



Fitjar kommune

# Trafikktryggingssplan

## 2021 - 2031

Kommunedelplan



16.03.2022

## Innhald

<b>INNHALD</b> .....	<b>2</b>
<b>1 INNLEIING OG BAKGRUNN</b> .....	<b>3</b>
1.1 BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....	3
1.2 ORGANISERING AV PLANARBEIDET .....	3
1.3 ORGANISERING AV TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET .....	4
<b>2 MÅLSETJING</b> .....	<b>7</b>
2.1 NULLVISJON.....	7
2.2 SÆRSKILTE FOKUSOMRÅDE.....	8
<b>3 OVERORDNA FØRINGAR OG TIDLEGARE PLANARBEID</b> .....	<b>9</b>
3.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 (NTP).....	9
3.2 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ VEG 2018-2021 .....	9
3.3 HORDALAND FYLKESKOMMUNE; HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING I HORDALAND 2014-2017 .....	10
3.4 KOMMUNEPLANENS SAMFUNNSDEL 2020-2040, FN SINE BEREKRAFTSMÅL OG GRØN MOBILITET.....	10
3.5 BEREKRAFTIG DISTRIKTSMOBILITET .....	11
3.6 KOMANDE PLANAR.....	12
<b>4 REGISTRERINGAR OG PROBLEMANALYSE</b> .....	<b>13</b>
4.1 FAKTA OM KOMMUNEN .....	13
4.2 TRAFIKKMØNSTER .....	14
4.3 VEGSTANDARD .....	16
4.4 ULUKKESSTATISTIKK.....	17
4.5 SKULEVEGAR.....	19
4.6 TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ SJØ .....	23
<b>5 TILTAK</b> .....	<b>23</b>
5.1 TILTAK FITJAR SENTRUM.....	24
5.2 OMTALE AV NOKRE FYSISKE TILTAK .....	24
5.3 HALDNINGSSKAPANDE ARBEID .....	25
5.4 PRIORITERTE IKKJE-FYSISKE TILTAK .....	26
5.5 PRIORITERTE FYSISKE TILTAK .....	27

# 1 Innleiing og bakgrunn

## 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Fitjar kommune sin gjeldande trafikktryggingsplan er ein fullrevisjon frå 2014-2022, og vart handsama som ein kommunedelplan. I kommunen sin planstrategi for 2020-2023 går det fram at trafikktryggingsplan for Fitjar skal ha si hovudrullering i 2021. Trafikktryggingsplanen for 2021-2031 skal vera ein revisjon av planen frå 2014 med oppfølging av dei tiltaka som ikkje vart realiserte i førre planperiode. Det er komen inn mange nye innspel til denne revisjonen av planen, og desse er handsama av arbeidsgruppa.

Ein oppdatert TS-plan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men også for søknad og påtrykk overfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet. I Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017 står det slik:

*«Med Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013 oppretta fylkeskommunen mellom anna ei eiga tilskotsordning for utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar.... Alle ulukker skjer i ein kommune. Lokalt trafikksikringsarbeid er avgjerande for å nå målsetjingar om reduksjon i tal drepne og hardt skadde. Kommunane er særleg viktige for å sikre eit heilskapleg fokus på førebyggjande arbeid blant barn og unge. Med denne handlingsplanen ønskjer fylkeskommunen å styrke føresetnadene for kommunane sitt trafikksikringsarbeid ytterlegare. Dette vert gjort gjennom å vidareføre eksisterande samarbeid med kommunane, vere pådrivar for sertifisering av "trafikksikre kommunar", samt å innføre ei ny tilskotsordning for mindre, fysiske tiltak som er prioritert i kommunale trafikksikringsplanar.»*  
(Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017)

## 1.2 Organisering av planarbeidet

Fitjar kommune er tiltakshavar for planarbeidet, og trafikktryggingsplanen (TS-planen) vert utarbeidd som ein kommunedelplan.

Multiconsult Norge AS har vore konsulent i planarbeidet. Prosjektleder frå Multiconsult Norge AS har vore Ranja Blomvågnes Sjøstrøm.

Prosjektansvarleg frå oppdragsgjevar og tiltakshavar har vore teknisk sjef, Randi Karin Habbestad.

Konsulenten har arbeidd tett opp mot ei tverrfagleg arbeidsgruppe nedsett av kommunen. Denne har vore sett saman slik:

- Nils Hopland Blikra, politikontakt
- Dag Foseid, Vestland fylkeskommune
- Bente Isdal, Statens vegvesen
- Knut Olav Røssland, Trygg trafikk
- Tore Nesbø, driftssjef/brannsjef Fitjar kommune
- Gisle Vik, arbeidsleder Fitjar kommune
- Øystein Sørli, plansjef Fitjar kommune
- Randi Karin Habbestad, teknisk sjef Fitjar kommune
- Ranja Blomvågnes Sjøstrøm, prosjektleder, Multiconsult
- Svein Andersland, seksjonsleder akva og plan, avdeling Stord, Multiconsult

Utval for plan og miljø vedtok i møte 2. februar, sak PS 10/21 oppstart av "Trafikktryggingplan for Fitjar 2021 - 2031. Frist for å komme med innspel til planen vart sett til **14.03.2021**

Utval for plan og miljø vedtok i møte 15.juni, sak 41/21. Planen skal leggjast ut til offentleg høyring to gonger. Frist for å komme med merknad til planen 1.gangs høyring var **20.08.2021**.

*Vedtak: "Utval for plan og miljø vedtek å leggja Trafikktryggingsplanen for Fitjar kommune 2021 - 2031 ut til offentleg ettersyn. Utvalet vil etter høyring prioritere tiltak, og planen vil bli lagt ut til offentleg ettersyn to gonger. Utvalet ber om at område i sjø blir lagt meir konkret inn i planen, med fartsgrenser, utsette område og andre farar."*

### 1.3 Organisering av trafikktryggingsarbeidet

Fitjar kommune vil arbeida med å verta ein trafikksikker kommune i samsvar med Trygg Trafikk sine retningslinjer ([www.trafikksikkerkommune.no](http://www.trafikksikkerkommune.no)).

Trafikksikker kommune vil seie at ein skal arbeida med trafikktryggleik på ein annan måte enn tidlegare. Tidlegare har TS-planar i all hovudsak handla om fysiske tiltak og har mangla ei heilskapleg trafikktryggingstenking. For å sikra dette har Trygg trafikk utarbeidd kriteria og sjekklister som kan vera eit verktøy i arbeidet med å kvalitetssikra det kommunale trafikktryggingsarbeidet. Kommunen har ei svært viktig rolle i trafikktryggingsarbeidet, og rår over mange verkemidlar innan sitt myndigheitsområde.

Fitjar kommune planlegg å verta sertifisert som trafikksikker kommune i starten av planperioden. Dette inneber at kommunen skal arbeida meir systematisk med trafikktryggleiken i inneverande periode. Dersom kommunen vert sertifisert, vil det stimulera til å få meir fylkeskommunale midlar til dette viktige arbeidet.

#### Kriterie som må oppfyllest

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggingsarbeidet hjå ordføraren og rådmannen. Delansvar skal ligga hjå den enkelte einingsleiar.
- Kommunen har eit utval med ansvar for trafikktryggleiken
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleiken i HMS/internkontrollsystemet som inneheld reglar for reise og transport i regi av kommunen og ved kjøp av transporttenester
- Trafikktryggleik er eit årleg tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutval (AMU)
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulukker og trafikkuhell (materielle skadar) i kommunen
- Trafikktryggleik er ein del av kommunen sitt folkehelsearbeid
- Kommunen har ein trafikktryggingsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Planen skal ivareta både trafikantretta og fysiske tiltak.
- Kommunen har eit godt system for å handsama søknader om skyss pga. særleg farleg skuleveg
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektor

Ulike organisasjonar og forvaltningsnivå har ansvar for gjennomføring av trafikktryggingsarbeidet i kommunen. Fleire av ansvarsområda vil vera samanfallande, og samarbeid på tvers av organisasjonane er ein føresetnad for at arbeidet med trafikktrygging skal kunne utførast på ein god måte.

#### Ansvarlege for fysiske tiltak på vegnettet

- E39: Statens vegvesen
- Fylkesvegar: Vestland fylkeskommune/Statens vegvesen
- Kommunale vegar: Fitjar kommune

#### Ansvarlege for trafikantåtfærd

- Opplæring: helsestasjonar, barnehagar, skular, politi, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, køyreskular
- Informasjon: Statens vegvesen, Fitjar kommune, Trygg Trafikk, Vestland fylkeskommune
- Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen



## Planen gjeld for fylgjande vegar:

### Riksvegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
E39	Stord grense-Engjavika					
	Engjavika-Levågslia	13821	6,6-10,3	80	Delvis	Delvis
	Levågslia- x Sandvikvåg	350	8,1-8,9	60	Delvis	Delvis
	Sandvikvåg fk	570	8,3-16,1	50	Ja	Ja

### Fylkesvegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
FV 545	Stord grense - X E39 Sandvikvåg	17061	4,0 - 8,8	40/50/60/80	Delvis	Delvis
FV 5068	Stord grense-Selevik	3192	3,1 - 4,7	40/60	Nei	Delvis
FV 5070	Rydland-Vastølen	1530	4,2 - 4,9	40/50	Delvis	Delvis
FV 5070	Vastølen-X Fitjar laks	4675	3,7 - 7,1	50/ 60	Nei	Delvis
FV 5070	X Fitjar laks-X RV 545 Fitjar	2895	3,8 - 7,0	40/50/ 60	Delvis	Ja
FV 5072	X FV 545 Spanstegen-Tveit	2814	3,6 - 6,2	80	Nei	4 stk
FV 5072	X FV 5072 Tuftaland-Skumsnes	990	3,5 - 5,8	80	Nei	Nei

### Kommunale vegar

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
Kv 1257	Seterbøvegen	1342	2,5	50	Nei	Nei
Kv 1258	Koløyvegen	2446	4	50	Delvis	Ja
	Hellandsvegen (Hellandsneset)	224	3	50	Nei	Nei
Kv 1310	Hellandsvegen (Hellandsfjorden)	302	3	50	Nei	Nei
Kv 1209	Rundamyr	461	3,5	30/50	Nei	Ja
Kv 1210	Nordresjøvegen	714	5,5	50	Ja	Ja
Kv 1214	Buskabrekko	188	4	30	Nei	Ja
Kv 1213	Grutle	594	3	30/50	Nei	Ja
Kv 1212	Valbergvegen	353	3	30/50	Nei	Ja
Kv 1205	Kalveid	398	3,5	30	Nei	Ja
Kv 1203	Hegranesvegen	201	3,5	50	Nei	Nei
Kv 1229	Kvednavegen	1463	2,5	30	Nei	Nei
Kv 1227	Fitjargardsvegen	940	3,5	50	Nei	Delvis
Kv 1216	Vikeleite	1408	3,5	50	Nei	Nei
Kv 1273	Kjerelvsvegen	570	3	30/50	Nei	Ja
Kv 1299	Gamle Vestbøstadvegen	1361	3	50	Nei	Nei
Kv 1217	Nesbøvegen	1215	3	50	Nei	Nei
Kv 16	Geilo	319	2,5	50	Nei	Nei
Kv 1221	Sjøsbrekko	300	4,5	50	Ja	Ja
Kv 1295	Vestre Prestbøvegen	265	5	50	Nei	Nei
Kv 1215	Vestbøstadvegen	63	3	50	Nei	Nei
Kv 1217	Rimbareidvegen	1200	4,5	30/50	Delvis	Ja

