter der det er stup (fall >1:1,5) høgare enn 4 meter

Tabellen er henta frå Statens vegvesen HB231 – Rekkverk, side 22, fig 2.1
<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker>

5.3 A. Kommunale tiltak (kommunale vegar og trafikkareal):

PRIORITET Høg = H Middels = M Låg = L	TILTAKS- NUMMER	KORT OM TILTAKET	TILTAK
L	3	Utvida parkeringsplassen ved Bakken skule	
H	8	Alvheim skule: Stengja innkjøringa til SFO	
H	9	Alvheim skule: ”på- /avstingings”-løysing, fartsreducerande tiltak, skilting, fjerning av vegetasjon for betring av sikt.	
H	11A	Sikra parkeringsplassen ved Tjeldstø barnehage	
L	12A	Frå krysset ved Jensvardvegen til FV 561 – GS-veg /vegspegl	
H	14A	Siktutbetring og lys på skuleveg Ådnevik/Harkestad	
M	18	Oen – Herdlevær (heile Breiviksvegen) – diverse tiltak	
M	19	Gulltona – Oen (Breiviksvegen) – fartsreducerande tiltak	
M	20	Gulltona – nederst (Breiviksvegen) - siktutbetring	
M (H)	21	Garholet – skilting /reinsking av fjellet	M H
M	22	Fartsreducerande tiltak – vegen forbi Breivik Barnehage	
H	33	Nedsett fartsgrense/skilting – veg frå FV 561 til Blomvåg. S.	
H	34	Etablering av ”på- /avstingings”- løysing ved Blomvåg skule	
H	36	Forbod mot kjøring/park. ved inngangsparti Rong Sk.- 1.etg	
M	44	Fartsreducerande tiltak på tilf.vegar til Storevarden I og II	
L	45	Betring av siktilhøve i krysset Tjodarvegen / Ternholmvegen	
H	50	Skilting, fartshumpar på Daleklettvegen langs FV 561	
H	51	Sperre for innkjøring av bilar på GS-veg ved Daleklettvegen	
L	57	Busstur ved innkjøringa til Løten-vegen	

Tiltak:

	Fartsreducerande tiltak / skilting		Gang- og sykkelveg / overgang
	Siktutbetring		Busstogg / busslommer og leskur
	Rekkverk		Andre tiltak



Kumlokk med låg kant på Blom som er farleg for syklar og mopedar. Er utbetra.

5.3 B Fylkeskommunale tiltak (fylkesvegar)

PRIORITET Høg = H Middels = M Låg = L	TILTAKS- NUMMER	KORT OM TILTAKET	TILTAK
H	1	GS-veg frå Hellesøy kai til Bakken skule, rekkverk, skilting	
H	2	Forlenging av nedsett fartsgrense forbi Bakken skule.	
H	4	GS-veg, rekkverk langs vegen forbi Hjelme Nye Kyrkje	
M	5	Sikttiltak langs vegen: Hjelme N.K til Sælekrysset Nord.	
M	6	Sikra støypekant/rekkverk på Sturevegen	
H	10	Asfaltera /reparera vegbana i "Rossnesbrekko"	
H	11	Ny GS-veg , fartsred. tiltak Alvheim Skule - Tjeldstøkrysset.	
H	12	Siktutbetringar /rekkverk ved rundkjøringa på Tjeldstø	
M	13	Etablera bussskur i begge retningar ved Alvheimstreet	
L	13A	Fjerna gras og stein i sjølve rundkjøringa på Tjeldstø.	
H	14	GS-veg over brua på Sauøy	
M	15	Etablera bussskur i begge retningar ved Tjeldstøkrysset.	
H	16	Etablera busslommer på begge sider ved "Austlandet" - Oen	
H	17	Trygge overgangar mellom busskura på Oen gard	
M	23	Etablera GS-veg frå Rossnes til Kollsnes	
H	24	Fartsreducerande tiltak: Kollsneskrysset - Hildalshaugen	
M	25	Etablera gangfelt i Kollsneskrysset (nord/sør)	
H	26	Trygge overgangar mellom busskura ved Rossnes bustadfelt	
H	27	Forlenging av 60-sona frå Rossnes til sør for O-sundet bru	
M	28	GS-veg på utsida av O-sundet bru	
M	29	Forlenging av GS-veg frå nordsida av O-sundet bru	
L	30	Fartsreduksjon frå Blomvåg kyrkje til Knarvik / Flåten	
M	31	Utbeta og sikra gangbrua på Dale bru	
M	32	Fartsreducerande tiltak på vegen frå Dale bru forbi B.S	
H	35	Skilta inn- og utkjøring ved Rong skule	
H	37	Utvida GS-veg (vestsida) ved kulturhuset, rekkverk	
H	38	Nedsett fartsgrense for strekninga Ormhilleren – Rong S.	
L	39	Etablera lysregulering ved overgangsfelt ved Rong senter.	
L	40	Flytta eksist. gangfelt (FV 561) på Rong nord om krysset	
M	41	Fleire overgangsfelt langs Nygardsvegen på Rong gard	
M	42	Fartsred.tiltak, skilting langs Nygardsvegen til Rong skule.	
M	43	Avrunda fortauskantar langs Nygardsvegen på Rong	
L	46	Flytta gangfelt ved innkjøringa til Toftøy nye skule	
H	47	Etablera GS-veg på utsida av rekkverk sør for Toftøy skule	
M	48	Utvida vegen i Sørgardsbrekko i Toftedalen -Toftøy	
H	49	Utbeta Vikakrysset til eit tryggare trafikkpunkt.- Toftøy	
H	52	Etablera rekkverk/jodvoll langs FV 561 ved Dalekletten	
H	53	Betra sikta på vegstrekninga forbi Toftøy idrettsbane	
H	54	Etablera fortau /GS-veg frå Torsvikkrysset til FV 225	
H	56	Utstabilit fundamentert bussskur nær Rongesundet bru -Toftøy	

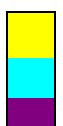
Tiltak:



Fartsreducerande tiltak / skilting

Siktutbetring

Rekkverk



Gang- og sykkelveg / overgang

Busstogg /busslommer og leskur

Andre tiltak

5.3 C. Ikkje-fysiske kommunale tiltak

Kommunen har som mål å vidareføra dei såkalla ”ikkje-fysiske” tiltaka slik det går fram av tabellen under punkt 5.2.4 på side 27, samt auka kompetansen om trafikksikring innan arealplanlegging.

5.4 Budsjettmessige og administrative konsekvensar

Kommunestyret set av midlar i årsbudsjett og økonomiplan på dei område kommunen har eit ansvar. Fylkeskommunen nyttar planen til å prioritera tiltak i vår kommune. Ansvarlege einingar i kommunen skal kjenna til innhald og tiltak i planen og leggja dette til grunn i budsjetteringsarbeid, arealplanlegging og planarbeid elles.

5.5 Oppfølging og evaluering

Trafikksikringsplanen bør rullerast kvart år og hovudrullerast etter fire år. Rådmannen ser til at dette vert gjort. Dette betyr ei hovudrullering i 2016. Første verknadsår er 2012. Når det gjeld dei kommunale tiltaka, er det eininga Teknisk Drift og Service (TDS) og komite for Teknisk og Miljø som har planleggings- og budsjettansvaret for gjennomføring.



Rongesundet bru – mellom Toftøy og Rongøy. Den største og lengste brua i kommunen og innfallsporten til resten av Øygarden nord for Toftøy. Foto: Øygarden kommune.

