

Fitjar kommune

# Enkel Trafikk- og mobilitetsanalyse

Øvrebygda oppveksttun

Oppdragsnr.: 52408714 Dokumentnr.: ARP22 Revisjon: 02 Dato: 2026-02-10



## Enkel Trafikk- og mobilitetsanalyse

Øvrebygda oppveksttun

Oppdragsnr.: 52408714 Dokumentnr.: ARP22 Revisjon: 02

**Oppdragsgjevar:** Fitjar kommune  
**Oppdragsgjevares kontaktperson:** Louise Christine Pettersen  
**Rådsgjevar:** Norconsult Norge AS  
**Oppdragsleiar:** Svanhild L. Andersen  
**Fagansvarleg:** Anders Vangsted  
**Andre nøkkelpersonar:** Anne Margrethe Myhre

Revisjon	Dato	Omtale	Utarbeida	Fagkontrollert	Godkjent
01	05.11.2025	Enkel trafikk- og mobilitetsanalyse	svaand	andvan	svaand
	18.11.2025	Språkvask		anmmy	svaand
02	10.02.2026	Mindre justering på p2, etter ynskje frå kunde.	svaand		svaand

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrer Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

## Samandrag

Fitjar kommune på Stord i Vestland fylke, har bestemt at dei skal halda fram med barneskule 1.-4.kl. saman med ny barnehage og etablera Øvrebygda oppveksttun på eksisterande skuletomt i Øvrebygda.

Bakgrunn for planarbeidet er at Fitjar kommune i juni 2024, vedtok å etablera Øvrebygda oppveksttun med barnehage og 1.- 4. klasse ved nåverande Øvrebygda barneskule, 1.-7. kl. Skuleområdet for Øvrebygda skule vart oppretta tilbake til 1934, oppgradert på `60-talet og i `93, men har aldri vorte regulert til føremålet. Fitjar kommunen må nå utføra reguleringsprosess for området.

Intensjonen med planarbeidet er å følgja opp vedteken sak i kommunestyret om å oppretthalda barneskule og innføra barnehage i nytt oppveksttun. Det vart i den samanheng naudsynt å regulera området, i tråd med føremålet for barnehage/undervisning, med tilhøyrande anlegg. Hovudsiktemålet med planarbeidet har vore å regulera planområdet til gjeldande føremål. Det ligg ikkje føre planar for ei oppgradering for områda utanfor skuleområdet, og skulevegen til Øvrebygda er fylkesveg 5070, Koløyvegen som ikkje er planlagd særskilt utbetra pr. i dag.

Parkeringsområdet vert vidareført, og det vert nokre fleire parkeringsplassar på staden, inkludert ein HC-parkering, totalt 21 parkeringsplassar. Plasseringa for renovasjon og sykkelparkeringa vert føreslått flytta for oppveksttunet. Parkeringsområdet vert føreslått betre merka på staden, enn det er i dag.

Etableringa av Øvrebygda oppveksttun gjer ikkje at ein forventar noko særskilt endring i trafikkmønsteret frå i dag. Men barnehagar har typisk ein høg andel av biltrafikk, og særleg når det er tale om lengre reisevegar og det kan vere utfordrande å få ned bilandelen.

Det er ei utfordring med avstandar i kommunen, og det gjeld saman med at det er eit stort etterslep på vedlikehald og opprusting generelt på vegnettet i Fitjar. I tillegg har ein lite samanhengande gang-/sykkelnett/fortau og låg frekvens på kollektivtilbodet i kommunen. Det ligg ikkje føre planar i dag om ei større oppgradering korkje for fylkesvegnettet eller for kollektivtilbodet i Fitjar forbi Øvrebygda oppveksttun (jf. trafikktryggingssplan 2021-2031, og regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTVP)). Det vart sist gjort måling av ÅDT forbi planområdet i 2023, og det er ikkje grunn til å tru at den er vesentleg endra i etterkant, og ein kan anta at den ligg på rundt 800.

Det er utført ei enkel analyse av dei gjeldande forholda for planområdet, og behovet for ein betre struktur på sjølve parkeringsområdet når ein innfører mindre born til oppveksttunet. Området vil få ei anna brukargruppe når dei største ungane frå barneskulen vert flytta ut frå området og erstatta med barnehagebarn.