Veg	Strekning	Lengde	Bredde	Fartsgr.	G/S veg	Veglys
	Storhaugvegen	245	4,5	30	Delvis	Ja
Kv 1294	Austre Prestbøvegen	337	5	50	Nei	Ja
Kv 1223	Gamlevegen	378	2	50	Nei	Delvis
Kv 1207	Bakken	248	3,5	30/50	Nei	Ja
Kv 1241	Varhaugsvegen	195	3,3	30	Nei	Ja
Kv 1239	Elvavegen	441	3,5	30	Nei	Ja
Kv 1243	Havnahagen	460	3,5	50	Nei	Ja
Kv 1242	Austre Bakkaveg	332	3,5	50	Nei	Delvis
Kv 1240	Vestre Bakkaveg	444	5,5	30	Ja	Ja
Kv 1238	Gamlehavnavegen	519	3,5	50	Ja	Ja
Kv 1237	Havnavegen	861	5,5	30/50	Ja	Ja
Kv 1283	Tednekleivo	278	5	30	Delvis	Ja
Kv 1233	Liarhaugvegen	426	3,5	30	Nei	Ja
Kv 1235	Stølen	360	4	30	Nei	Ja
	Søre Stølen	666	5	30	Ja	Ja
Kv 1231	Steinabrekko	938	5	30	Ja	Ja
Kv 1245	Rossnesvegen	2610	5	40	Ja	Ja
Kv 1284	Rossnessvingen	214	5	40	Nei	Ja
Kv 1285	Rossneshagen	195	5	40	Nei	Ja
	Storhaugtunet	235	5	40	Nei	Ja
Kv 1286	Ørnavarden	635	5	40	Nei	Ja
Kv 1287	Rossnesbakken	740	5	40	Ja	Ja
Kv 1288	Rossnesbrotet	358	5	40	Ja	Ja
Kv 1249	Vardavegen	568	5	50	Nei	Ja
Kv 1247	Leirpollvegen	1376	5	50	Nei	Ja
Kv 1278	Osternesvegen (Gloppevågen)	247	2,5	50	Nei	Nei
Kv 1278	Osternesvegen (Tveit-Stokken)	621	2,5	50	Nei	Nei
Kv 1281	Sandvikvegen	592	3,5	50	Nei	Nei
Kv 1282	Færøysundvegen	1060	3	50	Nei	Nei
Kv 1320	Hovland	386	3	50	Nei	Nei
	Fiskanesvegen	571	4,5	50	Nei	Delvis

## 2 Målsetjing

### 2.1 Nullvisjon

«Nullvisjonen» er ein visjon om eit veg- og transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre:

- Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vera aktsame
- Styresmaktene skal sørge for at veg- og transportsystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde. Trafikksystemet skal vera tilpassa mennesket si tåle- og meistringsevne.

Nullvisjonen vil seie at me skal førebyggja tap av liv og helse gjennom å avgrensa skadane i dei ulukkene som me ikkje klarer å hindra.

Nullvisjonen er forankra i det nasjonale planverket, og vert vidareført i fylkeskommunalt og kommunalt trafikktryggingsarbeid.

### Nullvisjon

Visjonen for

trafikktryggingsarbeidet i

Fitjar kommune er at

ingen skal bli drepne eller

hardt skada i trafikken.

Nullvisjonen har tre grunnpilarar:

#### Etikk

- Alle menneske er unike og uerstattelege
- Vi kan ikkje akseptere at eit stort tal menneske vert drepne eller hardt skada i trafikken kvart år

#### Vitskap

- Mennesket sine fysiske og mentale føresetnader er kjent og skal liggje til grunn for utforminga av vegsystemet
- Kunnskapen om vår avgrensa meistringsevne i trafikken og tåleevne i ein kollisjon skal leggje premissa for val av løysingar og tiltak
- Vegtrafikksystemet skal leie trafikantane til sikker åtfærd og beskytte mot alvorlege konsekvensar av normale feilhandlingar

#### Ansvar

- Trafikantane, styresmaktene og andre som kan påverke trafikktrygginga, har delt ansvar
- Trafikantane har ansvar for eiga åtfærd. Dei skal vere aktsame og unngå medvitne regelbrot
- Styresmaktene har ansvar for å tilby eit vegsystem som leier til sikker åtfærd og beskytter mot alvorlege konsekvensar av normale feilhandlingar
- Kjøretøyprodusentane har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy
- Politi og andre aktørar som ulike interesseorganisasjonar, har ansvar for å tilretteleggje for å bidra til at trafikktrygginga vert best mogleg

## 2.2 Særskilte fokusområde

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturleg å rette fokus mot dei alvorlegaste ulukkene. Då må me også ha kunnskap om kva for ulukker som fører til dei alvorlegaste skadane. Registreringar syner at flest ulukker i Fitjar skjer som utforkøyningar. Dette fører til at ein må kartleggja særleg trafikkfarlege punkt på vegnettet med omsyn til utforkøyningar, og kartleggja sidearealet for reduksjon av omfang på ulukkene.

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det også naturleg å retta fokus mot potensielle feilhandlingar og konsekvensar av desse. Dette inneber å ha særskilt fokus på strekningar der det ferdast mange unge og umodne trafikantar som t.d. skulevegane. Vegsystemet skal leia til trygg åtferd, og dette krev ekstra merksemd på skulevegane der me veit det er større tettleik av trafikantar med lågare meistringsnivå. Det er også slik at fotgjengar- og sykkelulukker normalt sett er sterkt underrapportert i ulukkesstatistikkane.

I dei fleste trafikkulukker vert det gjort trafikantfeil samstundes som det kan påvisast farlege forhold på ulukkestaden. Det er difor viktig at verkemiddelbruken rettar seg mot alle delar av vegtrafikksystemet. Trafikkulukker kan ikkje berre forklarast med menneskelege feilhandlingar, sjølv om dette ofte er utløysande faktorar. Feilhandlingar oppstår i visse situasjonar og under bestemte forhold, t.d. på stadar med kompliserte veg- og trafikkmiljø. Vegtrafikksystemet skal leia til trygg åtferd. Det skal vera lett å handla rett, og vanskeleg å handle feil.

### Fokusområde

1. **Utforkøyningar: Utforkøyningar må hindrast og konsekvensane reduserast**
2. **Skulevegane: Skulevegane skal vera trygge å ferdast på for skuleborna**
3. **Fitjar sentrum**

Ny reguleringsplan legg til rette for forlenging av miljøgate gjennom sentrum og til Rema 1000. Størst årstdøgnstrafikk i Fitjar kommune finn me i Fitjar sentrum. Miljøgata stod ferdig hausten 2019 og bidrar til tryggleik for både mjuke og harde trafikantar og er tiltalende for dei som køyrer, går og oppheld seg i sentrum. Kommunen vil gjennomføra ny reguleringsplan for Fitjar sentrum i 2020/21 med gode medverknadsprosessar og utvikling av strategiar for investeringsprosjekt, også mellom offentlege og private aktørar. Ein ny reguleringsplan for Fitjar sentrum skal bidra til å opna Fitjar meir mot sjøen og skapa ei attraktiv, tilgjengeleg og trygg sjøside i sentrum. I planarbeidet vektlegg me også Fitjar sin identitet.

Synlegheit er sentralt i trafikktryggingarbeidet. «Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og nyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. I mørke oppfattar auge kontrastar, detaljar og røyrslar dårlegare enn i dagslys. Dette er ein av grunnane til at ulukkesrisikoen i mørke som regel er høgare enn i dagslys» (trafikksikkerhetshåndboken TØI; 2014). Gatelyst sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Dette er eit viktig tryggingstiltak der skuleborn ferdast, men også for å hindre utforkøyningar. Kommunen har eit særskilt ansvar for skulevegen, og ynskjer å prioritera tiltak knytt til skulevegane.

Kantklipp og hogst langs vegnettet og gang- og sykkelvegane er eit vedlikehaldsområde som bør få auka fokus. God sikt langs vegnettet er til føremon for alle trafikantar, og gir betre oversyn over trafikkbiletet og den fysiske situasjonen på staden. Hogst av skog på sideareal vil også kunne redusera konsekvensomfanget av utforkøyningar.



### 3 Overordna føringar og tidlegare planarbeid

#### 3.1 Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP)

NTP sitt overordna og langsiktige mål for denne planperioden er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til eit lavutsleppssamfunn. Transportsystemet har stor tyding for både folk og næringsliv. God mobilitet gjev menneske ein enklare kvardag og fridom til å busetja seg kvar ein ynskjer. Nullvisjonen inneber at transportsystemet, transportmidlar og regelverk skal utformast slik at det fremjar trafikkikker åtferd hos trafikantane og i størst mogeleg grad bidreg til at menneskelege feilhandlingar ikkje fører til alvorlege skadar. Målet er å redusera transportulukker i tråd med nullvisjonen.

NTP skal vera ein transportplan for born og unge, og transportbehova skal vurderast i eit livsløpsperspektiv. Born og unge er både dagens og framtidens trafikantar, og deira perspektiv er viktig i planlegging av framtidens transportsystem. Regjeringa er oppteken av at ressursane vert prioritert og tiltaka utforma slik at born og unge kan få nytte av dei forbetringane som vert gjort i transportsystemet. Dei store investeringstiltaka som ligg i NTP påverkar born og unge sine reisemogelegheter. Det er derimot særleg dei mindre, lokale tiltaka som gang- og sykkelveggar og utforming av haldeplassar som har stor tyding for born sine kvardagsliv og mogelegheter til å bevega seg trygt i nærmiljøet. Barns trygggleik er eit viktig omsyn i trafikktryggingsarbeidet. Regjeringa vil leggja til rette for at born i større grad kan gå og sykla til skulen, og at dette skjer på trygge skuleveggar. Regjeringa legg difor opp til å bruka vesentlege midlar både innanfor bymiljøavtalane og i landet elles til tiltak for fotgjengarar og syklistar. Tilskotsordning til gang- og sykkelveggar i kommunar og fylke vert vidareført.

Haldningar og kompetanse hos trafikantane er viktig for å betre trafikktryggleiken. Det trengs eit vesentleg løft i det trafikantretta trafikktryggingsarbeidet, både nasjonalt og lokalt. Forebyggande arbeid, for eksempel ved systematisk trafikkopplæring i barnehage, grunnskule og vidaregåande skule, er viktig for å lære born og unge trygg trafikkåtferd.

#### 3.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021

Denne planen er forankra i Nasjonal transportplan 2018-2029, og inneheld satsingsområde og tiltak som skal sørgja for at dei nasjonale målsettingane etter *nullvisjonen* vert nådd. Det er av stor tyding at også kommunane bidreg til at ein saman kan nå desse måla.

Nasjonal tiltaksplan er bygd opp kring ein strategi sett saman av fire nivå:

- 1) Nullvisjonen
- 2) Etappemål
- 3) Tilstandsmål
- 4) Tiltak, haldningsskapande og fysiske tiltak



### 3.3 Hordaland fylkeskommune; Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017

Handlingsplanen for trafikksikkerhet i Hordaland fylgjer opp nullvisjonen og dei nasjonale trafikksikkerhetsmåla som er nedfelt i Nasjonal Transportplan 2018-2029 og satsingsområda som Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 legg opp til.

Med førre «Handlingsplan for trafikksikkerhet i Hordaland 2010-2013» oppretta fylkeskommunen ei eiga tilskotsordning for utarbeiding av kommunale trafikksikkerhetsplanar. I tillegg introduserte dei årlege trafikksikkerhetskonferansar for kommunane sitt trafikksikkerhetsarbeid i regi av samferdselsutvalet.

Med den nye handlingsplanen ønskjer fylkeskommunen å styrka føresetnadene for kommunane sitt trafikksikkerhetsarbeid ytterlegare. Dette vert gjort gjennom å vidareføra eksisterande samarbeid med kommunane, vera pådrivar for sertifisering av "trafikksikre kommunar" (at minimum 10 kommunar vert sertifiserte), samt å innføra ei ny tilskotsordning for mindre, fysiske tiltak som er prioritert i kommunale trafikksikkerhetsplanar.