VEDLEGG 1

HOVUDOVERSIKT 1– INNSPEL MED OMTALE AV INNSPEL/ ØNSKJE / TILTAK

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE /TILTAK
FV 229	-	1	Hellesøy kai – Bakken skule	Delar av denne vegstrekninga er dårleg sikra. Eit parti har svært låge støypekantar. Svingane til Unnesdalen kan vera uoversiktlege. Eit kortsiktig tiltak er å innføra fri skulerute frå Hellesøy til Bakken skule og frå Sælekrysset til Bakken skule. Særleg vinterstid. Det langsiktige tiltaket er å få på plass ein gang- og sykkelveg. (heretter G/S) mellom Hellesøy kai og Sælekrysset. Det vert synt til reguleringsplanen for Hellesøy som er under arbeid. Otto Hellesund meinte det vil gå ei tid før denne vert gjort gjeldande. Subsidiert kan fortau i visse delar av strekninga akseptert. Skal G/S-en byggjast, må ein ta noko av området på gravplassen på Bakken til veg. Planlegging av utviding av gravplassen er eit arbeid som pågår, og må sjåast i samanheng med dette tiltaket
FV 229	-	2	Strekninga forbi Bakken skule	Strekninga attmed Bakken skule har 30 km/t fartsgrense. Denne bør forlengast eit stykke nordover og sørover.
	X	3	For liten parkeringsplass ved Bakken skule	Grunna for få parkeringsplassar ved skulen, kan ”uvøren” parkering føra til trafikkfarlege situasjonar. Det er trong for min. 11 parkeringsplassar, medan det no berre er plass til om lag halvparten.
FV 229	-	4	Vegen forbi Hjelme Nye Kyrkje	Dette vert opplevd som ein farleg strekning. Syklende og gåande elevar på veg til skulen frå sør pleier å kryssa vegen der svingen byrjar for å koma inn på ein G/S-veg som fører ned mot gravplassen. For å krysse veg der G/S-vegen sluttar for dei som skal sørover, er sikta svært dårleg. Etablering av fortau, eller forlenging av G/S-vegen rundt svingen vil betre dette til eit akseptabelt nivå. Dette krev m.a. at muren på vestsida av vegen mot kyrkja må rivast. Så langt plannemnda kjenner til, har soknerådet tidlegare ikkje hatt noko imot eit slikt fysisk inngrep
FV 229	-	5	Hjelme Nye Kyrkje- Sælekrysset nord	Denne strekninga har fleire punkt med svært dårleg oversyn og kan difor vera trafikkfarleg. Ved utkjøringa frå Sælevegen (mot nord nærast kyrkja), er det mykje vegetasjon som stengjer synsfeltet for trafikk som kjem frå sør. Dette må fjernast. Dessutan er det fleire knausar og små høgdedrag nær denne utkjøringa spesielt på austre side av vegen som reduserer sikta. Bort- sprenging av desse vil gje eit betre og meir oversiktleg trafikkbilete og dermed auka tryggleiken.
FV 231	-	6	Sturevegen	På Sturevegen ned mot hovudvegen til Stureterminalen, er det eit parti av vegen med svært låg støypekant og fallhøgde på fleire meter på austsida av vegen. Vegen er smal, og om vinteren kan bussar på glatt føre få problem og i verste fall skli utfor vegen her. Tiltak som kan bøta på dette er å setja opp eit rekkverk.

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
FV 229	-	7	Nautnes - Skjold	Vegen på Nautnes er mange plassar smal og trong. På sørsida av Nautnesbrua gjennom Nordvik og Hovden er det også smale og tronge parti. Gjennom Skjold gard er toppunktet på vegen utsett. Bilistane kjører fort. Barn som skal passera over vegen har dårleg oversyn i begge retningar. Har skjedd nesten - ulykker her. G/S-veg her ville løyst problema. Alternativt med fartshumpar og nedsett fartsgrense. Det vert også synt til planlegging av ny vegtrase / utbetring av strekninga Skjold og Hellesøy. Dette ligg noko fram i tid.
FV 230	X	8	Alvheim skule – SFO på- og avstiging.	Området ligg på sørsida av skulen. Foreldre kjører opp til SFO - brakkane ved levering/henting av barn og ryggar ned igjen. Dette skapar trafikkfarlege situasjonar. Bør nytta skulen sin parkeringsplass / av - og påstigingsplass litt lenger nord. Tiltaket er rett å slett å stengja for innkjøringa med ein bom.
FV 230	X	9	Alvheim skule Parkeringsplass – på og avstiging	Tre og buskar tett opp til vegen ved parkeringsplassen kan fjernast for å sikra sikt og utsyn. Fartsgrensa forbi skulen er 50 km/t. Denne kan søkjast om å få ned til 40 km/t. For å betra tilhøva omkring på- og avstiging, kan det etablerast ein ”drop-off/ pick up” – ei slags rundkjøring – jfr. det slik det fungerer ved ungdomsskulen. Dette kan vi få til ved inngangen til skulen, men området kan då ikkje brukast til parkering. Eit anna alternativ er å stengja av denne delen og la all på- og avstigingsaktivitet føregå på vestsida av vegen på parkeringsplassen.
FV 230	-	10	Rossnesbrekko	Dette er ein del av same vegstrekninga som omtala i punkt 9 over. I den bratte bakken har nordsida av vegen ein masse ”søkk og knudrar” – altså svært ujamn veg over mange meter – som kan medføra at syklende kan mista styringa og falla av, noko som også har skjedd. Vegen må utbetrast og nyasfalterast, slik at han blir jamn og kjørbar.
FV 230	-	11	Alvheim skule - Tjeldstøkrysset	Eventyrskogen er eit område som ligg ein liten kilometer frå skulen mot riksvegen. Dei minste på Alvheim skule nyttar dette området ofte og må gå langs fylkesvegen som er utan G/S-veg . Bilane kan kjøra fort og ein lyt vera sær påpasseleg. Det ideelle er G/S-veg mellom Alvheim skule og Tjeldstø-krysset. Alternativt: leggja fartshumpar og redusera fartsgrensa.
-	X	11A	Parkeringsplass Tjeldstø barnehage	Parkeringsplassen er uoversiktleg ved av- og påstiging i rushtida, trongt og vanskeleg å snu. Dårleg utelys på parkeringsplassen, spesielt mot barnehagen og mellom parkeringsplassane. Dårleg sikt frå den nederste P-plassen. Registrert nesten-ulykker. Farleg skrent må sikrast. Smal veg.
FV 561	-	12	Rundkjøringa ved det gamle kommunehuset på Tjeldstø	Eit ”barnetråkk” går over vegen vestom rundkjøringa. Forslag om rekkverk. Trafikk til/frå Harkestad /Ådnevik som skal ut / inn ved rundkjøringa, har utsynet sperra av ein stor bergknaus. Dette kan skapa trafikkfarlege situasjonar. Denne bør sprengjast bort. Tiltaka kan samordnast med områdeplanen for Tjeldstø.
-	X	12A	Kryss ved avkjørsle til barnehagen	Krysset ved avkjørsle til barnehagen/bustadfelet Jensvarden og til evt. ny skule i Nesemyra. Er uoversiktleg. Behov for sladrespeil.
FV 230		13	Alvheimstræet	Etablera busskur på høveleg stad i begge retningar ved Alvheimstreet

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
FV 561	-	13A	Rundkjøringa på Tjeldstø	Haugen av stein og ugras i rundkjøringa tar all sikt med tanke på dei yngste fotgjengarane (skuleborn). Barnehagen har registrert mange farlege episodar med høg fart og nestenulukker. For å betra sikta, bør haugen med stein og gras i sjøve rundkjøringa takast bort.
FV 561		14	Sauøy Bru	Etablera GS-veg på utsida av brua
-	X	14A	Skuleveg- Ådnevika /Harkestad	Vegen er smal og utan veglys Kan vera trafikkfarleg for skuleborna, spesielt vinterstid.
FV 561		15	Tjeldstømarka (Tjeldstøkrysset)	Eltablera bussskur på høveleg stad i begge retningar ved Tjeldstøkrysset.
FV 561		16	Busstogg – ”Austlandet”i Oen	Her manglar busslommer på begge sider av veggen. Trafikkfarleg stad. Ikkje gangfelt. Skulebussen stoggar ikkje her.
FV 561		17	Kryssing av veg – Ovågen	Barn og vaksne som bur austom veggen og som må kryssa veggen for å koma til busshaldeplassen sørgåande- og tilsvarande for dei som bur vestsida som skal stiga på/av den nordgåande bussen , må forsera rekkverk for å koma over veggen. For mindre born i skulepliktig alder kan dette vera både utfordrande og farleg . Busstogga ligg svært nær kvarandre. Her må noko gjerast for å skapa ein tryggare overgang.
	X	18	Oen – Herdlevær (heile Breivikvegen)	Store delar av veggen har 80 km/t fartsgrense. Denne bør reduserast til 50 km/t. Strekinga forbi Breivik Barnehage bør ha ei fartsgrense på 40 km/t med fartshumpar. Nederst i ”Gulltona” er det ein fjellknaus som stengjer for sikta. Denne bør sprengjast bort. I Breivik har ein støypekant sege ut. Denne må utbetrast. Ved Garholet fell det ned steinar frå fjellet. Her må det reinskast og sikrast mot steinsprang.
	X	19	Gulltona frå toppen til Oen ved utkjøring –I FV 561 (Breivikvegen)	Her er veggen smal. Det er bustader på begge sider av veggen som er utan gangfelt. Det bør leggjast fartshumpar lang heile strekinga. Kommunal veg.
	X	20	Gulltona nederst (Breivikvegen)	I svingen lengst nede er det uoversiktleig. Her bør det fjernast lausmassar, tre og buskar for å betra sikta. Kommunal veg.
	X	21	Garholet (Breivikvegen)	Her bør det skiltast som farleg kryss der fylkesvegen møter kommunal veg.. Vidare bør det leggjast til ”Breivik” på namneskiltet som no står.
	X	22	Vegen forbi Breivik barnehage	Forbi barnehagen bør det vera fartshumpar og redusert fartsgrense. Heile veggen mellom Oen og Breivik bør asfalterast og skiltast med fartsgrense 50 km/t. Dette er ein kommunal veg.
FV 228		23	Rossnes – Kollsnes (Kollsnesvegen)	Det er ønskjeleg med ein gangsti frå Kollsneskrysset og eit stykke forbi gassbehandlingsanlegget. Fylkesveg
FV 228		24	Kollsneskrysset –Hildalshaugen	Fartsgrensa bør vera 50 km/t frå Kollsneskrysset til toppen av Hildalshaugen. Det er bustadfelt og utkjøringar på kvar side av veggen . Fylkesveg.
FV 228		25	Kollsneskrysset (Rossnes)	Nærmiljøutvalet ønskjer eit gangfelt ved innkjøringa til Kollsnesvegen. Gangfeltet ”bind” gang- og sykkelstien på kvar side saman. I tillegg er det eit parti i på søre sida av veggen som manglar asfalt som trengs utbetrast. Fylkesveg.