Det er teke utgangspunkt i dei overordna retningslinene og planane Vestland fylke og Fitjar kommune har for framtidig utbetring av både det kommunale og fylkeskommunale vegnettet på Fitjar.

Analysen knyter dei langsiktige planane for vegnettet saman med overordna prinsipp for ei meir berekraftig mobilitet og trafikkavløysing. Desse måla vert vurdert saman med Fitjar kommune sin trafikktryggingssplan 2021-2031. På bakgrunn av denne gjennomgangen er det utarbeidd ei enkel kartlegging av eksisterande trafikkforhold, og analyse av mobilitet rundt skuleområdet / området for det framtidige oppveksttunet. Her vert det fokusert på haldningsskapande arbeid for dei yngste, og enkle tiltak på planområdet som kan bidra til auka trafikktryggleik innanfor planområdet.

Konklusjonen for analysen er å fokusera på enkle gjennomførbare tiltak, saman med ei oppmoding til foreldre, skulen – og barnehagen om å fokusera på haldningsskapande arbeid for ungane.

## ► Innhold

<b>1</b>	<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	<b>4</b>
1.1	Innleiing, bakgrunn og formål	4
1.2	Relevante planar og føringar, overordna bakgrunn	4
1.3	Nasjonale mål	5
1.4	Regionale målsettingar	6
1.5	Lokale mål – overordna føringar og utfordringsbilde kring Fylkesvegnettet i Vestland	6
<b>2</b>	<b>Planområdet</b>	<b>8</b>
2.1	Dagens situasjon	8
2.2	Framtidig utvikling i Fitjar kommune, folketal og busetting	10
2.3	Trafikk mengder Fv. 5070 Koløyvegen	11
2.4	Skulevegen	11
<b>3</b>	<b>Skildring av planforslag</b>	<b>12</b>
3.1	Generelle tilhøve på planområdet	13
3.2	Framtidig løysing samferdselsanlegg	14
<b>4</b>	<b>Analyse og vurdering av førehalda i Øvrebygda og framtidige fokusområde</b>	<b>15</b>
4.1	Eksisterande/ framtidige trafikkførehold og grøn mobilitet	16
4.2	Kollektivtransport, tilbod og tilgjengelegheit	18
4.3	Trafikksituasjon på parkeringsplassen til oppveksttunet	18
4.4	Trafikkløysingar – tiltak	20
4.5	Oppsummering og anbefaling	21
<b>5</b>	<b>Handlingsplan små tiltak til forbetring</b>	<b>22</b>
	<b>Kjelder</b>	<b>24</b>

# 1 Kunnskapsgrunnlag

## 1.1 Innleiing, bakgrunn og formål

Denne trafikk- og mobilitetsanalysen for Øvrebygda oppveksttun i Fitjar kommune er utarbeidd som grunnlag til detaljreguleringsplan for planområdet. Bakgrunnsinformasjon for analysen er overordna målsetjingar og planar som både kommunen og fylkeskommunen har lagt til grunn i sitt arbeid for ei langsiktig utbetring av vegnettet. Samstundes er det eit auka fokus på å styrka og å sikra mobilitet for barn og unge i distrikta i samsvar med mål og strategiar i *Regional transportplan Vestland 2022-2033*.

Utgangspunktet for detaljreguleringa er kommunen sitt ønskje og behov for å regulera eksisterande skuleområde i Øvrebygda, og å oppretta Øvrebygda oppveksttun. Det vart bestemt å ta inn eit nytt føremål for barnehage i planområdet, der barnehage vert plassert saman med småskulen 1.-4. klasse. Planforslaget regulerer i hovudsak områda for barnehage og undervisning med tilhøyrande uteområde.

Trafikk- og mobilitetsanalysen inneheld ei skildring og vurdering av dagens situasjon, saman med reisemønster til og frå skulen. Det vert nemnt dei krevjande forholda for vedlikehald av vegnettet i distrikta og auka fokus på haldningsskapande opplæring, framtidig løysingar og forbetringar som kan verta aktuelle i kommunen.

Avslutningsvis i dokumentet har analysen ein kort handlingsplan. Den inneheld nokre punkt meint som ei haldningsskapande og bevisstgjeringe liste med enkle tiltak det er mogelege å iverksetja for barnehagen og skulen. Tiltaka er meint å gjera dei daglege forholda på planområdet meir trafikksikre og trygge å bevega seg på.