Særskilte satsingsområde for trafikksikkerhetsarbeidet i Hordaland er:

- Trafikksikkerhetsarbeid i kommunane
- Møteulukker utanfor tettbygde strom
- Mjuka trafikantar i byområde

### 3.4 Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2040, FN sine berekraftsmål og grøn mobilitet

Fitjar kommune legg FN sine berekraftsmål til grunn i gjeldande kommuneplan, og legg med det også føringar for trafikksikkerhetsplanen.



I tråd med temaet grøn mobilitet ønskjer kommunen fokus på følgjande område:

- Gjere det enklare å gå, sykle, reise kollektivt og køyre utsleppsfritt (berekraftsmål 9, delmål 9.1 og berekraftsmål 11, delmål 11.2)
- Legge til rette for fornybare energiløysingar (berekraftsmål 7, delmål 7.1)
- Stille miljø- og etiske krav i alle anskaffingar (berekraftsmål 12, delmål 12.7)
- Gjere samfunnet i stand til å handtere klimaendringane (berekraftsmål 13, delmål 13.3)
- Miljøsertifisering (berekraftsmål 12)
- Forvalte sjøareal på ein forutsigbar og berekraftig måte (berekraftsmål 14)

- Utvikle og ivareta samanhengande offentleg grønstruktur (berekraftsmål 9, 11 og 15)
- Klimavenleg bustadbygging (berekraftsmål 11, delmål 11.1)
- Redusere miljøgifter, forsøpling og luftforureining (berekraftsmål 13)



*For at Fitjar skal nå våre klimamål, må ein i denne planperioden leggje til rette for redusert transportbehov, auka bruk av gange, sykkel og kollektivtransport samt deletransport og redusert bruk av privatbil*

I høve grøn mobilitet er reduksjon av transportbehov det tiltaket kommunen meiner har størst potensial for utsleppsreduksjon. Eit verktoy for å oppnå dette er fortetting og utvikling av ein attraktiv sentrumskerne og sentrumsnære område. Redusert transportbehov vil generelt ha ei positiv verknad på temaet trafikktryggleik, t.d. om ÅDT vert monaleg redusert i område der denne er høg i dag.



*I tråd med FN sine berekraftsmål skal me støtte opp om økonomisk, sosialt og miljømessig samarbeid mellom byområde, omland og distrikta. Regionalt samarbeid om overordna planar er her ein nøkkel*

Det er og gjennom samarbeidsprosjektet «Samskaping i plan» mellom kommunane Fitjar, Stord og Bømlo lagt opp til samarbeid innafor fleire miljøtema, mellom anna er følgjande punkt relevante for trafikktryggingsplanen:

- Konkretisering av FN sine berekraftsmål i planlegging.
- Samordne planarbeid og koordinere det som får konsekvensar på tvers av kommunegrenser, spesielt langsiktig areal-, bustad- og transportpolitikk. Utvikle regionsenter og kommunesenter som byggjer samla attraktivitet.
- Infrastruktur – samkøyre oss i arbeidet med infrastrukturprosjekt på land og sjø. Vere fram på i å betre mobilitets- og kommunikasjonstilhøva i Sunnhordland
- Vurdere å utvikla meir interkommunalt samarbeid, inkludert arbeid med transportplanlegging og sjønære næringsareal

### 3.5 Berekraftig distriktsmobilitet

I kommuneplanen sin samfunnsdel 2020-2040 er grøn mobilitet eit viktig tema, for å redusera fossil nærtrafikk, klimagassutslepp og auka sosial berekraft.

I Fitjar kommune bur 60 % av innbyggjarane under tre kilometer frå sentrum. Likevel er det mykje køyring til og frå sentrum, og målingar syner at ÅDT er tilnærma like høg i Fitjar sentrum som i nærliggjande E39. Fitjar kommune samarbeider med Skyss, MUST, Høgskulen på Vestlandet, mobilitetsrådgjevarar, lokale lag og lokalt næringsliv om eit toårig mobilitetsprosjekt. I forprosjektet «Fossil nærtrafikk - vegen ut» har innbyggjarar, næringsliv, kommunen, forskning, MUST og rådgjevarar delteke og bidrege med verdfull forståing av lokalt behov og kva som er ønska mobilitetsendring. Bygd på innsikt og mobilisering utviklar kommunen mobilitetsprosjektet i 2022-2023 «Berekraftig distriktsmobilitet Living Lab Fitjar» med følgjande innhald:

- Nytt dynamisk kollektivtilbod - skyttelbuss - som når breie segment i befolkninga
- Utprøving av mikromobilitet
- Kunnskaps- og motivasjonsfremjande app - gamification

Kommunen koplpar i dette prosjektet saman klimatiltak, folkehelse og tettstadutvikling.

Eit nyskapande dynamisk kollektivtilbod med ein skyttelbuss er ein kombinasjon av ruter og bestillingstransport for å møte varierte behov i ulike delar av befolkninga, tilgjengeleg i nærområda der folk bur. Eit kompletterande tilbod utover ny kollektivløysing er utprøving av mikromobilitet viktig, for å møte brukarane sine behov og redusera småkøyning.

Det vert lagt stor vekt på involvering av innbyggjarar, motivasjon og incentivering. Den største innovasjonen i prosjektet er å få innbyggjarane til å endra sitt transportmønster. Breie medverknadsprosessar og endringsagentar hos målgruppene skal sikra dette.

Meir bruk av kollektivløysingar vil redusera biltrafikken og skapa tryggare ferdsel for mjuke trafikantar både på dag- og kveldstid.

### **3.6 Komande planar**

Det kjem fleire nye planar dei komande åra:

- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan
- Handlingsplan for trafikktrygging (fylkeskommunal plan)

Formuleringane kring trafikktryggleik vil i stor grad vidareførast og vere gjenkjennelege frå den gamle planen i Hordaland til ny RTP og nytt handlingsprogram: Viktige problemstillingar er utforkøyning, møteulykker, trafikktryggleik for mjuke trafikantar og betre samarbeid mellom kommunane og fylket om trafikktryggleik. Omtale av desse planane må gjerast etter kvart som dei kjem, ved ei oppdatering av den vedtekte trafikktryggingsplanen.

## 4 Registreringar og problemanalyse

### 4.1 Fakta om kommunen

- Fitjar kommune femnar om nordlege del av øya Stord i Sunnhordland, Hordaland.
- 145 km<sup>2</sup>
- 3149 innbyggjarar, SSB 1. kvartal 2021
- Fitjar sentrum er kommunesentrum og tettstaden i kommunen
- Skulestruktur: tre barneskular (Selevik, Øvrebygda og Rimbareid) og éin ungdomsskule kombinert med barneskulen på Rimbareid
- Busetnadmønster: spreidd utbygging, men konsentrasjon i krinsen Rimbareid med bustadfelta Fitjarstølane/Søre stølen, Hamn, Bakken, Rossneset, sentrum/Prestbø/Skålevik, Kalveid, Vestbøstad (fleire delfelt). Det er også busetnadskonsentrasjonar i Øvrebygda krins i Koløy og Bustebråtet/Lio samt i Fiskanaset, Selevik krins.
- Arbeidsmarknad: felles arbeidsmarknad med Stord kommune. Pendling også mot Bømlo, Austevoll, Tysnes og Os/Bergen.
- Større arbeidsplassar: Fitjar mekaniske verkstad (Havn), Engevik & Tislevoll (Skålevik), kommunal sektor ved skulane (3 stk) og helsetenestene/ institusjonane (Havn).

### Forventet utvikling



Kilde

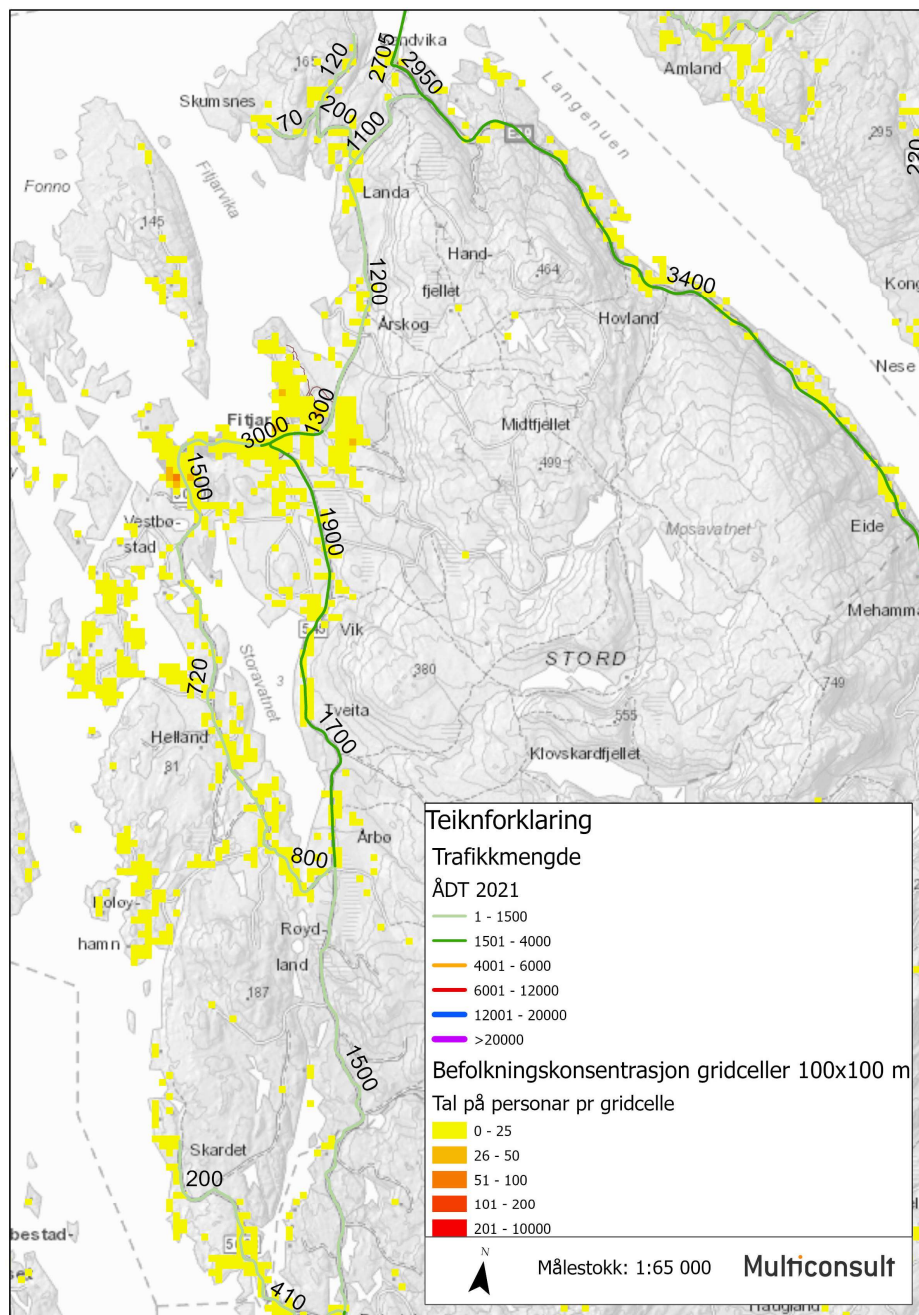
[Regionale befolkningsframskrivinger, Statistisk sentralbyrå](#)

### Pendling



Kilde

[Sysselsetting, registerbasert, Statistisk sentralbyrå](#)



*Figur 4-1  
 Figuren viser konsentrasjon av busetnad (gult) kombinert med trafikkmengde (tal frå 2021). Konsentrasjon av bustader er synt med gridceller på 100x100 meter.*

## 4.2 Trafikkmønster

### 4.2.1 Hovudfartsåra E39

Kommunen har stor gjennomgangstrafikk knytt til E39, og denne vegen er svært ulukkesbelasta. Det er også ulukker med alvorleg skadeomfang på personar og materiell, også med døden til fylgje. På E39 var det i ti-årsperioden 2011-2020 registrert 24 ulukker med 34 personskadar.