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
FV 561		26	Ved Rossnes bustadfelt	Ved Rossnes bustadfelt er det busstogg på kvar side av vegen. Mange elevar må kryssa vegen kvar dag til og frå skulen. Dette vert ikkje opplevd som trygt av nærmiljøutvalet og dei som bur der. Det må etablerast ein tryggare og meir trafikksikker overgang for dei mjuke trafikk-kantane. Det nye Osundet byggjefelt som er planlagt på austsida av vegen, vil setja endå større krav til trafikksikring. Det må lagast ei samla og framtidretta løysing med sikre trafikkløysingar både for kjørande og gåande. Fylkesveg.
FV 561		27	Osundet bru – Rossnes bustadfelt	Fartsgrensa, spesielt ut frå noverande tilhøve, bør reduserast frå 80 til 60 km/t med verknad sør for brua og fram til Rossnes byggjefelt der grensa no er 60 km/t. Fylkesveg.
FV 561		28	Osundet bru	Det er vanskeleg for gåande og syklande å passera brua på smale fortau. Løysinga er å laga eit gang- og sykkelfelt som vert festa til vestsida av brua og møter gang- og sykkelstien på Blomvågsida. Fylkesveg.
FV 561		29	Osundet bru nord – til busskur	Det manglar ein kort strekning med gang- og sykkelveg frå nordsida av brua (vestsida) og om lag 100 meter fram til endepunktet av eksisterande gangveg. Når punkt 1 og 2 (sjå over) vert gjennomført, vil det vera gang- og sykkelsti samanhengande frå Oen og fram til Blomvåg skule (og vidare sørover til kommunegrensa). Fylkesveg.
FV 227		30	Blomvåg Kyrkje- krysset til Knarvik/Flåten	Denne korte strekninga er smal og uoversiktleg over ein bakkekam. Det kan verta vanskeleg å få lagt ein gangsti her (kjem inn i hagane til folk), med det bør søkjast om fartsreduserande tiltak og min 40 km/t fartsgrense. Vegen vidare til Knarvik og Flåten er smal. Vidare utbygging i området krev utbetringar.
FV 561		31	Dale Bru	Statens Vegvesen sin representant (Inger Markhus) påpeika at både rekkverk og underlag ikkje er tilfredstillande (materialval) etter dagens standard. Dette bør skiftast. Elles har det vore registrert at betongbitar har falle frå brua.
FV 561		32	Vegen frå Dale Bru - forbi B.S.	Busslomma vert opplevd nær vegen som har 60 km/t fartsgrense. Dei minste barna må passast på når dei ventar på bussen. Her kan følgjande tiltak gje effektar: <ul style="list-style-type: none"> - Fartshumpar - Nedsett fartsgrense frå Dale bru (start vestsida) og eit stykke forbi skulen – til 40 km/t - Betring av sikt mot brua – fjerning av plantar i rabatt ved busshaldeplassen - Flytting av skilt som varslar skuleveg til ein meir synleg stad nærare vegen. (Ved Dale bru på austsida)
	X	33	Frå 561 og opp til Blomvåg skule	Dette er ein kommunal veg. For å unngå farlege situasjonar mellom gåande/syklande og kjørande, bør fartsgrensa her ikkje vera høgare enn 20 km/t. Skilting.

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
	X	34	Parkeringsplassen nordaust for Blomvåg skule	Slik det no er, kan det oppstå situasjonar mellom gåande og kjørande på ”vegssystemet” opp til skulen. Etter gjennomgåande diskusjon av ulike løysingar, enda ein opp med eit forslag på ei ”drop-off/pick up” – løysing ved parkeringsplassen nordaust for skulen. Dette inneber at dei fleste parkeringsplassane på høgre side (nærast skulen) må ”ofrast” for denne planløysinga. Likevel skulle det vera god plass i eksisterande angitt parkeringsplass nedanfor skulen for dei plassane som går tapt her. Nokre tilsette må gå litt lenger. Med denne løysinga vert det fin flyt og ungane slepp å treffa på møtande trafikk når dei skal gå resten av skulevegen opp til skulen, jfr elles løysinga ved ungdomsskulen. Det er viktig at det kjem opp skilt når planløysinga er gjennomført.
FV 226	X	35	Rong skule – ut og innkjøring	Skilting av inn – og utkjøring ved skulen med einvegskjørt og innkjøring forbode, då slik at trafikken vert leda inn innkjørselen nærast skulebygningen og ut ved enden av parkeringsplassen.
	X	36	Rong Skule - innkjøring ved gymsal	Innkjøring forbode v/ ”gymnastikksal”. Området ved inngangen til gymnastikksalen vert brukt som parkeringsplass av foreldre som hentar/leverer barna til skulen, og dei må då rygge ut at når barnet er levert. Området dei då rygger på er sterkt trafikkert av barn på veg inn eller frå skulen. FAU ønskjer at ein ser nærare på om det er mogleg å delvis fysisk sperre området i samanheng med bruk av innkjøring forbode skilting. Men likevel med moglegheit for varelevering og innkjøring for rullestoltilpassa bilar. Området har i seinare tid vorte endra på, då ved oppføring av ”skatepark” og med påfølgande ny plassering av avfallseiningar. Dette har likevel ikkje endra kjøremønsteret til foreldre som leverar/hentar born. Det er ønskjeleeg å fremma eit kjøremønster der av og på stigning går føre seg utan rygging.
FV 561		37	Breiare gangfelt ved kulturhuset	Breiare gangfelt langs hovudvegen v/kulturhuset – fotballbana, delar av gangfeltet er for smalt samtidig som at det ikkje er avgrensa mot hovudveg med autovern eller liknande. Kommunen eig tomte på vestsida av vegen (idrettsbana), noko som kan gjera det lettara å gjera naudsynte inngrep.
FV 561	X	38	Ormhilleren – Rong senter	Nedsett fartsgrense mellom 50 sona v/ Ormhilleren og 50-sona ved Rong Senter, samt autovern eller liknande fysisk hindring mellom hovudveg og gang/sykkelveg. Dette ikkje berre for å hindra ulykker der trafikk frå hovudveg ender opp inne på gang/sykkelveg men også for å hindra born frå å kunna springa ut i hovudvegen
FV 561		39	Rong Senter – lysregulert gangfelt	Lysregulerte overgangfelt langs hovudvegen. Hovudvegen over Rongøy er sterkt trafikkert av både personbilar og tungtransport. Ein opplever stadig at trafikken ikkje respekterer dei gåande som ventar på å kunna kryssa vegen, og FAU meiner det berre er spørsmål om tid før ein vil oppleva ei ulykke der den gåande ”trudde” bilen kom til å stoppa. Lysregulerte overgangsfelt vart innført i Fjell Kommune på strekninga Kolltveit – Ågotnes av same grunn, dette etter fleire ulykker i overgangsfelta. Det skulle vera unødvendig etter FAU si vurdering ikkje å ta lærdom av dette før det skjer ulykker på Rong øg. <i>For lysregulerte overgangar gjeld særlege reglar som vegvesenet må følgja. I Øygarden er trafikkmengda for låg til å få gjennom eit slikt tiltak i dag.</i>