Analysen omhandlar person- og renovasjonstransport, ikkje varetransport.

### Grunnlag og metodikk

Arbeidet med mobilitetsanalyse for Øvrebygda oppveksttun, inneber ei enkel kartlegging av dagens situasjon, skildring av planforslag og ei vurdering av konsekvensar på parkeringsområdet som ei ny brukargruppe på planområdet kan gi. Utgangspunktet for gjennomgang av dei eksisterande forholda på staden, byggjer på måla i overordna planar frå Fitjar kommune og Vestland fylkeskommunen, sett opp mot føreliggjande planar for utbetringar på vegnettet. Rapporten inneheld data under norsk lisens for offentleg data (NLOD) tilgjengeleggjort av Statens vegvesen. Vurderingar tek utgangspunkt i erfaringstal og faglitteratur.

I tillegg var det grunnlag for igangsetting av arbeidet ei synfaring på området saman med oppdragsgjevar, 24. januar 2025, og det har vore gitt informasjon frå kommunen kring avvikling av skuleskyss til planområdet.

## 1.2 Relevante planar og føringar, overordna bakgrunn

Mobilitetsplanlegging er eit haldningsskapande arbeid som utviklast over tid, i samarbeid mellom fleire partar og ei bevisstgjering i målgruppene.

I Vestland har dei fokus på at fleire skal velja å gå, sykla eller ta kollektivtransport (jf. *RTPV 2022-2033, kap.4*). Fylkeskommunen har høge ambisjonar for å leggja gode rammer for å sikra ei utvikling mot eit berekraftig mobilitetssystem» (jf. *RTPV 2022-2033, kap.4.2*).

Fitjar kommune har i sin Trafikktryggingssplan 2021-2031 fokusert på desse to måla for å nå sine klimamål, og vektleggja regional samarbeid om overordna planar.



*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 verkøy 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 trafikktryggingssplanen:

- Konkretisering av FN sine berekraftsmål i planlegging.
- Samordne planarbeid og koordinere det som får konsekvensar på tvers av kommunegrensar, 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 frampå i å betre mobilitets- og kommunikasjonstilhøva i Sunnhordland
- Vurdere å utvikla meir interkommunalt samarbeid, inkludert arbeid med transportplanlegging og sjønære næringsareal

Figur 1 Områder Fitjar kommune sine fokusområde for berekraftsmål, (jf. Kommuneplanen sin samfunnsdel (2020-2040).

### 1.2.1 Innhald og avgrensing

Trafikk- og mobilitetsanalysen er eit verkøy for å setja fokus på dei eksisterande forholda og kva tiltak skule og barnehage kan leggja til rette for å bidra til auka kompetanse og haldningsskapande arbeid frå barna er små. Det er for å leggja grunnlag for medvitne og gode berekraftige haldningar for alle. Haldningsskapande arbeid er viktig for å leggja til rette for miljøvennleg transport og endring av reisevanar, som ein må fokusera på frå barna er små.

Låg etterspørsel gir eit dårlegare grunnlag for ordinære kollektive transporttilbod, og dette er ei utfordring særleg i distrikta. Ein må av den grunn sjå på andre løysingar som bestillingstransport, delingsmobilitet, samkøring og tenester som kombinert mobilitet (Kommunal og distriktsdepartementet (KDD), læringsnettverket «smart mobilitet» i distrikta).

## 1.3 Nasjonale mål

### Nasjonale mål for klima, helse og trafikksikkerheit:

Overbyggjande dokument for verdas felles arbeidsplan er FN sine berekraftsmål, vedtekne i 2015, (FNs berekraftsmål).

- Norge har mål om å vera klimanøytralt innan 2030 (regjeringen.no/klimastatus og plan).
- Helsedirektoratet anbefaler minimum 60 minutt fysisk aktivitet for barn og unge kvar dag (helsedirektoratet.no/faglige-råd).
- I Nasjonal transportplan er det sett mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykla til skulen (NTP 2022-2033).
- Nullvisjonen om eit trafikksystem som ikkje fører til tap av liv og varig skadde, dannar grunnlaget for statlege mål om trafikksikkerheit (NTP 2022-2033).