Det har dei siste åra blitt gjort eit stort arbeid for utbetring av E39. Førrebeles er det gjort mest arbeid i Stord kommune, men også parsellane i Fitjar kommune er under regulering og utbetring. Det vert føresett at det er fullt fokus på ferdigstilling av dette arbeidet dei komande åra. Europavegen må etablerast med full standard, g/s-veg og lyssetjing. Vidare må det etablerast gode og trygge busshaldeplassar. Det er for tida pågåande arbeid med å etablera nytt fortau frå Sandvikvåg-området til Færøysundvegen.

#### 4.2.2 Fv 545

Fylkesveg 545 (tidlegare riksveg) er også ei viktig samferdselsåre for trafikalt samband mellom kommunane Stord og Fitjar. Ein stor del av arbeidspendinga mellom kommunane skjer på denne vegen, og det er også denne vegen som knyt saman områda med mest folkesetnad på øya. I tillegg til dette fungerer Fv 545 som omkøyringsveg når E39 er stengd grunna vegarbeid/ ulukker. Dette skjer relativt ofte, og då er det store trafikkmengder som vert overført til denne fylkesvegen. Vegen er ikkje dimensjonert for desse trafikkmengdene.

Standarden på Fv 545 er svært variabel. Særleg trengs det utbetring ved Rydlandssago, og parsellane gjennom folkesetnaden på Årbø og Tveita. Felles for desse vegparsellane er at det framleis ikkje er etablert tofelts veg. I områda med stor grad av randutbygging bør det også etablerast g/s-veg.

Parsellen av Fv 545 gjennom Fitjar sentrum er den parsellen i kommunen med høgast ÅDT-tal: ÅDT=3000 (www.vegkart.no, 2019). Tilhøva for mjuke og harde trafikantar er forbetra i samband med miljøgata som stod ferdig hausten 2019. Det er behov for forlenging av miljøgata gjennom sentrum til Rema 1000 med fortau på begge sider.

Fv 545 nord for Fitjar sentrum har standard med tofelts veg, men fleire mørke parti utan gatelys. Det har ikkje vore alvorlege ulukker med døden som fylgje i perioden frå 2010-2019, men ein hardt skadd og 8 med lettare skade. Sikring av sideareal er eitt tiltak som kan redusera konsekvensane ved utforkøyringar. Fitjar kommune har gjennom regional transportplan tatt med behovet for strekningsvise utbetringar på Fv 545.

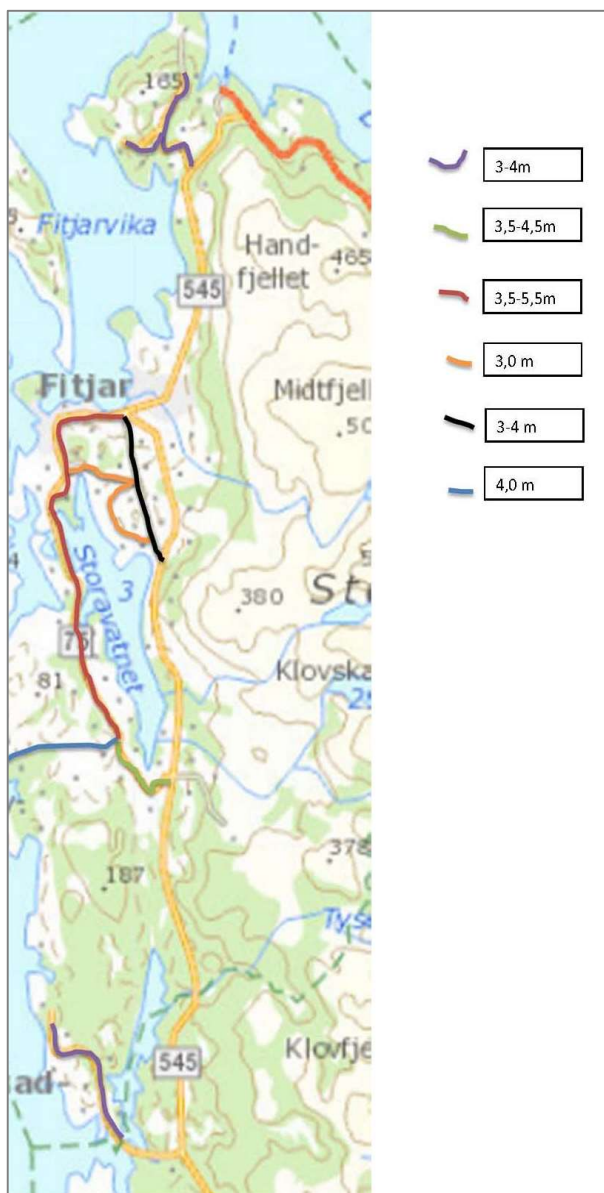
#### 4.2.3 Trafikksituasjonen i/kring Fitjar sentrum



Figur 4-2 Figuren syner trafikkmengder i Fitjar sentrum henta frå vegkart.no.

Figur 4-2 viser relativt store trafikkmengder gjennom Fitjar sentrum. På parsellen av Fv 545 mellom hovudkrysset i sentrum og Havnavegen er det registrert ÅDT=3037 (år 2020), ein liten nedgang frå sist trafikktryggingssplan av 2014. Vidare langs Fv 545 mellom Havnavegen og Fitjarstølane er det og registrert ÅDT=3000. Derifrå vert trafikkmengda redusert til ÅDT 1300 til avkøyrsla ved Rossneset, og vidare derifrå til kryss mot Osterneset er ÅDT=1200. På siste strekket mot E39 er ÅDT=1100. Tilsvarende er trafikkmengda på Fv 545 frå Fitjar sentrum og over Rimbareid mot Vik målt til ÅDT=1900. Frå Fitjar sentrum og vestover på Fv 5070 er det registrert ÅDT=1500. Trafikken avtek di lengre sør ein kjem. Frå Reino og mot Øvrabygda (til krysset ved Vastølen) er det registrert ÅDT=720 (kjelde: Vegvesenet, vegkart – ÅDT 2019). Parsellen vidare frå Vastølen til Rydland har ÅDT=800.

### 4.3 Vegstandard



Figur 4-3: Oversyn over vegbreidde på nokre fylkes- og kommunale vegar i Fitjar.

er konstruert med akseltrykk for dagens køyretøy. Dette medfører at mykje tungtrafikk og landbruksmaskiner køyrer på dispensasjon, noko som igjen medfører stor slitasje på vegnettet.

Figur 4-3 viser dagens vegbreidde på hovudvegane i kommunen. Fv 5072 i Osternes har ei vegbreidde i dag på 3-4 m. Her er trafikkmengdene låge (ÅDT under 200), men her er uoversiktleg kurvatur og stadvis dårleg sikring mot bratt sideareal. Her er born, unge og eldre som ferdast langs vegane. Vegen burde hatt ein standard tilsvarande L1 utbetningsstandard (jf. SVV Handbok N100, 2019 – figur C.7 s.43); dvs. vegbreidde 5,5m med tillegg av 0,5m skulder på begge sider. Fv 5070 frå Fitjar sentrum til Rydland på vestsida av Storavatnet har også svært varierende standard. Frå Vestbøstadvelfta til sentrum er her etablert anten fortau eller gang/ sykkelveg langs vegen som har ein breidde på 5-5,5m. Trafikkgrunnlaget er her høgt – ÅDT 1500, noko som medfører at vegen vert oppfatta som smal, og kryssingar av vegen for mjuke trafikantar er til tider vanskeleg og vert opplevd som farleg. Frå Vestbøstadvelftet og vidare sørover mot Reino, Kråko, Synningjo, Helland og Vastølen er her generelt smalt og dårleg vegstandard. Her manglar mykje gatelys, og vegen varierer i breidde (3,5-5,5m). Dei breiaste partia finn me i somme svingar som er utbetra dei seinare åra. Her er ikkje gang- og sykkelveg.

Standarden på vegane i Fitjar kommune er svært varierende.

E39 er under regulering og utbetring, og vert ikkje omtalt vidare her.

Fv 545 har svært varierende standard. Frå nord mot sør er det tofeltsveg på heile strekinga mellom Sandvikvåg og Fitjar sentrum. Det er gjennomført utbetring av veg frå Fitjar bedehus og sørover.

Det har tidlegare vore arbeidd med utvida bompengesøknad for prosjektet «Stord vestsida» for å få på plass full finansiering for utbetring av ein parsell ved Rydlandssago, som har smal veg og krapp, uoversiktleg kurvatur. Det var planlagt at prosjektet Stord vestsida skulle vera ferdig som eit planforslag sommaren 2021, med politisk handsaming av kommunane Fitjar og Stord hausten 2021, men dette blei ikkje gjennomført i 2021. Sakshandsamar er Stord kommune på vegne av begge kommunane. Stord vestsida-pakken har ikkje fleire midlar med omsyn på finansiering. Kommunane må difor melde inn prosjektet for utbygging gjennom RTP og få det inn på prioriteringslista. Den aktuelle vegstrekninga er ein del av hovudfylkesnettet og omkøyringsveg for E39 og kan prioriterast av to kommunar. Det bør difor vera gode høve for å kunna bli prioritert.

Parsellane på Tveita og på Årbøsletto har heller ikkje tofeltsveg eller gang- og sykkelveg.

Fylkes- og kommunevegane i Fitjar er generelt av dårleg standard. Her er svært lite utbygd med gang- og sykkelveg, og generelt er vegbreidda smal.

Kurvaturen tilfredsstillir heller ikkje dagens standard.

Det er også urovekkjande at mykje av vegnettet ikkje



Vidare frå Vastølen mot Rydland er her svært smale parti. Her er gatelys langs det meste av strekninga, og fortau på eit lite parti forbi skulen.

Trafikkgrunnlaget på Fv 5070 varierer, det er høgast på dei nordlegaste delane. Ved utbetring burde vegen frå Fv 5070 frå Reino til Rydland blitt opparbeidd til standard L1 utbetningsstandard; tofelts veg med total breidde 6,5m. Det burde i tillegg vore gang- og sykkelveg langs vegen.

Fv 5070 frå Reino til Fitjar sentrum burde vore opparbeidd til gjennomgåande utbetningsstandard L1 med køyrebanebreidde minimum 6,5m med tillegg av fortau eller gang/ sykkelveg.

Kommuneveg 1258 mot Koløyholmen har vegbreidde 4m og gatelys er etablert på heile strekninga. Vegen burde hatt vegstandard L1 med køyrebreidde 6,5m med tillegg av gang- og sykkelveg. Det er bygd gs-veg som er grusa på ca. 1 km langs vegen mot Koløyhamn. Det er planlagt å etablere fysisk skilje mellom køyreveg og gs-veg, samt asfaltering av gs-vegen i denne perioden av ts-planen.

Etablering av gang- og sykkelveg vil bli ytterlegare aktualisert ved realisering av utbyggingsplanane i Koløyhamn. Same standard burde vore etablert på Fv 5068 i Selevik. Her er vegen i dag 3-4m brei.

På Fv 5068 er trafikk-mengdene relativt moderate (ÅDT 200), og her er ikkje gjennomgangstrafikk. På Kv 1258 er det anslått at trafikk-mengdene er tilsvarande som i Selevik, men denne er dessverre ikkje målt. Her er heller ikkje gjennomgangs-trafikk.



Figur: 4-4: Skuleborn og landbrukskøyretøy på Kv1221, øvst på Rimbareidvegen.

Dei kommunale vegane sør for Fitjar sentrum (Sjøsbrekko – Vik m/ utstikkar over Geilo til Fv 545 og til Nesbø samt gamle Vestbøstadvegen til Reino) er smale i høve trafikkmengdene. Vegane er i dag 3-4m breie, og er, som dei fleste kommunale- og fylkeskommunale vegane i kommunen, utan skulder og med dårleg kurvatur. Her er mykje køyring av store køyretøy, både landbrukskøyretøy og i høve entreprenørverksemd og anna næring. Vegane burde ved utbetring fått standard L1, med køyrebanebreidde minimum 6,5m med tillegg av fortau eller gang/ sykkelveg.