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
FV 561		40	Rong Senter - flytta overgangsfelt	Flytta overgangsfeltet som kryssar vegen mellom Rong Senter og bensinstasjonen. Dette overgangsfeltet er plassert mellom to T-kryss noko som gjer det uoversiktleg både for bilistar og gåande. Overgangsfeltet må flyttast til nordsida av krysset som leier inn til Rong Senter / Nygardsvegen . Dette vil ikkje berre gjera overgangsfeltet meir oversiktleg, men mein får då også plassert overgangsfeltet slik at ein også fangar opp gåande som kjem opp gangvegen frå ungdomsskulen. Desse kryssar i dag vegen på denne staden sjølv om det ikkje er overgangsfelt her. Det er også viktig å få god belysning ved alle overgangsfelta i krysset for at dei skal verta så oversiktlege som mogleg. <i>Vegvesenet sin representant Inger Markhus opplyste under synfaringa at plasseringa av gangfeltet vart avgjort etter detaljerte registreringar i forkant (kor kryssa fotgjengarar vegen.)</i>
FV 226		41	Nygardsvegen -Haugetun, Arsettunet	Fleire overgangsfelt, ved Haugetun , der fortau på Nygardsvegens sørside ender, samt også eit overgangsfelt ved Arsettunet
FV 226		42	Nygardsvegen - Rong Senter. – Rong skule	Fleire fartshumpar, på strekninga Nygardsvegen, mellom Rong Senter og Rong Skule. Skilting om 30 km/t sone, gjeldane for heile Nygardsvegen frå krysset ved hovudveg v/Rong senter, også med skilting som viser at ein kjører på ein skuleveg.
FV 226		43	Nygardsvegen Rong Senter.- Haugetun	Avslutningar på fortau i overgang mellom fortau og vei må tilpassast betre då det no vert kantar som er såpass høge at dei skapar problem for rullestolbrukarar, barnevogner og syklistar. Sjå eksempelvis første innkjøring til bustadhus på høgre sida etter Rong senter mot skulen Dette fører også no til at barn som sykklar til skulen føretrekker fortau på venstre side av Nygardsvegen frå Rong senter, for så å krysse vegen ved Haugetun der dette fortauet ender.
	X	44	Veg frå FV 561 til Storevarden I/II	Bilar har vore observerte med stor fart. Behov for fartsreducerande tiltak.
	X	45	Tjødnarvegen	Trafikk som kjem frå TBOS / ungdomsskulen og skal svinga ned til Ternholmvegen og rådhuset, har dårleg sikt for møtande trafikk, på grunn av mur med gjerde på sørsida av Blom Bensin.
FV 225		46	Gangfelt ved nnkjøring til Toftøy nye skule	Gangfeltet må flyttast til sørsida av innkøyringa. Det vil gje ein tryggare og meir oversiktleg overgang.
FV 225		47	Manglande GS-veg sør for Toftøy Skule	Sør for skulen er det eit stykke utan GS-veg. Fotgjengarar må gå langs vegen som er smal før ein kjem til fotgjengarfeltet. Ein GS-veg på utsida av gjerdet mot vest vil sikra gåande og syklistar heilt fram til skulen og vil gje ein samanhengande GS-veg.
FV 225		48	Sørgardsbrekko - Toftedalen	Vegen vert opplevd som for smal til at to bilar kan passera kvarandre. Dette vert opplevd som eit problem, spesielt når det er glatt og det er stor trafikk til og frå skulen. Men fortauet er svært breitt. Vegen i brekka bør utvidast slik at to bilar trygt kan passera kvarandre.

FYLKES VEGNR	KOM. VEG	TILT.- NR	VEGSTREKNING /STAD	OMTALE AV INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
FV 561		49	Vikakrysset	Vikakrysset vert opplevd som eit svært trafikkfarleg punkt, der det har skjedd både uhell og ulukker. Syklende som kjem sørfrå (Vik og Knappen) og skal til skulen (via Daleklettvegen langs fylkesveg 561) sykklar ut i vegbana frå vestsida av gangbrua då fortauet leier ned mot Toftedalen og ikkje mot Daleklettvegen. Dette betyr at dei møter kryssande trafikk frå bilar til og frå riksvegen (som har 80 km/t). Her må det lagast ei samla løysing der alle omsyn vert ivareteke slik at det vert etablert trafikk sikre tilhøve både for kjørande og gåande i langt større grad enn i dag.
	X	50	Daleklettvegen langs FV 561	Frå Vikakrysset går ein veg til Dalekletten bustadfelt som også vert nytta til gang/sykelsti. Her er det ikkje skilta og strekninga er utan fartsgrense. Det bør etablerast fartsreducerande tiltak med fartshumpar og skilta fartsgrense.
		51	Daleklettvegen inngang GS-veg	Det bør lagast ei sperre (stor stein eller liknande) som hindrar bilar å kjøra inn på gangstien mot skulen. I tillegg bør det koma rekkverk mot fylkesvegen slik at bilar ikkje kjører inn på gangstien, noko som førekjem no. Kommunalt ansvar.
FV 561		52	Område utan rekkverk ved Dalekl.	Eit lengre stykke er gang- og sykkelstien ubeskytta mot fylkesvegen (3 meters avstand). Eit rekkverk eller ein jordvoll vil gje tilstrekkeleg sikring.
FV 561		53	Området ved Toftøy idrettsbane	Vegen her har 80 km/t fartsgrense. Her er det ein sving som reduserer synsfeltet for kjøretøy som kjem frå sør. Dette er problematisk for gåande som skal kryssa vegen frå busstogget for å koma ned til idrettsbana som ligg vestom fylkesvegen. Bilane kan koma brått på og dette kan skapa trafikkfarlege situasjonar.
FV 561		54	Torsvik-krysset – ned mot FV 225	Her manglar det ein GS-veg. Mange elevar brukar denne vegen og må gå i vegbana. Det er fullt mogleg å utvida vegen her ved å etablere eit fortau.
FV 225		55	Torsvik kai - Toftøy skule	Det vert synt til eigen reguleringsplan for denne strekninga der det er planlagt vegutviding og trafikk sikringstiltak med fortau langs ei side av vegen frå skulen og til Torsvik kai. Arbeidet er påbyrja i 2011 og blir avslutta 2012.
FV 561		56	Busskur Torsvik nord autsida	Busskuret er dårleg fundert , står på lausmassar og heng delvis i ”lause lufta” på baksida. Dette er utrygt og farleg. Skuret kan rasa ut. Vegvesenet bør utbetra dette straks.
	X	57	Manglande busskur ved vegkrysset til Løten	Etablere høveleg busskur ved innkjøringa til løtenvegen (ved alt etablert busstogg).

HOVUDOVERSIKT 2 – INNSPEL/ ØNSKJE /TILTAK - FORDELTE ETTER KRINS /TYPE TILTAK

BAKKEN KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA-SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 229	-	1	Hellesøy kai – Bakken skule	-	X	X	X	-	-	-	-
FV 229	-	2	Strekninga forbi Bakken skule	X	-	-	-	-	-	-	-
	X	3	For liten P-plass ved skulen	-	-	-	-	-	-	-	X (1)
FV 229	-	4	Vegen forbi Hjelme Nye Kyrkje	-	X	X	-	-	-	-	-
FV 229	-	5	Hjelme N.K - Sælekrysset nord	-	-	-	-	X	-	-	X (2)

Merknader:

- 1) Utvida parkeringsplassen slik at alle tilsette får plass til bilane (unngå feilparkeringar som kan skapa trafikkfarlege situasjonar)
- 2) Fjerna vegetasjon og bergknausar som hindrar sikt

HATTEN KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA-SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 231	-	6	Sturevegen	-	X	-	-	-	-	-	X (1)
FV 229	-	7	Nautnes – Skjold	X	X	X	-	-	-	-	X

Merknad:

- 1) Sikra ein støypekant som har sige ut. Sett opp rekkverk

ALVHEIM KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA-SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 230	X	8	Alvheim skule – SFO – på/avs.	-	-	-	-	-	-	-	X (1)

FRAMHALD ALVHEIM KRINS:

FYLKES-VEG NR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA-SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 230	X	9	Alvheim skule-parkering.- på – og avstiging	X	-	-	X	X	-	-	X (2)
FV 230	-	10	”Rossnesbrekko”	-	-	-	-	-	X	-	X
FV 230	-	11	Alvheim skule – Tjeldstøkrysset	X	-	X	-	-	-	-	-
	X	11A	Parkeringsplass – Tjeldstø Barneh.					X			X (3)
FV 561	-	12	Rundkjøringa ved Kom.huset	-	X	-	-	X	-	-	X (4)
		12A	Kryss ved avkjørsle til barnehagen /bustadfelt og vegen mot butikken	-	-	-	-	-	-	-	X (5)
FV 230	-	13	Alvheimstræet	-	-		-	-	-	-	X (6)
FV 561	-	13A	Areal inne i rundkjøringa	-	-	-	-	X	-	-	-
FV 561		14	Sauøy bru	-	-	X	-	-	-	-	-
	X	14A	Skuleveg Ådnevika/Harkestad	-	-	-	-	X	-	-	X (7)
FV 561		15	Tjeldstømarka (Tjeldstøkrysset)	-	-	-	-	-	-	-	X (8)

Merknad:

- 1) Stengja av innkjøringa til SFO som er trafikkfarleg
- 2) Etablera såkalla ”drop-off”-løysing
- 3) Etablera ”drop off” løysing – sikring av grøfter/skrent, lys
- 4) Fjerna vegetasjon og bergknausar som hindrar sikt
- 5) Etablera speil i krysset – utvida vegen , fortau langs heile vegen (manglar ved butikken)
- 6) Etablera busskur i begge retningar ved Alvheimstræet (Busstogga feilplasserte i dag i høve til trafikkbiletet)
- 7) Veglys
- 8) Etablera busskur i begge retningar ved Tjeldstøkrysset. (Busstogga feilplasserte i dag i høve til trafikkbiletet)

BREIVIK KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 561		16	Busstogg – ”Austlandet”	-	-	X	-	-	-	-	X (1)
FV 561		17	Kryssing av veg – Ovågen	-	-	-	-	-	-	X	-
	X	18	Oen-Herdlevær (Breivikvegen)	X	-	-	-	-	X	-	-
	X	19	Gulltona – Oen (Breivikvegen)	X	-	-	-	-	-	-	-
	X	20	Gulltona nederst (Breivikvegen)	-	-	-	-	X	-	-	-
	X	21	Garholet (Breivikvegen)	-	-	-	X	-	-	-	X
	X	22	Vegen forbi Breivik barnehage	X	-	-	X	-	-	-	-
FV 228		23	Rossnes - Kollsnes (Kollsnesvegen)	-	-	X	-	-	-	-	-
FV 228		24	Kollsneskrysset -Hildalshaugen	X	-	-	-	-	-	-	-
FV 228		25	Kollsneskrysset (Rossnes)	-	-	-	-	-	X	X	-
FV 561		26	Ved Rossnes bustadfelt	-	-	-	-	-	-	X (2)	-
FV 561		27	Osundet bru – Rossnes bustadfelt	X	-	-	-	-	-		
FV 561		28	Osundet bru			X (3)					
FV 561		29	Osundet bru nord – til busskur			X (4)					