Dei nasjonale måla må tilpassast noko til meir lokale forhold, då det er klart at det er ei større satsing på både kollektivtilbod og utbygging av g/s-vegar i dei meir sentrale og bynære områda.

### **Mobilitetsplanlegging og mobilitetssystem for distriktsområde**

Eit velfungerande mobilitetssystem kombinerer alle former for mobilitet, både av menneske og varer. Kollektivtransporten utgjer ein sentral del av eit velfungerande mobilitetssystem, men det er likevel noko ulike forutsetningar og utfordringar i byområde og distriktsområde.

Distrikta har både andre forutsetningar, utfordringar og behov enn det byane har, og dette gjer at smarte distrikt må formast forskjellig frå byar. Utviklinga av mobilitet i distrikta må sjåast i samheng med ei heilheitleg utvikling av distrikta, der ein tek omsyn til både næringsutvikling og utvikling av lokalsamfunna (jf. (KDD, læringsnettverket smart mobilitet i distrikta)»).

I tillegg må ambisjonsnivået og gjennomføringa av ulike tiltak tilpassast den einskilde distriktskommunen.

Dersom det velfungerande mobilitetssystemet samstundes er berekraftig, tilfører ein mobilitetsomgrepet kvalitet og tek omsyn til sosiale, økonomiske og miljømessige forhold i samfunnet.

### **Berekraftig mobilitet**

Berekraftig mobilitet er heilskapen av måtar å reisa frå ein stad til ein annan, og tek miljømessige, sosiale og økonomiske omsyn.

## **1.4 Regionale målsettingar**

Trafikk- og mobilitetsanalysen byggjer på målsettingar og konkrete delmål for «mobilitet og kollektivtransport (jf. RTPV 2022-2033, kap.4).

- «Vestland skal ha eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn».
- «Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil».

«Vestland er eit stort geografisk område, og når vi skal fastsette tenestetilbodet må vi samarbeide for å få eit transporttilbod som er hensiktsmessig for det aktuelle området. Ulik lengde på skuledagen, færre skular og delt bustad for ein aukande del elevar er med på å auke kostnadane knytt til skuleskyss. For å unngå at skuleskyss vert altfor kostnadskrevjande er god dialog med skular avgjerande» (ref. RTPV 2022-2033, kap 4).

## **1.5 Lokale mål – utfordringsbilde kring Fylkesvegnettet i Vestland**

Vestland fylkeskommune har bestemt at dei skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvennleg mobilitet og ei berekraftig samfunnsutvikling. Strategien berekraftig mobilitet er ein del av *Regional transportplan for Vestland 2022-2033*.

Fitjar kommune har i fleire år hatt fokus på trafikktryggingssplan, og fekk i 2022 vedteken revidert plan - «Trafikktryggingssplan 2021- 2031», som ein kommunedelplan. Kommunen seier i sin plan at ein oppdatert trafikktryggingssplan er naudsynt for prioritering av tiltak på det kommunale vegnettet, men og for søknad og påtrykk ovanfor fylkeskommunen for tiltak på det fylkeskommunale vegnettet.

Fylkesvegnettet i Vestland har fleire funksjonar og bind saman lokalsentra, kommunesenter og regionsenter. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på fylkesvegnettet varierer frå 50 på sidevegnettet til nærare 25 000 på dei mest trafikkerte strekningane kring Bergen. Standarden på vegnettet varierer sterkt, frå gode, tofelts/ firefelts vegar med god framkome, til smale og svingete einfelt vegar med redusert framkome.

Det ligg føre fleire mogelegheiter for å tenkja nytt om framkomstmidla i distrikta, som tilkallingstransport, samkøring mellom anna. Ein kan og sjå på ei utvikling av nye tilbod i distrikta og nokre stader er ein i gang med dette arbeidet, andre treng noko lenger tid for tilpassing (jf. Klimasatsing i kommunar og fylkeskommunar 2021).