#### 4.4 Ulukkesstatistikk

Ulukkesstatistikk frå Statens vegvesen viser at det siste tiårs-perioden (2011-2020) har blitt registrert totalt 24 ulukker. Desse ulukkene har medført 34 personskadar, deriblant 4 hardt skadde og éin drepen. Dette betyr at 21% av ulukkene har hatt eit alvorleg skadeutfall.

Når det gjeld registrering av ulukker, veit me at fotgjengar- og sykkelulukker ofte er underrapportert. Statistikken er derfor ikkje litande for desse ulukkestypene. Dette er ulukker som ofte involverer barn, unge og eldre, og gjerne på skuleveg.

Tabellen under viser ulukkestype/hovudkategori. Den viser at over 70% av alle registrerte ulukker skjer som utforkjøringar. Det er også her skadeomfanget er størst. Det vil vera vesentleg for trafikktryggingarbeidet å ha fokus på både å *hindre* at slike ulukker kan skje, og å *redusere skadeomfanget* av slike ulukker.

Ullukestype/ hovudkategori	Tal ulukker	Tal drepne/ hardt skada	Tal drepne	Tal hardt skada	Tal lettare skada
Same køyreretning	2	0	0	0	2
Motsett køyreretning	4	2	1	1	7
Kryssande køyreretning	1	0	0	0	1
Fotgjengar/akande	0	0	0	0	0
Utforkøyring	14	1	0	1	17
Andre ulukker	3	2	0	2	2
<b>Sum alle</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>29</b>

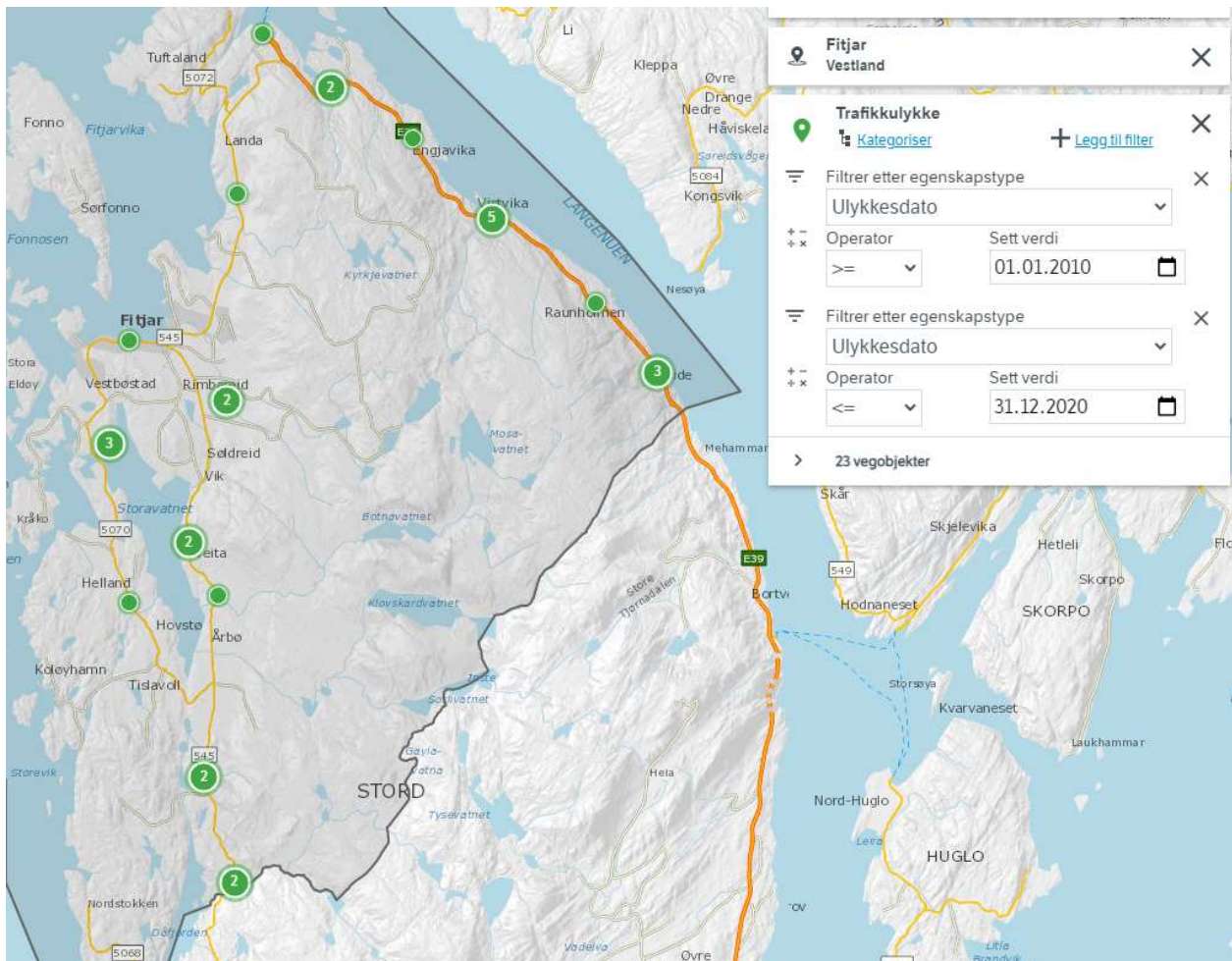
Skadegrad etter aldersgruppe fordeler seg slik:

Aldersgruppe	Tal drepte/ skada	Tal drepte	Tal hardt skada	Tal lettare skada
0-5	1	0	1	0
6-9	0	0	0	1
10-14	0	0	0	0
15-17	1	0	1	1
18-20	0	0	0	6
21-24	1	1	0	5
25-34	1	0	1	8
35-44	0	0	0	4
45-54	0	0	0	0
55-59	0	0	0	0
60-64	1	0	1	1
65-69	0	0	0	2
70-74	0	0	0	0
75-79	0	0	0	1
80+	0	0	0	0
ukjent	0	0	0	0
<b>Sum alle</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>29</b>

Andre moment som me kan lese ut av ulukkesstatistikken til SVV er fylgjande:

- Av dei 24 registrerte ulukkene, er 6 tilknytt E39. Vidare har 6 av ulukkene skjedd på Fv 545 og 4 ulukker på Fv 5070. Dette er dei vegane som i hovudsak er ulukkesbelasta.
- Ulukkene fordelt etter månader viser at det er noko større ulukkesrisiko i sommarmånadene juni og juli og noko høgare risiko også i vintermånadene januar-mars
- I høve trafikantgruppene er det bilførarar/-passasjerar i personbil som er mest utsett for ulukker

Under syner figur 4-5 kartmateriale frå Statens vegvesen som viser kvar på vegnettet dei registrerte ulukkene har skjedd etter uhellskategori og skadegrad. Det er vanskeleg å finne eit eintydig mønster i ulukkene, også i utforkøyringane. Desse har skjedd der vegen har dårleg og uoversiktleg kurvatur, men dei har også skjedd på oversiktlege og rette vegstrekningar. Det viser seg også at utforkøyringar med alvorlege konsekvensar i stor grad skjer av lokalt kjente trafikantar. Ein har i arbeidet med trafikktryggingssplanen gått gjennom einskilde punkt på vegnettet og tilrådd utbetringar, men det er også svært viktig med haldningsskapande arbeid inn mot ungdom og unge vaksne. Vi registrerer at unge vaksne, i lag med ungdommen, er ei overrepresentert aldersgruppe i ulukkesstatistikken.



Figur 4-5: Kartutklipp frå [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no) som viser kvar på vegnettet dei registrerte ulukkene har skjedd.

#### 4.5 Skulevegar

Utdanningsdirektoratet (Udir-2-2019) presiserer at elevar som ferdist i trafikken alltid vil vera utsett for ein viss fare og at vilkåret «særleg farleg» i §7-1 må oppfattast som ein fare utanom det vanlege (Trygg trafikk – veileder, Særleg farlig skolevei. <https://www.tryggtrafikk.no/skole/skoleveien/saerlig-farlig-skolevei/>). Mange skular har gode uteområde som vert brukt av borna i fritida og mange organiserte fritidsaktivitetar er lagt til skulebygningane. Dette inneber at sikre skulevegar også har stor verdi for nærmiljøet langt utover sjølve skulesituasjonen.

Born får stadig mindre mogelegheit for ferdsel og fri leik ute, saman med andre born på eigahand. Utstrakt vern og voksenstyring av kvardagen gir aukande uro for borns trivnad og helse. Trygge skulevegar er med på å gi borna mogelegheiter for å vera saman på eigne premissar.

Ein trygg skuleveg har altså tyding langt utover sjølve funksjonen vegen har som skuleveg. Den vert også mykje nytta på fritida. Dette ser me også i stor grad gjeld for Fitjar kommune. Alle skulane fungerer som viktige aktivitetshus/bygdestover på ettermiddags- og kveldstid.

Det er skulerett og skuleplikt her i landet, og skulevegen er derfor ein del av det offentlege ansvaret. Det offentlege ansvaret for elevane på skuleveg kjem indirekte fram av opplæringslova (§8) der det står at kommunen har ansvaret for å forsikre elevane, og at denne forsikringa også skal omfatte skulevegen. Det kjem også fram av forskrift om miljøretta helsevern for skular og barnehagar som seier i §1 at verksemdar skal «bidra til at miljøet i barnehager, skolar og andre virksomheter fremmer helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold samt forebygger sykdom og skade».

Opplæringslova kap. 7 omhandlar elevane sin rett til skuleskyss. Skyssgrensa er 2 km for elevar på 1. trinn og 4 km for elevar på 2.-10. trinn. I tillegg har elevane rett på skyss dersom skulevegen er *særleg farleg eller vanskeleg* (§7-1). Vurderingane skal byggjast på ei konkret skildring av vegen sett opp mot det einskilde barn sine føresetnader for å klare desse utfordringane.

I Fitjar kommune er det utstrakt skyss for elevane i 1. klasse ved skulane på Rimbareid og Øvrebygda. For dei resterande klassane i barneskulen er det lite skuleskyss. Det er først og fremst elevane ved Rimbareid som kjem frå Landa, Osternes og Hageberg som har lengre veg enn 4 km til skulen. Elles er det einskilde elevar som er innvilga skyss grunna *særleg farleg eller vanskeleg skuleveg*. I kommunen er det berre éin ungdomsskule. Denne ligg på Rimbareid, og det er såleis utstrakt skyss frå Selevik, Øvrebygda og Hageberg/Osternes for ungdomsskuleelevane.

#### 4.5.1 Kva er trafiksikker skuleveg?

Gode trafikklysingar i skulens nærrområde er viktige for å sikre borna ein trygg skuleveg. Skuleområdet er komplekst, og lokale forhold gjer det vanskeleg med fasitlysingar. Planlegging av tiltak må difor gjerast for kvar einskild situasjon og tilpassast staden. Tverrfagleg arbeid er viktig for å sikre gode lysingar både når det gjeld trafikktryggleik, vedlikehald og stadstilpassa estetisk utfoming.