Merknader:

- 1) Etablere busslommer på kvar side av vegen (rutebussen stoggar no ”midt i vegen”, men skulebussen stoggar ikkje her). Alternativ GS-veg til busstogga i Oen (sør for bedehuset)
- 2) Planfri overgang (undergang / gangbru)
- 3) Ny GS-veg på vestsida av brua festa på utsida langs rekkverket
- 4) Forlenga GS- vegen der han sluttar ved busskuret og til brua. Dermed blir det samanhengande GS-veg mellom Oen-Blomvåg (og vidare sørover)

BLOMVÅG KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 227		30	Blomvåg Kyrkje- Knarvik/Flåten	X	-	-	-	-	-	-	-
FV 561		31	Dale Bru	-	-	-	-	-	-	-	X (1)
FV 561		32	Vegen frå Dale Bru – forbi B.S.	X (2)	-	-	X (2)	X (2)	-	X (2)	-

FRAMHALD BLOMVÅG KRINS:

FYLKES-VEG NR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
	X	33	Frå 561 og opp til Blomvåg skule	X	-	-	X	-	-	-	-
	X	34	Parkeringsplassen nordaust B.S				X				X (3)

Merknader:

- 1) Sikring av gangbrua. Utskifting av materialer tilpassa dagens standard.
- 2) Vegen forbi skulen må sikrast med nedsett fartsgrense til 40 km/t, fartshumpar, god skilting og gangfelt for dei som bur nord om vegen. Sikta må betrast ved fjerning av busker og tre ved busshaldeplassen.
- 3) Etablere ei såkalla ”drop-off”- løysing ved eksisterande parkeringsplass nærst (nordaust) for skulen. God Skilting. Parkingsplassar som går ”tapt” kan erstattast ved alt opparbeidde plassar nærare innkjøringa frå FV 561

RONG KRINS

FYLKES-VEG NR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 226	X	35	Rong skule – ut og innkjøring	-	-	-	X	-	-	-	-
	X	36	Rong Skule - innkjøring til gymsal	-	-	-	-	-	-	-	X (1)
FV 561		37	Breiare gangfelt ved kulturhuset	-	X	X	-	-	-	-	-
FV 561	X	38	Ormhillaren – Rong senter	X (2)	X (2)	-	-	-	-	-	-
FV 561		39	Rong Senter – lysregulert gangfelt	-	-	-	-	-	-	X	-
FV 561		40	Rong Senter - flytta overgangsfelt	-	-	-	-	-	-	X (3)	-
FV 226		41	Nygardsvg -Haugetun, Arsetunet	-	-	-	-	-	-	X (4)	-
FV 226		42	Nygardsvg- Rong Sen. - Rong skule	X (5)	-	-	X	-	-	-	-
FV 226		43	Nygardsvg. Rong Sen.- Haugetun	-	-	-	-	-	-	-	X (6)
	X	44	Veg frå 561 til Storevarden I/II	X	-	-	X	-	-	-	-
	X	45	Tjødnarvegen	-	-	-	-	X (7)	-	-	-

Merknader:

- 1) Sikra at området utanfor inngangspartiet til gymsalen ikkje vert nytta til parkering

- 2) Samanhengande fartsgrense på 50 kmt på denne strekninga. Oppsetting av rekkverk i Austemarka som hindrar at bilar tek ”snarvegane”
- 3) Flytta gangfeltet til nordsida av krysset
- 4) Nytt gangfelt ved Haugetun og Arsettunet
- 5) Fleire fartshumpar på strekninga. Skilting om 30-sone. Skilting som skuleveg.
- 6) Avslutningar på fortau i overgang mellom fortau og veg. No er det høge kantar som skapar problem.
- 7) Uoversiktlege kryssingstilhøve for køyrande mellom Tjødnarvegen og Ternholmvegen (til rådhuset) grunna mur /rekkverk ved Blom Bensin.

TOFTØY KRINS

FYLKES-VEGNR	KOM. VEG	TILT.-NR	VEGSTREKNING /STAD KORT OMTALE	FARTSRED. TILTAK	REKK-VERK	GS-VEG	SKILT-ING	BETRA-SIKT	ASFALT-ERING	OVER-GANG	ANNA
FV 225		46	Innkjøring til Toftøy skule	-	-	-	-	-	-	X (1)	-
FV 225		47	Sør for Toftøy Skule	-	-	X	-	-	-	-	-
FV 225		48	Sørgardsbrekko - Toftedalen	-	-	-	-	-	-	-	X (2)
FV 561		49	Vikakrysset	-	-	-	-	-	-	-	X (3)
	X	50	Daleklettvegen langs FV 561	X	-	-	X	-	-	-	-
		51	Daleklettvegen inngang GS-veg	-	-	-	-	-	-	-	X
FV 561		52	Område utan rekkverk ved Dalekl.	-	X	-	-	-	-	-	-
FV 561		53	Området ved Toftøy idrettsbane	-	-	-	X	X	-	-	-
FV 561		54	Torsvik-krysset – ned mot FV 225	-	-	X	-	-	-	-	-
FV 225		55	Torsvik kai - Toftøy skule	-	-	X	X	X	-	-	X (4)
FV 561		56	Busskur Torsvik nord austsida	-	-	-	-	-	-	-	X (5)
	X	57	Løtenvegen – manglar bussur	-	-	-	-	-	-	-	X (6)

Merknader:

- 1) Gangfeltet ved innkjøringa til skulen (frå sør) bør flyttest litt lenger sør
- 2) Veggen vert oppfatta som for smal for forbipassering på glatt føre. Bør utvidast
- 3) Krysset vert opplevd som eit farleg Det må utarbeidast ei ny løysing med innsnevringar som ivaretek omsynet til gåande/syklande.
- 4) Kommunen har utarbeid reguleringsplan for utbetring. Arbeidet er i gong i 2011.
- 5) Busskuret som er det siste før Rongesundsbrua, er ustabil og kan rasa ut. Må sikrast straks.
- 6) Busskuret skal stå ved innkjøringa til Løtenvegen



INNSPEL / ØNSKJE / TILTAK
TIL
TRAFIKKSIKRING
I SAMBAND MED REVISJON AV
TRAFIKKSIKRINGSPLAN 2011

Rong 23. juni 2011

INNHALD

<u>INNSPEL NR. 1: FRÅ BEATHE BLOM WATNEDAL M.F</u>	48
<u>INNSPEL NR. 2: FRÅ KJERSTI NORDØY</u>	49
<u>INNSPEL NR 3: FORSLAG TIL TRAFIKK-SIKRINGSTILTAK FRÅ FAU RONG SKULE E-POST DATERT 21.12.10</u>	50
<u>INNSPEL NR. 4: FRÅ TROND SEMSHAUG</u>	56
<u>INNSPEL NR. 5: FRÅ TORE MIDTHUS</u>	56
<u>INNSPEL NR. 6: FRÅ IAN KINSEY</u>	57
<u>INNSPEL NR. 7: FRÅ AUD KARIN OEN</u>	58
<u>INNSPEL NR. 8: FRÅ BREIVIK KRINS NÆRMILJØUTVAL</u>	58
<u>INNSPEL NR. 9: FRÅ IVAN OG LINN ANDERSEN</u>	60
<u>INNSPEL NR. 10: FRÅ MERETHE REFVIK</u>	61
<u>INNSPEL NR. 11: FRÅ INGVILD MYRHE, (FAU TJELDSTØ BARNEHAGE)</u>	61

Rong 23. JUNI 2011

**Jarle Kåre Oen
kommuneplanleggjar**

INNSPEL NR. 1: Frå Beate Blom Watnedal m.f.

Beathe Blom Watnedal og
Richard Martin Watnedal
Blomenutvegen
5337 Rong

ØYGARDEN KOMMUNE	
Sentralarkivet	
- 5 OKT 2010	
Dok.nr. 16	
År/saksnr 16/939	J.post ID: 1136
Ark.kode P	Q 80 23
Ark.kode S	Sakst. 170

Blomenutvegen 01.10.2010

Øygarden Kommune
Kommuneplanleggjar rådmannskontoret
Ternholmvegen 2
5337 Rong

Innspill til kommunedelplan for trafikksikring 2011 - 2014:

Vi vil med dette komme med innspill til den nye kommunedelplanen for trafikksikring i Øygarden kommune.

Vi har tidligere vært i kontakt med kommunen angående trafikkforholdene ved Blomvåg skule. Denne gangen håper vi på å bli hørt.