#### Trafikktryggingssplan - Strategi for mjuke trafikantar i Regional transportplan Vestland 2022-2033

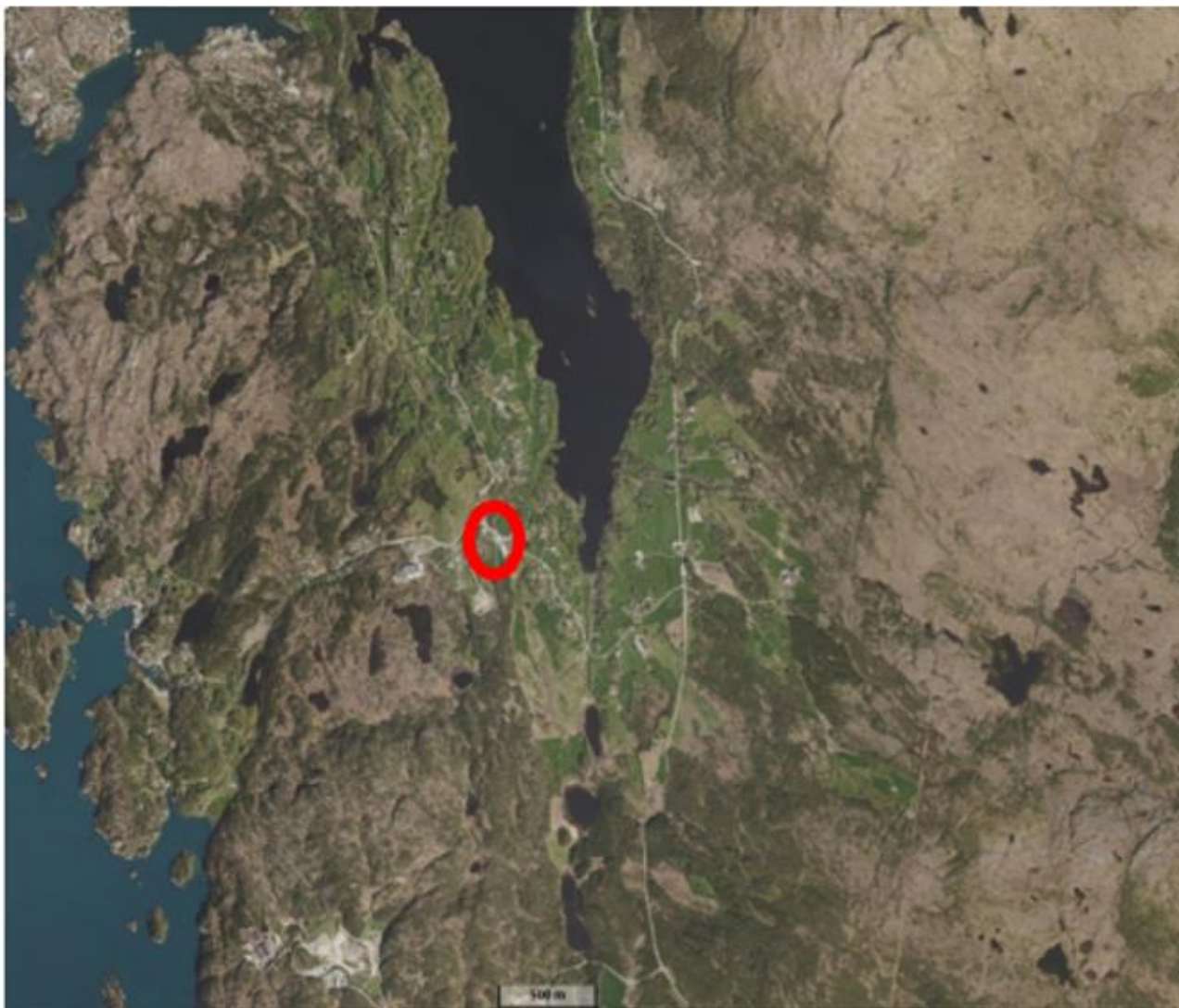
For Fitjar kommune og Øvrebygda vert mangel på samanhengande og skilde sykkel- og gangveggar, saman med avstandar mellom tilbod, busetnader og utbygd samanhengande sykkel- og gangnett, ein av dei største hindringane i høve til å få fleire til å sykla eller gå.

Trafikktrygging, miljø og folkehelse er tydeleggjort og førande for Vestland fylkeskommune og Fitjar kommune i RTVP 2022-2033.