I «Attraktiv skuleveg - En verktøykasse for trygge, sosiale og aktive skuleveger» (SVV rapport nr. 439) står det følgande i oppsummering og tilrådingar:

- *En skuleveg med attraktiv fysisk utfoming bidrar til å styrke mobiliteten til barn, unge og voksne. Både enkle og midlertidige tiltak og mer omfattende tiltak bør benyttes for å skape attraktive skuleveger og vidare som et ledd i utviklingen av attraktive lokalmiljø.*
- Skolen er et viktig lokalt reisemål og skulevegen en viktig del av det lokale transporttilbudet for gående og syklende. Skole og skuleveg må derfor integreres i byplanlegging og stedsutvikling og sees som en del av et finmasket gang- og sykkelvegnett.
- Gående og syklende må prioriteres foran biler og parkering både på skulevegen og skuleområdet
- Medvirkning, samarbeid og gode prosesser øker sjansen for måloppnåelse og er viktig for å mobilisere lokale ressurser og lokal kunnskap hos både barn, unge og voksne
- Barn og unges interesser må integreres i den helhetlige byplanleggingen
- *God planlegging for en attraktiv skuleveg for barn og unge, er god planlegging for alle (som går og sykler)!*

Og i verktøykassen for trygge, sosiale og aktive skulevegar står det:

- Et kryss oppstår der trafikkstrømmer møtes og krysser eller tilknyttes hverandre. Krysning mellom myke trafikanter og biler kan utformes i plan eller i form av planskilte kryssninger med gangbru eller undergang og har som mål å oppheve barrierevirkning av en veg.
- En strekning kan defineres som en hovedrute i et differensiert gang- og sykkelnett som er effektiv og tilgjengelig for alle. Den kan bestå av fortau eller gang- og sykkelveg som ligger sammen med eller adskilt fra bilveg. Typiske utfordringer langs en strekning kan være støy og opplevd utrygghet som følge av mye trafikk og biler i rask fart, eller mangel på opplevelser og stimuli.
- En snarveg kan defineres som alternative forbindelser som er raskere enn hovedruter med lavere krav til opparbeidelse, vedlikehold og universell utfoming. *Snarveger er viktige bidrag i et finmasket gang- og sykkelnettverk. Både opparbeidelse av nye snarveger og oppgradering av eksisterende kan bidra til å styrke mobiliteten i et område.*

Dette er *tilrådingar* som me tek med oss vidare i trafikktryggingarbeidet. I Fitjar kommune vert ein del av skulevegane opplevd som utrygge. Ved Selevik skule er det korkje gang- og sykkelveg eller fortau. Her er heller ikkje etablert fartshumpar ved skulen. Fartsgrensa er 40 km/t. Det meste av skulevegen er opplyst med gatelys.

Ved Øvrebygda skule er det fartsgrense 40 km/t ved skulen, og her er etablert fartshumpar for at fartsgrensa skal overhaldast. Det er berre eit lite stykke veg som har gang- og sykkelveg. Det har kome ein del vegljøs dei siste åra.

Skulevegen til borna på Rimbareid er elles av ulik kvalitet. For borna som går sørover langs dei kommunale vegane Kv 1216/1217/1291 er her ikkje fortau. Vegane er smale og nokre plasser uoversiktlege. Frå Vestbøstadelte til Fitjar sentrum langs Fv 5070 er det fortau/ g/s-veg. Det er det også frå sentrum og til avkøyrsel Årskog industriområde, langs Fv 545. Gjennom Fitjar sentrum er tilhøva retta i samband med miljøgata, men det er framleis område utanom miljøgata som er uoversiktlege. Her er store trafikkmengder (ÅDT=3000), fartsgrense på 40 km/t, og her er manglande, samanhengande fortau/ g/s-veg.

#### 4.5.2 Born sine føresetnader i trafikken

Barna sine føresetnader i trafikken varierer med alder og utvikling. Generelt kan me seie fylgjande:

1. trinn	2. og 3. trinn	4. og 5. trinn	6. og 7. trinn	8. til 10. trinn
<ul style="list-style-type: none"> <li>• liten trafikkerfaring</li> <li>• små av vekst som gjør det vanskelig for dem å se og bli sett</li> <li>• ser detaljer, men oppfatter ikke alltid sammenhenger</li> <li>• har vanskeligheter med å forstå det de ser og hører i trafikken</li> <li>• klarer ikke å bedømme avstand og fart til biler som nærmer seg</li> <li>• forstår ikke at biler kan dukke opp når de selv ikke ser dem</li> <li>• følger regler ukritisk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mer kroppskontroll, men fortsatt lekende og impulsive</li> <li>• tenker konkret og trenger konkret veiledning</li> <li>• har vanskeligheter med å ta andres perspektiv</li> <li>• fremdeles opptatt av regler</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• har trafikkerfaring fra eget nærmiljø</li> <li>• ikke lenger så regelbundne, regler tilpasses eller droppes</li> <li>• stiller mer spørsmål og aksepterer ikke ukritisk voksnes pålegg og anbefalinger</li> <li>• mer selvstendige</li> <li>• begynner å relatere seg mer til jevnaldrende</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kan overføre erfaringer fra en situasjon til en annen</li> <li>• kan generalisere kunnskap</li> <li>• kan forutse situasjoner, forstår at biler kan komme selv om de ikke ser dem.</li> <li>• har stor tro på egne ferdigheter</li> <li>• har evne til å ta andres perspektiv,</li> <li>• forstår bedre konsekvenser av handlinger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• har trafikkerfaring og en god del trafikkkunnskap</li> <li>• kan konsentrere seg</li> <li>• mangelfull risikoforståelse</li> <li>• tester grenser</li> <li>• stor tro på egne ferdigheter og usårbarhet</li> </ul>

#### 4.5.3 «Særleg farleg eller vanskeleg» skuleveg

Vilkåret "særleg farleg eller vanskeleg" er eit omgrep som det kan vera vanskeleg å definera ut frå lovteksten i opplæringslova. Det er kommunen som skal gjera vurderingane, men desse er ikkje underlagt kommunane sitt frie skjønn, mellom anna fordi det er tale om å sikra grunnleggjande rett til opplæring. Dette betyr at dei vurderingane kommunen har gjort i første instans kan prøvast fullt ut av Statsforvaltaren og domstolane.

Sentrale grunnlagsdokument som vert nytta i vurderingane kring «særleg farleg eller vanskeleg skuleveg» er fylgjande:

- Rundskriv Udir-3-2009 «Særlege problemstillingar i samband med retten til skys»
- Trygg Trafikk *Veileder* «Særleg farlig eller vanskelig skolevei» (gjeldande versjon ligg på internett)

Ved vurdering av om vegen er særleg farleg eller vanskeleg, må alle relevante tilhøve ved vegen kartleggjast. Sjølv om tilrådingane som vist ovanfor i kap. 4.5.1 er rettleiande, vil det måtte gjennomførast ei konkret sakshandsaming i dei einskilde sakene når det gjeld trafikksikker skuleveg. Her skal vurderast m.a. trafikktettleik, vegdekke, breidde, vegskulder, fotgengarovergangar, fartshumpar, lys, generell sikt, fartsgrense og ulukkesstatistikk. Ein må også vera merksam på at trafikktilhøva kan endrast gjennom årstidene. Det må deretter gjerast ei vurdering av om den einskilde elev har føresetnader for å ta seg forsvarleg fram i det aktuelle trafikkbiletet. Ved individuell vurdering må det takast omsyn til alder, utvikling, syn og høyrsel.

Skildring av vegen:

- kvar er den aktuelle skulevegen
- finst det alternativ veg?
- fartsnivå
- trafikkmengd
- tilrettelegging for fotgjengarar
- vebreidde og vegskulder
- sikt og sikthindringar
- vegkryss
- inn- og utkjøringar
- kryssing av veg
- gangfelt
- vegforhold om vinteren

Kommunen kan på eige initiativ føreta vurderingar om skulevegar er særleg farlege eller vanskelege. Fleire kommunar vel dette, fordi det lettar handsaminga av einskildsakene og fordi det opplevast enklare å samanlikne vegane og føreta ei einsarta vurdering. Kommunen vurderer skulevegen og grunngir om denne til vanleg kan sjåast på som særleg farleg eller ikkje for alle elevar, evt. spesifikke aldersgrupper. Momenta og grunngevinga i denne generelle vurderinga kan vera til nytte dersom det kjem søknader. Det er likevel slik at eit avslag på søknad om skyss etter ei vurdering av om skulevegen er særleg farleg, alltid skal vera *individuell*. Det må fattast vedtak for kvart born med individuell grunngeving. Rett til skyss er ein individuell rett. Det er i denne TS-planen ikkje gjort ei slik overordna vurdering av skulevegane.

#### 4.5.4 Gatelys

Rettleiande materiell i høve vurdering av skuleveg seier lite om *gatelys*. Dette kan det vera mange, ulike årsaker til. Synlegheit er sentralt i trafikktryggingsarbeidet. «Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og nyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. I mørke oppfattar auge kontrastar, detaljar og røyrslar dårlegare enn i dagslys. Dette er ein av grunnane til at ulukkesrisikoen i mørke som regel er høgare enn i dagslys» (Trafikksikkerhetskåndboken TØI; 2014). Gatelys sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Dette er eit viktig tryggingstiltak der skuleborn ferdast, men også for å hindre utforkjøringar. Kommunen har eit særskilt ansvar for skulevegen, og ynskjer å prioritera tiltak knytt til skulevegane.

I SVV rapport 439 «Attraktiv skoleveg» står det slik om belysning:

*Belysning kan bidra til at snarveger og stier blir mer tilgjengelige på kveld- og nattetid og i mørke årstider. Ulendt terreng, vegetasjon og ujevnt underlag kan gjøre det vanskelig å gå på stien og stiens lukkede karakter kan virke skummel i mørket. Belysning kan bidra til å gjøre det tryggere og enklere å benytte stien ved at man får oversikt og lettere ser hvor man går.*

#### 4.5.5 Tiltak skuleveg

Alle tiltak knytt til trafikktryggingsplanen ligg skildra i eigne prosjektark tilhøyrande planen. Tiltaka som knyter seg til trygg skuleveg, er først og fremst knytt til fylgjande punkt – sjå blå ramme under:

##### Tiltak trygg skuleveg:

- tiltak for å redusera unødig biltrafikk ved skulane
- fartsreducerande tiltak ved skulane
- gatelys langs skulevegar
- punktutbetringar, t.d. uoversiktlege svingar,
- rydding av sideareal; prioritering av kantklipp og hogst av sideareal
- gang- og sykkelvegar

## 4.6 Trafikktryggleik på sjø

Fitjar er med sin unike skjergard samansett av mange små øyar eit Eldorado for fritidsaktivitar knytt til sjø, til dømes fritidsbåtar og eit aktivt kajakkmiljø. Sjønære friluftlivssområde som Friluftsrådet Vest<sup>1</sup> forvaltar i Fitjar er Breidavika, Smedaholmen, Teløya, Eldøya, Langøya, Tranøya og Straumøy. Trafikktryggleik på sjø er eit nytt tema for Fitjar kommune. Kommunen ser eit aukande og meir komplekst trafikkbilete, og ser det no som aktuelt å etablere fartsgrenser i visse område. I dag er det redusert fart 5 knop gjennom Smedaholmsundet, jf «forskrift 2. mai 1996 nr. 471 om fartsbegrensning i Smedaholmsundet»<sup>2</sup>. Det er elles ikkje innført andre fartsrestriksjonar innafor kommunen sitt mynde.

Det har i denne rulleringa av trafikktryggingsplanen ikkje vore rom for å gjera detaljert kartleggings- og analysearbeid knytt til tilrådingar kring aktuelle område for nedsette fartsgrenser. For å kunne gjere eit meir omfattande arbeid med dette, krevst dei ei grundig kartlegging av aktuelle område for fleirbrukskonfliktar, fartsgrenser og andre farar. Dette er eit omfattande arbeid som kommunen på eit seinare tidspunkt vil leggje inn som eige tiltak. Dette vil krevje ekstern ekspertise og økonomiske ressursar vert vurdert i økonomiplanen.