Vi bor i Blomenutvegen og har 3 barn som går i 5. 4. og 1.klasse på Blomvåg skule. For at de skal komme seg til og fra skolen, må de krysse riksvegen. Dette gjelder også barna som bor i Blomenutåsen. De to veiene på andre siden av riksveien for Blomvåg skule, har **ikke** felles ut/innkjørsel. Det er ca.100 meter mellom de to ut/innkjørlene. Fartsgrensen på riksveien er 60 km/t. Det er selvsagt en altfor høy fartsgrense ved en barneskule. I tillegg er det svært mange biler som kjører langt over fartsgrensen på stedet. Det foregår også en del stygge forbikjøringer og det er få bilister som tar hensyn til at dette faktisk er skolevegen for ca. 90 elever. Elevtallet ved skolen er dessuten økende.

Ved innkjørselen til skolen er det bussterminal, noe som gjør trafikkbildet enda mer uoversiktlig for skolebarna. Daglig ser vi barn på vei til og fra skolen som leker langs riksveien. Vi har også sett en del farlige situasjoner når barna kommer eller skal hjem med skolebussen. De løper ut i riksveien og tumler rundt i området. Det er mye trafikk forbi, også tungtrafikk.

Det er svært problematisk å krysse riksveien ved skolen også for voksne, og det er rett og slett direkte farlig for barn. Mot sørøst ser vi rett mot en bakketopp og bilene kommer derfor brått på. Fra nordvest kommer også bilene brått, da det er en slakk bakke, trær og svingete vei på strekningen. I tillegg til dette er det altså bussterminal og ut/innkjørsel (til skolen/byggefelt/bussterminal og til Blomenutvegen) på begge sider av riksvegen.

Vi er bekymret for barna våre og andres barn som ferdes ved den utrygge skoleveien.

Kommunen må ta oss på alvor og gjøre veien ved Blomvåg skole tryggere.
Fartsgrensen må settes ned til 40 km/t. Det må komme opphevet gangfelt, og det må synliggjøres at det er en skolevei!

Vennlig hilsen

*Beathe Blom Watnedal og
Richard Martin Watnedal*

INNSPEL NR. 2: Kjersti Nordøy

Fra: Kjersti Nordøy [mailto:kjersti.nordoy@broadpark.no]
Lagt inn: 12. oktober 2010 21:29
Lagt inn i: Postmottak
Diskusjon: Innspel til kommunedelplan for trafikksikring
Emne: Innspel til kommunedelplan for trafikksikring

Hei!

Eg har følgjande innspel til kommunedelplan for trafikksikring 2011-2014:

- 1) Haug/nabb ved enden av veg frå Harketstad mot rundkjøringa. Når ein kjem kjørande frå Harketstad mot rundkjøringa, er der på venstre side ein fjellnabb som gjer at bilar som kjem ut av rundkjøringa og skal inn til tidlegare Senterbygg sine lokaler/parkeringsplass, ikkje ser bilar som kjem frå Harketstad. Mange av desse sjåførane svingar til venstre inn mot parkeringsplassen utan å sjå seg til høgre, og bilistar som kjem frå Harketstad må vera ekstra merksame på eventuelle bilar som kjem rundt svingen. Dersom denne fjellnabben hadde vorte fjerna, så kunne ein lettare sett kvarandre. Har sjølv opplevd fleire nesten-uhell her fordi motgåande bilar svinger inn utan å sjå seg for.
- 2) Der burde vore sett opp ei fysisk sikring mot hovudvegen tvers over bussterminalen på Tjeldstø, slik at skuleborna vart "tvinga" til å bruka gangfeltet. Slik det er no, er lettaste vegen å gå tvers over, utanom gangfeltet, og der er for lengst etablert ein sti over marka. Dersom her hadde vore sett opp eit solid gjerde eller anna fysisk sperring, som gjorde det ubekvent å bruka denne "snarvegen" ville gangfeltet vorte nytta slik det skal. Slik det er idag, er det for dårleg sikt rundt svingen vestover, slik at det er lett for at nokon vert påkjørt her.
- 3) Området rundt Alvheim skule er framleis for dårleg, og parkeringsforhold i samband med henting og bringing på SFO og skule er særskilt trafikkarleg. Her burde vore ein ordning der ein kunne parkere bilen på skikkeleg vis, utan å måtta rygga der ungar vert slept av bilar eller der busen skal forbi. Det er òg born som kjem gåande til skulen om morgonen i mørket, og dei er særskilt utsett i denne tida. Viser ellers til sak vedkomande søknad om skuleskyss til Alvheim, der trafikforholda på skulevegen til Alvheim er skildra.

Vonar dette er nyttige innspel i samband med det pågåande arbeidet med trafikksikringsplan for kommunen.

Mvh
Kjersti Nordøy

INNSPEL NR 3: FORSLAG TIL TRAFIKK-SIKRINGSTILTAK FRÅ FAU RONG SKULE – E-post datert 21.12.10

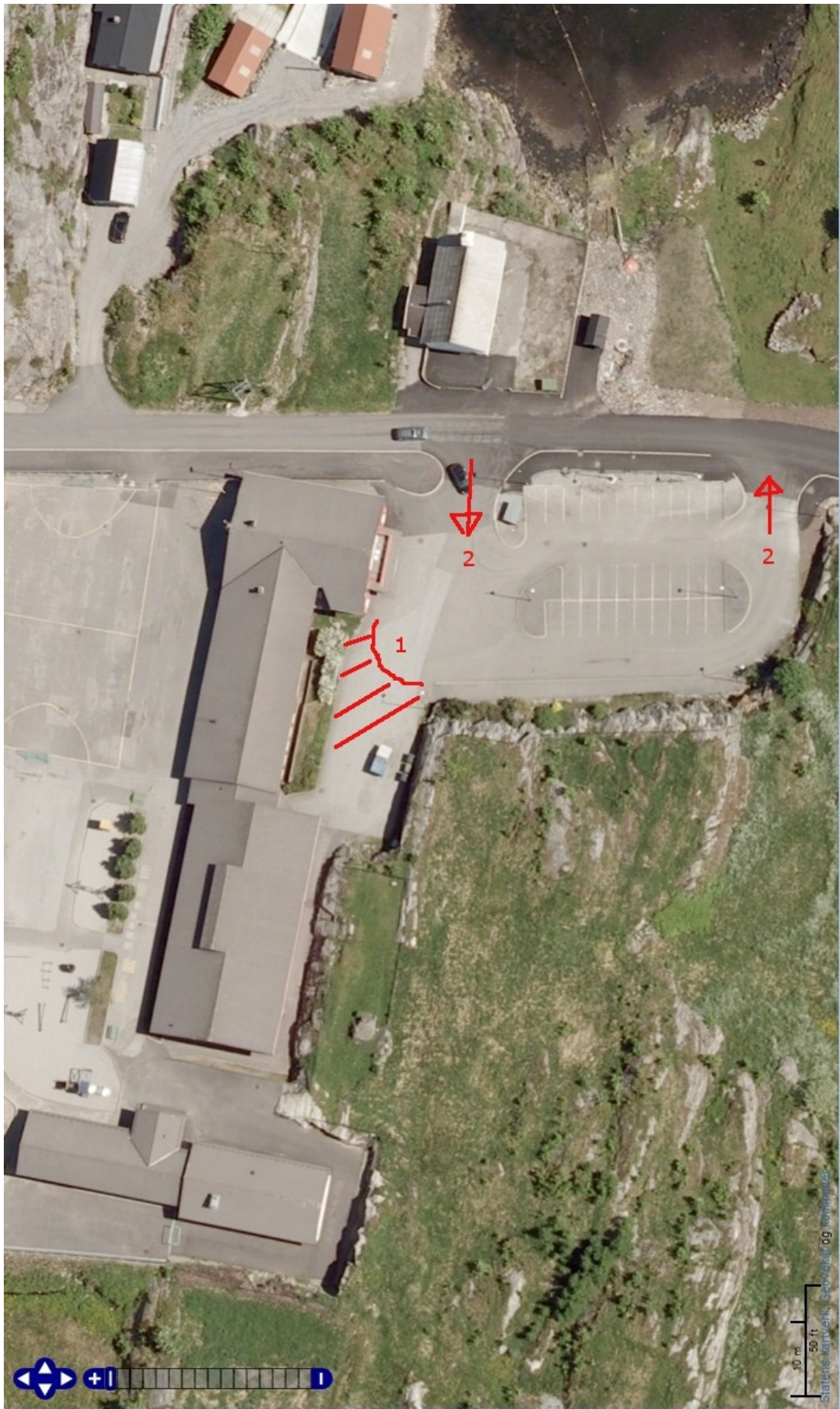
1. Avslutningar på fortau i overgang mellom fortau og vei må tilpassast betre då det no vert kantar som er såpass høge at dei skapar problem for rullestolbrukarar, barnevogner og syklistar. Sjå eksempelvis første innkjøring til bustadhus på høgre sida etter Rong senter mot skulen ([Sjå bilde Nygardsvegen på side 3, punkt nr 1](#)). Dette fører også no til at barn som sykklar til skulen føretrekker fortau på venstre side av Nygardsvegen frå Rong senter, for så å krysse vegen ved Haugetun der dette fortauet ender([Bilde Nygardsvegen, punkt 2](#)).
2. Skilting om 30 Sone, då gjeldane for heile Nygardsvegen frå krysset ved hovudveg v/Rong senter. Her då også med skilting som viser at man kjører på ein skuleveg ([Bilde Nygardsvegen, punkt 3](#)).
3. Fleire fartsdumpar, då på strekninga Nygardsvegen mellom Rong Senter og Rong Skule.
4. Fleire overgangsfelt, då ved Haugetun ([Bilde Nygardsvegen, punkt 4](#)) der fortau på Nygardsvegens sørsida ender, samt også eit overgangsfelt ved Arsettunet ([Bilde Nygardsvegen, punkt 5](#)).
5. Flytte overgangsfeltet som kryssar vegen mellom Rong Senter og bensinstasjonen. Dette overgangsfeltet er plassert mellom to T-kryss noko som gjer det veldig uoversiktleg både for bilistar og gåande. Overgangsfeltet må flyttes til nordsida av krysset som leder inn til Rong Senter/Nygardsvegen ([Bilde Rong Senter på side 4, punkt 1](#)). Dette vil ikkje berre gjere overgangsfeltet meir oversiktleg, men man får då også plassert overgangsfeltet slik at man også fangar opp gåande som kjem opp gangvegen frå Ungdomsskulen. Desse kryssar i dag vegen på denne staden sjølv om det ikkje er overgangsfelt her. Det er også viktig å få god belysning ved alle overgangsfelta i krysset for at dei skal verta so oversiktlege som mogleg.
6. Lysregulerte overgangfelt lang hovudvegen. Hovudvegen over Rongøy er sterkt trafikkert av både personbilar og tungtransport. Man opplever stadig at trafikken ikkje respekterer dei gåande som ventar på å kunna kryssa vegen, og det vert då berre spørsmål om tid før ein vil oppleve ei ulykke der den gåande "trudde" bilen kom til å stoppa. Lysregulerte overgangsfelt vart innført i Fjell Kommune på strekninga Kolltveit – Ågotnes av same grunn, dette då etter fleire ulykker i overgangsfelta. Det skulle vera unødvendig å ikkje ta lærdom av dette før det skjer ulykker på Rong òg.
7. Nedsett fartsgrense mellom 50 sona v/Ormhillaren og 50 sona ved Rong Senter ([Bilde Rong på side 5, punkt 1](#)). Samt autovern eller liknande fysisk hindring mellom hovudveg og gang/sykkelveg. Dette ikkje berre for å hindra ulykker der trafikk frå hovudveg ender opp inne på gang/sykkelveg men også for å hindra born frå å kunna springa ut i hovudvegen.