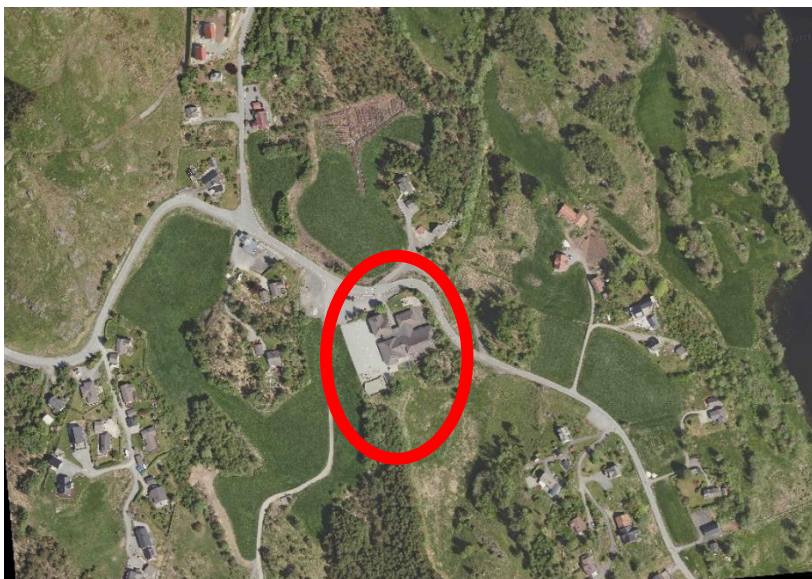
## 2 Planområdet

### 2.1 Dagens situasjon

#### Lokalisering



Figur 2 Planområde – rød ring, plassering i kommunen, grisegrendt strøk, se fig.2 og 4.



Figur 3 planområdet tettare på planområdet

Planområdet ligg i ei av dei tre bygdene i Fitjar kommune som har barneskule i dag. Fitjar kommune femner om nordlege del av øya Stord, i Sunnhordland i Vestland fylke.

Fitjar er ein distriktskommune, med spreidd utbygging, og nokre konsentrasjonar i krinsen Rimbareid med fleire bustadfelt, og nokre få busetnadskonsentrasjonar i Øvrebygda krins i Koløy og i Selevik. Kommunen har felles arbeidsmarknad med Stord, med pendling mot Bømlø, Austevoll, Tysnes og Os/Bergen. Koløyvegen er fylkesveg – Fv 5070, og går langs skuletomta i nord, og har berre samanhengande fortau på deler av strekinga forbi skulen.

### Eksisterande elevtal og forhold

Det er i dag 24 elevar på Øvrebygda skule, og i fjor då skulen hadde 1.- 6. klasse, var dei 34 elevar. Flytting av mellomtrinn førte altså til ein nedgang på 10 elevar. Det er i dag ikkje tal på kor mange barn ein kan forvente i ein ny barnehage på staden, men det er vedteke at både barnehagen og småskulen vert planlagt for inntil 40 barn kvar.

Dei fleste elevane kjem til skulen med skulebuss, nokre få sykklar, i dag, men det vil truleg verta færre når dei største klassane er flytta ut av området og det kjem barnehagebarn i staden. Ein kan då anta ein liten auke i privatbilismen til området, då nokre fleire barn kan verta køyrde til oppveksttunet i privat bil.

Skulebussen stoppar i dag midt på parkeringsplassen, når elevar vert henta eller bringa til skulen. Det gjer at elevane ikkje treng å kryssa fylkesvegen for å koma inn til skulen, eller når dei skal ta bussen heim. Frekvens for bussen til skulen er 2 bussar på morgonen og 2 bussar på ettermiddag. Dette vert fordelt slik at minibuss hentar elevar i Koløy, som byter buss på skulen, der ein samlar opp og fraktar dei til Rimbareid i større buss. Dette gjentek seg etter skuleslutt. Det er forventa at denne ordninga vil fortsetja framover, men det vert føreslått ei ny plass for buss å stoppa for å henta og sleppa av elevar, når ein nå skal etablere ein haldeplass med busslomme på nordsida av parkeringsområde P2, sjå kap 3.