På eit meir overordna nivå har Samferdsledepartementet 19. april 2021 fastsett ny forskrift<sup>3</sup> om fartsgrenser på sjøen. Forskrifta gjeld frå 15. mai 2021, og skal erstatta forskrift 15. desember 2009 nr. 1546 om fartsavgrensingar i sjø, elv og innsjø, i tillegg til forskrift 26. juni 2020 nr. 1407 om fartsavgrensingar i sjø. Forskrifta vidarefører mellom anna følgjande reglar som gjeld alle fartøy i sjøterritoriet, indre farvatn og i alle elvar og sjøar:

- krav til aktsemd
- fartsgrense på 5 knop innafor 50 meter frå stader kor bading skjer, eller frå merkebøyer ved offentlege badeplassar
- forbod for motor- og segldrevne fartøy å ankre i og ferdast innafor merkebøyer ved offentlege badeplassar

Nytt i forskrifta er mellom anna at kommunane sjølve kan gjera endringar i reglane for fritidsfartøy som følgje av den nye fartsforskrifta. Dette følgjer av at § 8 Regulering av ferdsel med fritidsfartøy i hamne- og farvasslova opnar for at kommunen kan setja andre fartsgrenser enn det departementet har satt med heimel i § 7 Regulering av ferdsel. Hamne- og farvasslova § 8 definerer elles fritidsfartøy som eit fartøy med største lengde på inntil 24 meter, og som ikkje vert brukt i næringsverksemd.

I den nye fartsforskrifta er alle lokale fartsforskrifter som er gitt etter tidlegare hamne- og farvasslov (før 1. januar 2020), oppheva frå 1. januar 2022. Ein konsekvens av opphevinga av dei lokale fartsforskriftene er at dersom kommunen ønskjer å vidareføra fartsgrenser i desse forskriftene, så må kommunen gje ei ny forskrift etter hamne- og farvasslova § 8 innan 1. januar 2022.

## 5 Tiltak

Trafikktryggingsplanen legg opp til ei rekkje tryggingstiltak på vegnettet i Fitjar. Det vert vist til tabell for prioritering av tiltak, og prosjektark for dei ulike tiltaka.

Tiltaka er i hovudsak identifisert på følgjande måte:

- innspel frå innbyggjarar, lag og organisasjonar i samband med kunngjering av oppstart av planarbeidet
- synfaring langs vegnettet

<sup>1</sup> <http://www.frivest.no/lokalt/fitjar-kommune>

<sup>2</sup> <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/1996-05-02-471>

<sup>3</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-04-19-1214>

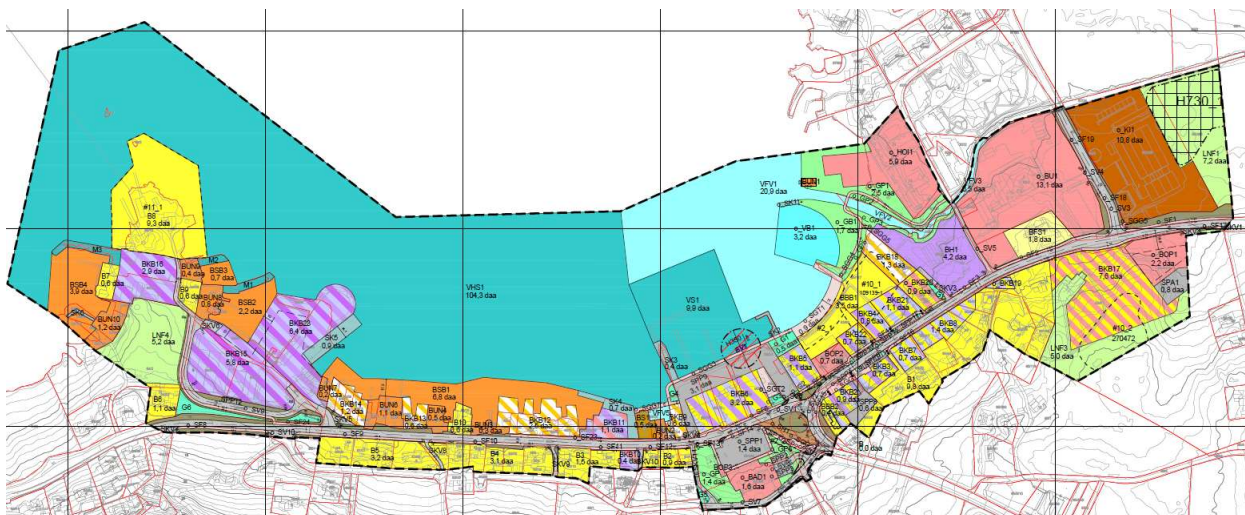
I ei særstilling i trafikktryggingsarbeidet i Fitjar står tilhøva i Fitjar sentrum. Nedanfor vert det gjeve ein omtale av føreslåtte kortsiktige tiltak i sentrum, og det vert gjeve eit kort analysegrunnlag for vurderingar som må gjerast for å ta avgjerder på lengre sikt. Deretter vert gjeve ei generell omtale av føremål og funksjon med nokre ulike fysiske tryggingstiltak:

## 5.1 Tiltak Fitjar sentrum

I delar av Fitjar sentrum er trafikksituasjonen uoversiktleg. Det manglar fortau på begge sider av vegen frå Sentrumsgården til Rema 1000. På den strekninga der trafikkgrunnlaget er høgast i kommunen, er det uavklarte tilhøve for mjuke trafikantar og uavklarte parkeringstilhøve. Her ligg butikkar på begge sider av vegen, som er avhengige av nære parkeringsplassar for kundane sine. Omtalte parsell er skuleveg for skuleborna i Havn og Rossnes. Også for eldre menneske er trafikksituasjonen uoversiktleg. For menneske som er avhengig av rullestol er tilhøva svært vanskelege, både grunna manglande fortau/ g/s-veg og grunna dårleg dekke og fleire fortauskantar.

Sentrum har også blitt utvida austover dei siste åra. Ved etablering av kultur- og idrettsbygget, kunstgrasbanen og auka aktivitet på næringsarealet like aust for sentrumskjernen (Rema 1000/ bensinstasjon), har aktiviteten i sentrum både auka og spreidd seg.

Det blir utarbeidd ny reguleringsplan for sentrum i 2021. Den vegstrekninga i sentrum som manglar fortau på begge sider av vegen vert regulert i sentrumsplanen. Parkeringssituasjonen for dei næringsdrivande langs vegen vert også løyst.



Figur 5-1: Illustrasjonen syner utklipp frå områderegulering «Fitjar sentrum».

## 5.2 Omtale av nokre fysiske tiltak

### Kantklipp/ hogst

Kantklipp og hogst på siderareal vil bidra til å auka sikten langsmed vegen og redusera skadeomfang av utforkøyningar. Det kommunale og fylkeskommunale vegnettet i Fitjar er i stor grad etablert utan vegskulder. Dette fører til at vegetasjonen veks heilt inntil køyrebanen. På smale vegar skapar dette uoversiktlige tilhøve, også på rette strekningar. Særleg skulevegane er viktige med omsyn til kantklypping grunna små og umodne trafikantar. Det er avgjerande at møtande trafikk ser skuleborna.

Hogst på sideareal kan også bidra til å redusera konsekvensane ved utforkøyningar. Andre tiltak kan vera å setje opp autovern der storvaksen skog står tett på vegen.

### Fartshumpar

Fartshumpar er eit fartsregulerande og fartsdempande tiltak. Fartsdempande tiltak skal samsvara med fartsgrensa på den aktuelle staden.



I Handbok V128 «Fartsdempende tiltak» (2019) kan me lese fylgjande om fartshumpar:

*Fartsdempende tiltak er et godt tiltak på eksisterende vegar med fartsgrense 50 km/t eller lavere. Det er også aktuelt på nye vegar der fartsgrenseskilt og vegens geometri ikke gir tilstrekkelig fartsdemping. Fysiske fartsdempende tiltak anvendes som et supplement der skiltet fartsgrense ikke kan forventes å ha tilstrekkelig effekt.*

*Fysiske fartsdempende tiltak søker å redusere kjørefarten gjennom å påføre kjøretøyene vertikal eller sideakselerasjon, eller gjennom å redusere kjørebanebredden. De innebærer altså endret utforming av kjørebanen.*

*Fartsdempende tiltak brukes i boligområder, bygater, byer, tettsteder og ved kryssingspunkter i spredt bebyggelse (ved skoler, butikker mv.). Det gjennomføres i første rekke for at det skal bli sikrere og mer attraktivt å gå og sykle.*

Erfaring har vist at humpar i ei eller anna form er det mest effektive og som regel det minst kostbare fysiske fartsdempende tiltaket. Det er naturleg å velge fartshump dersom det einaste målet er å redusera køyrefarten og det ikkje er spesielle tilhøve som vanskeleggjer bruk av dette tiltaket. Tiltaket er mest aktuelt på vegar med fartsgrense 30 eller 40 km/t, men kan også vurderast på vegar med fartsgrense 50 km/t.

Til trafikktryggingsplanen har det kome fleire innspel som går på at køyretøya køyrer fortare enn fartsgrensene på dei ulike stadene, og at dette skaper farlege situasjonar. Særleg gjeld dette der born- og unge ferdast på vegane, som kring skulane og ved byggjefelt. Med bakgrunn i dette vert det føreslått at etablering av fartshumpar som ikkje vart bygga i førre periode (ved Kalveidkrysset og på Kv 1258 Koløyvegen) vert vidareført til denne perioden. Fartshumpane bør etablerast som «modifiserte sirkelhumpar» for å gi mindre slagverknad mot hjul for større køyretøy og sykklar. Det vert ikkje etablert fartshumpar i område der det er etablert åtskilt gong- og sykkelveg.

### **Gatelys**

I innspela til trafikktryggingsplanen har det vore stort fokus på etablering av gatelys. Dette har alle foreldreutvala ved skulane vore opptekne av, i tillegg til innbyggjarar, lag og organisasjonar.

Synlegheit er sentralt i trafikktryggingarbeidet. «Det meste av den informasjonen trafikantane mottek og nyttar i trafikken, vert motteke gjennom synet. I mørke oppfattar auge kontrastar, detaljar og røyrsler dårlegare enn i dagslys. Dette er ein av grunnane til at ulukkesrisikoen i mørke som regel er høgare enn i dagslys» (Trafikksikkerhetskåndboken TØI; 2014). Gatelys sikrar opplyste vegar og gir betre oversyn over kompliserte trafikale situasjonar. Dette er eit viktig tryggingstiltak der skuleborn ferdast, men også for å hindre utforkøyringar. Dessverre er fotgjengarulukkene underrapportert i ulukkesstatistikkane, og det er derfor vanskeleg å måle effekten av tiltaket. Haust og vinter er det mørkt ute både når skuledagen byrjar og når den sluttar. Veglys er viktig for at bilistane skal sjå barna på vegen.

I tillegg til å vera eit trafikktryggingstiltak, er etablering av gatelys også eit trivselstiltak og eit tiltak som motiverer til å gå/ sykle i staden for å køyre. Dette er ein viktig faktor i eit folkehelseperspektiv.

Lys ved t.d. busstopp vert frårådd av SVV, og er tiltak som det er vanskeleg å få midlar til. Det vert hevda at slik punktbelysning berre er til «kos» for ventande busspassasjerar, og at dei i realiteten medfører auka trafikkfare. Førarar av køyretøy vert blenda av lyset, og får redusert syn når ein køyrer inn i mørkret igjen.

### **5.3 Haldningsskapande arbeid**

Trafikkulukker kan ha si årsak i både menneskelege feilhandlingar og fysiske tilhøve på ulukkesstaden. Haldningsskapande arbeid inn mot dei ulike trafikantgruppene er svært viktig for å redusera feilhandlingane.

**Synlegheit:** Trafikantbiletet oppfattar me først og fremst gjennom synet vårt. Det er svært viktig med eit opplyst trafikkbilete, men det er også svært viktig at dei einskilde trafikantane sjølv tek ansvar for å vera synlege. Refleksbruk er svært viktig. Dette må det jobbast haldningsskapande inn mot alle aldersgrupper i høve refleksbruk; i barnehage, på skule, på arbeidsplassane, i organisasjonslivet elles.