8. Breiare gangfelt langs hovudvegen v/kulturhuset – fotballbana ([Bilde Rong, punkt 2](#)), deler av gangfeltet er her for smalt samtidig som at det ikkje er avgrensa mot hovudveg med autovern eller liknande.
9. Innkjøring forbode v/ "gymnastikksal". Området ved inngangen til gymnastikksalen ([Bilde Rong Skule på side 6, punkt 1](#)) vert brukt som parkeringsplass av foreldre som hentar/leverer barna til skulen, og dei må då rygga ut at når barnet er levert. Området dei då rygger på er sterkt trafikkert av barn på veg inn eller frå skulen. Vi ønskjer at man ser nærare på moglegheiter for å delvis fysisk sperra området i samanheng med bruk av innkjøring forbode skilting. Men likevel med moglegheit for varelevering og innkjøring for rullestoltilpassa bilar. Området har i seinare tid vorte endra på, då ved oppføring av "skatepark" og med påfølgande ny plassering av avfallseiningar. Dette har likevel ikkje endra kjøremønsteret til foreldre som leverar/hentar born. Det er her ønskelig å fremma eit kjøremønster der av og på stigning går føre seg utan rygging.
10. Skilting av inn - og utkjøring ([Bilde Rong Skule, punkt 2](#)) ved skulen med einvegskjørt og innkjøring forbode, då slik at trafikken vert leda inn innkjørselen nærast skulebygningen og ut ved enden av parkeringsplassen.









INNSPEL NR 4: Frå Trond Semshaug

Fra: Trond Semshaug
Sendt: 03.01.2011
Til: Postmottak
Kopi:
Emne: kommunedelplan for trafikksikring 2011 - 2014

Hei

Har et innspill i forbindelse med kommunedelplan for trafikksikring 2011 - 2014:

Det bør sees nærmere på trafikksikkerheten ved busstoppet/krysset ved Alvheimstræet Se vedlagte link til kart

<<http://kart.finn.no/?lng=4.81166&lat=60.60157&tab=search&zoom=18&mapType=finnhybrid&markers=4.81487,60.60191,r,Brukerdefinert&activetab=search&WT.mc_id=share_map_email>>

Her busstoppet med busskur lagt opp kun for passasjerer som skal nordover. Sørgående busser stopper her midt i krysset, og skaper mange trafikkarlige situasjoner, med born og andre passasjerer som krysser vegen.

Håper dette kan sees på i forbindelse med kommunedelplan for trafikksikring 2011 - 2014

Mvh
Trond Semshaug

INNSPEL NR. 5: Frå Tore Midthus

Fra: Tore Midthus
Sendt: 04.01.2011
Til: PostmottakPostmottak
Kopi:
Emne: Innspel om trygleik og trafikksikring

Innspel til planen skal sendast til: Øygarden kommune, Kommuneplanleggjar rådmannskontoret

Hei

Her er ett forslag til trafikksikring ved Torsvik.

Farten ved ved Torsvik ved før busstopp nærmest Rongesund bro bør reduseres fra 80 km/t til 60 eller 50 km/t frem til 50 Sone over Rongesund broen mot Rong.

Det har her vært flere ulykker og neste ulykker med både dyr og kjøretøy. Det bør lages ett

overgangsfelt som gir gående som bruker buss tilbudet mulighet til å krysse hovedvei fra buss stopp uten fare for å bli påkjørt (se vedlagt kart for forslag)

Vil være ett enkelt tiltak uten store kostnader

Ønsker også å informere kommunen om at buss skur mot hjeltefjorden som det her er snakk om, ikke har masse under hele buss skuret, noe som bør vurderes om slik det står pr i dag ikke utgjør noe fare for de innbyggere som bruker dette buss skuret. Er nok noe stein som har rast ut over tid ser det ut som. Hvis ikke buss skuret har ett betong fudament i bunn eller festet på noe annen måte vil nok skuret ramle ned i skråning på sikt.

Ring eller send med mail hvis det er behov for mer forklaring (tlf 41807579)

Hilsen Tore Midthus

INNSPEL NR. 6: Frå Ian Kinsey

Innspel frå Ian Kinsey notert i samtale og kvittert på e-post datert 28. januar 2011:

Hei,

Syner til samtale på servicetorget i dag.

Etter avtale har vi registrert ditt innspel om “farleg kryss” der vegen frå Storevarden mot riksvegen møter vegen som går vidare oppover til den nye byggjefeltet “Storevarden 2” / nedover mot busstopp og riksveg, (i enden av bakken) . Bilane som kjem nedanfrå (frå riksvegen) har for stor fart og det har nesten skjedd kollisjonsulukker med biler som kjem ovanfrå (Storevarden) . Forslaget ditt på denne strekninga er fartsreducerande tiltak som t.d. fartshumpar og nedsett fartsgrense. Her kan det vera både offentlege og private eigarar for delar av strekninga som evtnt. ansvarleggjer ulike aktørar.

Innspelet vil vi ta med oss når plannemnda skal på synfaring i Rong Krins den 7. februar frå kl. 09.00 -11.00. Vi vil sjå nærare på dette punktet.

FAU ved Rong skule har alt laga ei gjennomtenkt liste med trafikksikringstiltak i forkant av synfaringa. Oversender denne til orientering.

Med vennleg helsing

Jarle Kåre Oen
Kommuneplanleggjar
Øygarden kommune

Telefon : 56 38 20 65

E-post : jko@oygarden.kommune.no **Heimeside** : www.oygarden.no

INNSPEL NR. 7: Aud Karin Oen

E-post frå Aud Karin Oen dat 30.01.11:

Hei

Eg les referat frå trafikksikringsnemnda og ser at dei har vore på synfaring i Breivik krins utan å ha merka seg følgjande:

Rossnesfeltet utvidar seg stadig og fleire bruka busstopp i Ure. Her er det 80 sone og forbikjøringsmerking i veggana. Strekninga frå Osundet bru er ein ynda øveplass for trafikkskular til å driva forbikjørings- øving. Dette er livsfarleg! I dette kryssar dagleg born og vaksne vegen frå skulebuss og anna. Vegen er og lite oversiktleg og bilane kjem brått på frå nord når ein skal kryssa veggana.

Her bør det verta 60 sone heilt frå Osundet bru, samt forbikjøring forbudt. Det er og planlagt 95 nye bustader i Rossnesfeltet heilt ned mot dette området. Vonar dette var eit innspel de kan ta med dykk vidare.

Aud Karin Oen

INNSPEL NR. 8: Breivik Krins Nærmiljøutval

Øygarden kommune
V/Ingunn Harkestad

Breivik 6. februar 2011

5337 Rong

Innspill til trafikksikringsplan for Øygarden kommune.