Eksisterande fortau til skulen, frå vest frå bedehuset til parkeringsplassen på skulen, er gammalt og smalt, med ei breidde på 2,5 m. Fortau vidare i retning Tislevoll er 1,8 m. Her er det fortau kun eit kort stykke. Det er difor ikkje samanhengande fortau til skuleområdet.

Ein forventar ikkje ei stor endring i totaltrafikken til området, då det er snakk om få ekstra brukarar til oppveksttunet.

Barnehagen som vart nedlagd og som er bakgrunn for at ein ynskjer å innføra barnehage i Øvrebygda oppveksttun, hadde i mars 2024 totalt 34 barn. Det er ikkje grunn til å tru at det vert fleire enn det, då det og er 5 andre barnehagar i Fitjar kommune i dag.

### **Biltilkomst og parkering**

Vegnettet utanfor dei mest sentrale delane av Fitjar kommune, er mange plassar smalt, utan fortau, og tidvis med møteplassar for at to bilar kan passera kvarandre. Fram til området for Øvrebygda oppveksttun er det god tilkomst for bil, og god plass for bilparkering på området, her er i dag 15 p-plassar tilhøyrande skuleområdet.

### **Gående og syklende / Kollektiv tilbod**

Det er begrensa og lite utbygd kollektivtilbod i Fitjar, og det er i dag Skyss som har ansvar for det offentlege tilbodet av kollektivreiser i Vestland fylke.

Vestland fylkeskommune har ambisjonar om å leggja til rette for eit godt kollektivtilbod, både i byar og i distrikta, men ein vil sjå på meir fleksible ordningar for transport i distrikta, der kundegrunnlaget er mindre. Dei eventuelle nye ordningane ligg lenger fram i tid.

## **2.2 Framtidig utvikling i Fitjar kommune, folketal og busetting**

Framtidig situasjon for Fitjar kommune og Øvrebygda illustrerte i fig. 2 og 3 over, syner utviklinga av folketal i dei ulike krinsar i kommunen og busetnader i Øvrebygda. Figurane syner at det er eit fåtal av bustadar i kort avstand frå skulen. Dermed må ein anta at eit mindre antal elevar bur slik til at dei har moglegheit til å sykla/gå til skulen. Barn til barnehagen vert her oftast køyrde i bil.

Den framtidige forventa utviklinga for folketalet i Fitjar kommune kjem fram i figuren under. Det kjem fram at dei fleste krinsane i kommunen har nedgang i folketalet (jf. Fitjar kommune - Planstrategi 2024-2027).



Figur 4 Her ser ein tydeleg at folketalet i Øvrebygda, og fleire av de andre områda i grenda går ned, medan dei mest sentrale delane aukar noko, biletet var likeins i perioden 2014-2019 (ref. kart frå Planstrategi 2024-2027)

Det framkjem av figuren over at det i Fitjar kommune og området Øvrebygda ikkje er forventet ei auke i folketalet framover.

## 2.3 Trafikkmengder Fv. 5070 Koløyvegen

I følge Statens vegvesens (SVV) vegkart har strekningen fv. 5070 Koløyvegen årstdøgntrafikk på 800, til og forbi Øvrebygda skule, og det vart sist gjennomført i 2023. Talet har vore stabilt i perioden der målingar har vorte utført. I følge vegkart.no hadde Fv 5070 Koløyvegen, ein årstdøgntrafikk i 2023 på 800 ÅDT (Statens vegvesen (SVV), ÅDT 2023).

Det vart registrert ein liten nedgang i ÅDT, forbi området i åra med pandemi, til 750 ÅDT i 2020 - 2022.