**Sikringsutstyr:** Det er også viktig å vera merksam på dei tiltaka ein sjølv kan gjera for å redusera skadeomfanget dersom ulukka først er ute. Alle syklistar bør stadig bli minna om å bruke hjelm. Hjelm reddar liv! Også i bil er det svært viktig å nytta påbudt sikringsutstyr. Born skal sikrast forskriftsmessig, og alle skal bruka setebelte. Analyse av trafikkulukke på nasjonalt nivå viser at mange alvorlege skadeutfall/dødsfall truleg kunne vore unngått dersom vedkomande hadde brukt bilbeltet.

I kunnskapsløftet som er innført i skuleverket, er det eigne kompetansemål knytt til trafikktrygging og oppførsel i trafikken. Dette er skulane pliktige til å gjennomføre. Det er vidare viktig at foreldreutvala ved dei einskilde skulane fylgjer opp arbeidet.

Ulukkene i Fitjar viser at ungdom, men også unge vaksne er særleg innblanda i ulukker. Kontaktpunkt inn mot yngre vaksne er arbeidsplassane, helsestasjon (t.d. i samband med oppfølging av småbarn), idrettslag, velforeiningar, foreldremøte ved barnehagar og skular, etc. Det bør årleg vera tema på foreldremøte og andre fellesmøte i regi av både barnehagar, skular og i ulike organisasjonar som t.d. idrettslag, å fokusera på haldningsskapande trafikktryggingsarbeid.

#### 5.4 Prioriterte ikkje-fysiske tiltak

##### *Arealplanar og trafikktrygging*

Alle arealplanar som vert lagt fram for politikarane til handsaming skal ha vurdert omsynet til trafikktrygging. Ein bør tilstrebe at det vert etablert gode løysingar for mjuke trafikantar i samband med alle utbyggingar, og vegnettet må konstruerast slik at det leier til trafikksikker åtferd.

##### *Haldningsskapande arbeid på arbeidsplassane*

- Arbeidsplassane bør stimulera sine tilsette til bruk av refleks og sykkelhjelm
- Arbeidsplassane bør stimulera sine tilsette til bruk av bilbelte ved bilkøyring; stimulera til gode haldningar ved bilkøyring

##### *Haldningsskapande arbeid i barnehagane/skulane*

- Skulane skal ha utarbeidd rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i buss/bil eller med kollektiv
- Skular og barnehagar skal ha rutinar for å ivareta barna sin tryggleik ved parkeringsplass og port
- Det bør annakvart år haldast trafikktryggingdag for ungdomsskule/Fitjar vgs i regi av frivilligsentralen
- Elevar bør oppmodast til å bruka hjelm ved sykling til/frå skulen
- Borna bør oppmodast til å bruka refleks. Dette er eit svært viktig tiltak for å bli sett i trafikken.
- Det bør arrangerast trafikktryggingdagar på skulane som fokuserer på refleksbruk, bruk av sykkelhjelm og kontroll av sykkel for godkjent lys/refleks/bremser



Bilete: 5-1: To skuleelevar som slår eit slag for bruk av hjelm!

### Hjartesone

Trygg Trafikk har lansert eit konsept med *Hjartesone* for tryggare skuleveg. Kort forklart er *Hjartesone* eit omgrep som skal kunna tilpassast kvar einiskild barnehage og skule. Dette konseptet handlar også om å gjera området omkring barnehagane og skulane bilfritt og at det vert oppretta såkalla droppsone framfor barnehage og skule. Etableringa av *Hjartesone* ved kommunens grunnskular vil medføra investeringar og tett samarbeid med Fylkeskommunen og Statens vegvesen. Nasjonal Transportplan og Fylkeskommunen har *Hjartesone* som eit satsingsområde.



## HJARTESONE TRYGGARE SKULEVEG

Tiltaksmidlar frå overordna myndigheiter er forventa å kunna verta brukt til innføring av *Hjartesone* i kommunen. Dessutan forventar ein økonomiske tilskot og ressursar til fagleg planlegging.

Figur 5-3: Hjartesone -

<https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjartesone/>

Ein trygg *Hjartesone* omkring skulen kan gjera det lettare for elevane å gå og sykla til skulen. Fitjar kommune oppfordrar alle foreldre og føresette til å redusera køyring av borna til skulen.

Fitjar kommune planlegg å få status som hjartesone ved alle skulane i kommunen i starten av planperioden.

### Organisasjonsliv

- Idrettslag og andre lag og organisasjonar må ta opp trafikale ting som køyring til/frå øvingar, møte, trening og kampar, stevnar, etc. Det dreiar seg både om fart, tal på personar i bil og sikring av born i bil.
- Idrettslag, velforeiningar og andre bør driva haldningsskapande arbeid med omsyn til bruk av refleks og sykkelhjelm

## 5.5 Prioriterte fysiske tiltak

Det vert vist til vedlagt prosjektark for omtale av dei ulike prosjekta.

**Tiltaka er sortert etter tiltakstype eller tiltaksområde. Innspel til revisjon av planen har fått nr. 3xx:**

	Prioriterte tiltak	
Fitjar kommune	Å bli godkjent som trafikksikker kommune	
Fitjar kommune	Målsetjing om samanhengande gang- og sykkelveg for å sikra mjuke trafikantar, ifølgje kommuneplanen sin samfunnsdel	
Fitjar kommune	Etablera hjartesone	
226	Kryss avkøyrslø Kråko/Sjøtroll; Fv 5070 iht. reguleringsplan	Kr. 5 mill
Innspel nr.	Diverse tiltak	Kostnad
304-306-312-313-315-316	Gateløys – nokre strekningar er vidareført frå førre periode, og det er lagt til nye etter innspel som kom ved oppstart av revisjon av ts-planen – prioriteringsrekkefølge på prosjektark	I henhold til liste, om lag kr 30.000,- pr. lyspunkt

Fitjar kommune	Fjellrensk Vestbøstad og Tislevoll; Fv 5070	Kr. 200.000,-
Viltnemda Fitjar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hogst langs veg, for meir/betre sikt langs veg</li> <li>Det er mykje jordbruksareal (eng og beite) langs veg, desse områda bør ein sikre betre med gjerde</li> <li>Meir og betre lys langs veg</li> <li>Skilt, fareskilt med lys på dei plassane hjorten kryssar veg</li> <li>Planfrie krysningar, over og undergangar</li> <li>Gjerde langs heile eller delar av vegstrekket Sandvikvåg - Leirvik</li> </ul>	<p>Ikkje prosjektark Kan gjennomførast utan dei store kostnadene</p> <p>Tiltak med større kostnad som må prioriterast over tid</p>
	<b>Fitjar sentrum</b>	
Fitjar kommune	Fitjar sentrum; Fv 545 – Fortau forbi ny brannstasjon Forlenging av miljøgate i sentrum med fortau på begge sider	Kr. 500.000,-
	<b>Gang- og sykkelveg langs europaveg</b>	
312	G/s-veg på parsell av E39 Sandvikvåg – Engevik	Kr. 75 mill
	<b>Gang- og sykkelveg langs fylkesveg</b>	
9-55-85-93-108-114-132	G/s-veg på parsell av Fv 5070 Vestbøstadfeltet – Breiavikjo	Kr. 5 mill
43-44-87-88	G/s-veg på parsell av Fv 5070 Øvrebygda skule – Rydland	Kr. 4,2 mill
Fitjar kommune	G/s-veg på parsell av Fv 5068 Trulsastraumen – Selevik skule	Kr. 60 mill
Fitjar kommune	G/s-veg Fv 545 Vik-Rydland	Kr. 100 mill
Fitjar kommune	G/s-veg på parsell av Fv 545 Landa - Årskog	Kr. 50 mill
304-306	G/s-veg på parsell av Fv 545 Tveitatræ – Rydland (kryss Fv 5070)	Kr. 80 mill
	<b>Gang- og sykkelveg langs kommunalveg</b>	
304	G/s-veg på parsell av Kv 1258 kryss Hellandsvegen –Lio; asfaltering og fysisk skilje (svelvikellipse) + fartshump på oppsida av kryss	Kr. 1,5 mill
Fitjar kommune	G/s veg til ny barnehage på Rossneset, frå eksisterande gangfelt ved busshaldeplass; Kv 1245	Kr. 3,25 mill
	<b>Fv 5068 - punktutbetringar</b>	
302-303-305	Utbetring av parkeringsplass og mogelegheit for av- og påstiging ved Selevik skule + fartshumpar	Kr. 500.000,- Kr. 50.000,-
221-222-223-224	4 kurver frå sør for skule (traktorveg) til nord for skule (avkjørsle hytter Jordåen); Fv72	1: 600.000,- 2: 450.000,- 3: 250.000,- 4: 150.000,-
		Totalt kostnadsomfang: ca. 1.450.000,-
	<b>Fv 5070 Fotgjengarovergangar med fartsregulerande tiltak</b>	
18-98-122	Fotgjengarovergang Fv 5070 Kalveidkrysset m/ fartsdempande tiltak	Kr. 130.000,-
	<b>Fv 5070 fartsreducerande tiltak</b>	
97	Slottshaugen; fartsdempande tiltak	Kr. 60.000,-
	Vestbøstadvegen; fartsdempande tiltak. Det etablerast fartsdempar ved "Gamla meieriet"/Engesund Fiskeoppdrett og ein på området gnr/bnr 63/2 før nedkjøringa til Hegraneset	Kr. 120.000,-

Fv 5070 tiltak - punktutbetringar		
96-111	Kryss Hegraneset; Fv5072 x Kv1203	Kr. 9.000,-
112	Kryss Skålevik; Fv5070 x Kv1295 x Pv1296	Kr. 750.000,-
105	Vestbøstad; punktutbetring	Kr. 30.000,-
54	Breiavikjo sør; punktutbetring	Kr. 100.000,-
42-89	Heiabrekko; punktutbetring	Kr. 300.000,-
316	Tilbod til mjuke trafikantar på bru over Synningjo	150 timar/ forprosjekt
Fv 5072 tiltak - punktutbetringar		
28	Autovern og møteplass Skumsnes	Kr. 490.000,- (autovern) Kr. 800.000,- (møteplass)
Oppsitjar	Autovern og møteplass Osterneset	Kr. 700.000,- (autovern) Kr. 800.000,- (møteplass)
Kommunale vegar – fartsreducerande tiltak		
314	Kv 1227 Fitjargardsvegen – redusert fartsgrense	Kr. 60.000,-
Kommunale vegar – tiltak - punktutbetringar		
11-49	Kv 1258 rekkverk og punktutbetring ved Kuarvågen	Kr. 600.000,-
48-95	Kv 1258 punktutbetring Minkamyro/fjellrensk Koløyvegen	Kr. 1,2 mill
308	Kv 1231 Snuhammar Steinabrekko, Fitjarstølane	Kr. 307.000,-
Fitjar kommune	Behov for ledegjerde på mur; Kv 1243 Havnahagen	Kr. 150.000,-
Langsiktige tiltak	Andre langsiktige tiltak/ utgreiingar som legg premiss for vidare utvikling	(utan prosjektark og kalkulerte kostnader)
Utgreiing m/ oppfylgande tiltak	Fv 5068 Dåfjorden: konsekvensutgreiing for val av framtidig vegløyising og opprusting	
Utgreiing m/ oppfylgande tiltak	Fv 5072 Osterneset: konsekvensutgreiing for val av framtidig vegløyising og opprusting	
Utbetring veg	Fv 545 Vik – Rydland	
Utbetring veg	Fv 5070 Breiavikjo - Vastølen	
Utbetring veg	Kv 1221 Sjøsbrekko – Tongane og Kv 1216 Tongane - Vik	

Vedlegg:

Prosjektark over fysiske tiltak

Tabell over innkomne innspel med vurdering