Nærmiljøutvalget for Breivik Krins vil komme med noen saker som er viktig for trafikksikring i krinsen vår.

1. Kollsnesveien:

Nærmiljøutvalget for Breivik Krins vil ha en gang- og sykkelvei fra Kollsnes Prosessanlegg til Øygardsveien, hovedveien i Oen. Trafikken har økt kraftig på denne veistrekningen de siste årene. Denne delen av Kollsnesveien er uoversiktlig, en del vinger på denne strekningen. Kollsnesveien og Breivikveien blir brukt som turvei, en tar runden rundt. Denne runden er populær for lokalfolk og folk som bor i leir på Kollsnes Prosessanlegg. Statoil mener at sikkerhet er det viktigste i virksomheten til selskapet. Nærmiljøutvalget for Breivik Krins er enig i dette og mener at det burde være enkelt å få til anlagt en gang- og sykkelvei på denne strekningen. Da en har aktører med en slik oppfattelse vedrørende sikkerhet burde det være mulig å få til gode økonomiske rammer rundt prosjektet.

2. Veikryss Kollsnesveien/Øygardsveien

Nærmiljøutvalget for Breivik Krins mener det må etableres et gangfelt over Kollsnesveien. En må forbinde gang- og sykkelvei på begge sider med et gangfelt. Tiltaket må anses å være utrolig billig om det kan hindre en påkjørsel.

3. Øygardsveien ved O-Sundet bru.

Nærmiljøutvalget for Breivik Krins er svært tilfreds med utbedringen på innkjørsel til Kollsnes Næringspark med tilhørende gang- og sykkelvei. Nærmiljøutvalget mener at arbeidet ikke er helt ferdigstilt da det mangler gang- og sykkelvei fra sørside av O-sundet bru til avkjørsel til Nålura. Denne veien er blitt mye mer benyttet av unge myke trafikanter etter at Breivik skole ble nedlagt og elevene ble flyttet til Blomvåg skole. Barna må da bevege seg ut på en usikret 80 km/t vei, noe som er helt uakseptabelt. Den lille biten som mangler med gang- og sykkelvei må snarlig anlegges. Nærmiljøutvalget for Breivik Krins mener at en må som strakstiltak sette farten ned til 60 km/t fra sørsiden av O-sundet bru til etablert 60 sone gjennom Oen. Samme strekning må få dobbel sperrelinje slik at en unngår forbikjøring

4. Breivikveien over Breivik gard.

Nærmiljøutvalget for Breivik Krins mener at en må få fartsgrense på 30 km/t like før Breivik Barnehage og til kryss Kollsnesveien/Herdleværveien, Gardholet. En bør etablere noen fartsdumpe på denne strekningen som en tilleggs barriere. Asfaltdekke er svært dårlig fra Breivik Barnehage og til avkjørsel til Rinden. Dette må fornyes. Det kan ikke være vanskelig å forstå at en må ha lav fart på en vei som benyttes til tur for barn tilknyttet Breivik Barnehage. Det ligger to gardstun på samme strekning som også kan dra stor nytte av lav hastighet.

5. Breivikveien

Strekningen toppen Gulltona til Stølevannet må det etableres fartsdumpe.

6. Breivikveien

Strekningen Småhaugen til Øygardsveien, riksvei, må det etableres fartsdumpe strekningen.

7. Kollsnesveien

Ved Hilldalsvannet / Kvernehuset må etableres parkeringsmuligheter. Denne plassen som er der er for liten og ligger i en sving noe som fører til farlige situasjoner.

Håper at våre innspill blir tatt med i planen og blir iversatt. Vi håper på en tilbakemelding om innspillet er tatt med, eventuelt en begrunnelse hvorfor forslaget blir forkastet.

Med vennlig hilsen
Knut Børge Breivik
Nærmiljøutvalget for Breivik Krins

INNSPEL NR. 9: Ivan og Linn Andersen

Innspel sendt som e-post frå Ivan & Linn Andersen dat. 6. febr. 2011

Tillegg vedrørande Trafikksikringsplan strekningen Osundet-Kollsneskrysset:

Ynskje om sikringstiltak i Ura:

Vegen er brukt som skuleveg, og born må kryssa vegen i 80-sone, der det ikkje er god sikt på austsida av vegen mot sør. I tillegg sluttar gang- og sykkelvegen på vestsida av vegen, og fortset på austsida av vegen. Det hadde vore hensiktsmessig med nedsatt fartsgrense og overgangsfelt her.

Ynskje om sikringstiltak ved Nålsundet/Rossnes Bustadfelt:

Viser til tidlegare sendt brev der info om antal boeinheitlar i området. Det er mange born som nyttar vegen som skuleveg, og tar buss til og frå skulen. Dei må kryssa vegen både frå aust og vestsida, på dei tidspunkta på dagen, då det er mest trafikk til og frå Kollsnes og Sture, samt andre som køyrer til og frå arbeid. Det er ikkje naudsynt å forklare dei sikkerheitsmessige bekymringar som dette medfører. Her må fartsgrensa ned og overgangsfelt med fartsdumpar etablerast. Fint om me kunne tatt ei synfaring saman med dykk og evt Statens Vegvesen.

Ynskje om sikringstiltak ved Kollsneskrysset: Her kryssar innkøyrsla til Kollsnes ein gang- og sykkelveg som går på vestsida av vegen. Det hadde vore naturleg med overgangsfelt her som bind saman denne gang- og sykkelvegen.

Fint om me kunne tatt ei synfaring saman med dykk og evt Statens Vegvesen.

Tillegg til desse punkta, ser me at det ikkje har vorte teke med sikringstiltaks ynskje frå Nærmiløutvalet for Nord i Oen/Austlandet. Her er eit busstopp, som burde vurderast fjerna, evt utbedre utkøyrsel. Dette er ein svært farleg stad for fotgjengarar/syklistar å kryssa vegen. Her ynskjer Nærmiløutvalet at det vert satt inn tiltak for å betra sikkerheita til dei som må kryssa vegen, med overgangsfelt

Mvh

Ivan & Linn Andersen

INNSPEL NR. 10: Merethe Refvik

E-POST FRÅ MERETHE REFVIK 29. MARS 2011:

Jeg har visst glippet på referat nr. 6 fra da dere var på Toftøy. Siden dere også ser på buss-skur. I Toftevågen (der veien går ut til Løten), er det ikke buss-skur, men dette er stopp for bussen til ungdomsskolen. Er det mulig å få opp et buss-skur her?

Hilsen Merethe

INNSPEL NR. 11: Ingvild Myrhe (FAU – Tjeldstø Barnehage)

Hei

Takk for at vi får mulighet til komme med innspill. I Tjeldstø barnehage har Fau noen punkter vi ønsker vurdert. Har noen eksempler på løsninger også ;-)

Håper de andre barnehagene har benyttet muligheten til innspill, jeg videresendte til de andre representantene som sitter i Kfu, siden det ikke vil bli flere møter før til høsten.

Parkeringsplassen ved Tjeldstø barnehage er uoversiktlig ved av og på stiging i rush tiden, trangt og vanskelig og snu. Dårlig utelys på parkeringsplassen, spesielt mot barnehagen og mellom parkeringsplassene. Uoversiktlig påkjøring fra den nederste P-plassen, om vinteren, - mange nesten ulykker i svingen, kun flaks at det ikke har hendt noe enda.

Skrent mellom denne parkeringsplassen og kryss bør sikres slik at småbarn ikke detter utfor. Planer for deponering av snø, den ligger og opptar plass for bilene. Smal vei, sving og dype grøfter, vinterstid med sen brøyting eller dårlig strøing, er det stor fare for utforkjøring og sammenstøt/påkjørsel. (Fylle ut grøft for å redusere skadeomfang) Krysset ved avkjørselen til barnehagen/boligfelt og hvor en eventuell ny vei til skole vil komme, er uoversiktlig (strakstiltak sladrespeil).

Veien videre fra dette krysset langsmed banen på Nesemyra og bort til butikken, er smal for 2 biler, det medfører mye venting.(ex. flytte fortau v parkeringsplassen? Kan gi god plass)
Ønske om fortau langs veien helt frem til overgangsfelt.(mangler et stykke langs med parkeringsplassen ved butikken)

Tilføyning:

Rundkjøringen er kommentert i rapporten, men vil bare nevne barn på 1m +/- ser ikke veien på den andre siden av rundkjøringen, og vise versa for biler - ser ikke barna.(Haugen av stein og ugress i rudkjøringen tar all sikt. Mange farlige episoder. Høy fart og nestenulykker).

Mvh Ingvild Myhre
Fau leder Tjeldstø barnehage.

Vil også nevne:

Skolevei for Ådnevik og Harkestad, mellom kryss Ådnevikavegen og Harkestadvegen - mot fortau. Det er ved flere tilfeller observert bilspor etter utforkjøring fra veien ned på grusvei parallelt. Håper ikke det er unna manøver for ikke å kjøre på skolebarn i mørket. Smal vei og dårlig lys gjør dette lille stykket til ganske mørkt, smalt og guffent vinterstid.