## 2.4 Skulevegen

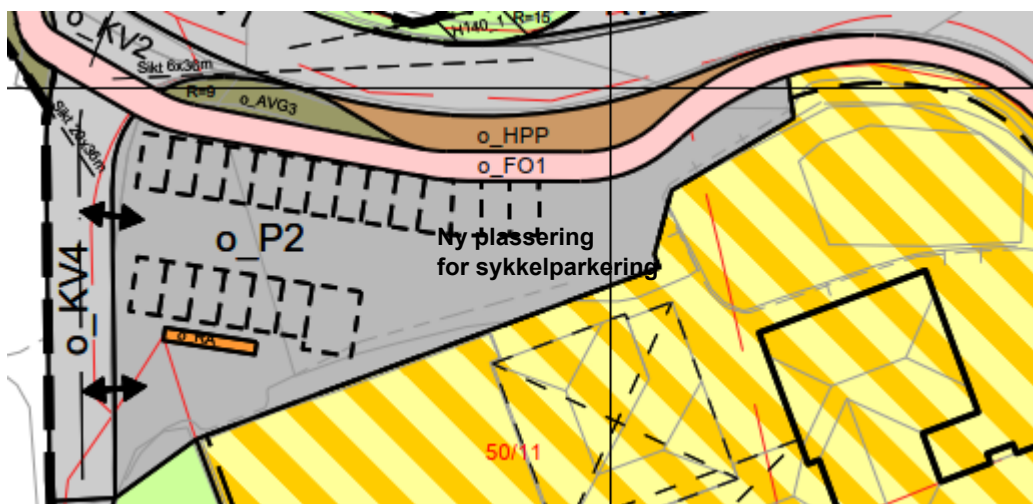
Trafikkmengda for skulevegen, Koløyvegen, forbi skulen, er ikkje registrert i Statens vegvesen sin database på vegkart.no eller i Fitjar kommune si kartløyving. I trafikktryggingssplan 2021 – 2031 kjem det fram at det ligg føre planar om ei utbetring av vegstrekninga Fv 5070 Koløyvegen forbi Øvrebygda skule. Det står ikkje tidspunkt for når ein tenker å gjennomføra utbetringa (sjå [Trafikktryggingssplan for 2021 - 2031](#) og [Fitjar kommune - Planstrategi 2020-2023](#)).

### 3 Skildring av planforslag

Arealbruk på planområdet skal vera uteopphaldsareal og skulebygg for barneskulen 1.-4. klasse, i tillegg til nytt føremål for barnehage, planlagt i nytt modulbygg. Det er ikkje planlagt å utvida skuleområdet og detaljar for uteopphaldsareal vert lagt i ein utomhusplan.

Planforslaget legg til grunn at hovuddelen av eksisterande bygningsmasse på staden vert vidareført som småskule. Det som vert nytt er modulbygg i nordre del for barnehagen, ei oppgradering på uteområda, og tilpassing til barnehagebarn. For øvrig er det ikkje planar om større endringar på området men parkeringsområdet vert betre skilta, markert med inn- og utkøyring til/frå området, og køyreveg. Endringa for parkeringsområde P2, vert og at eksisterande avkøyrsløse i nord, vert regulera vekk. Samstundes vert det føreslått ein ny busstopp inntil parkeringsområdet der bussen kan setja av og henta elevar. Det nye busstoppet er foreslått plassert inntil parkeringsområdet, sjå fig. 6 under. Plassering for renovasjonsdunkar og sykkelparkering er føreslått flytta, sjå figur 7.

Det vil vera felles leikeareal for både barnehage og småskulen i deler av uteområdet, samstundes som nokre av areala vil verta forbehalde barnehagen.



Figur 6 Planlagt regulert ny situasjon på parkeringsareal for oppveksttunet. Her syner markert inn- og utkøyring til området, bussromme, ny plassering for renovasjon og oppstillingsplass for brannbil. Sykkelparkering vert i nordaustre del av P2, vil framgå av utomhusplan.



Figur 7 Ortofoto same parkeringsområde, eksisterende forhold. I dag berre nokre oppteikna p-plassar, og ingen skilting for inn-/utkøyring.



Figur 8 ortofoto over eksisterende parkeringsområde, med nye linjer for utbetring på område oppå.

Konseptet for oppveksttunet som vart vald i prosessen, var konsept 4a i konseptutredninga. Tenkt løysing og plassering av eit nytt modulbygg for barnehage er vist i skissa under. Det kjem fram av figur 6, 7 og 8 over, at avkøyrsele inn til planområdet er rett frå Fv 5070. Her er føreslått skilta inn- og utkøyring for parkeringsområdet, der det vert skilta inn-/utkøyring for renovasjonsbil /evt brannbil (pil lengst mot sør på KV4). Det omfattar renovasjonsbil, særskild for å unngå unødig køyring inne på parkeringsplassen. Forslag til ny plassering for renovasjonsdunkar, vil gje eit meir oversikteleg renoveringsområde. Ein legg her til rette for ei meir trafikksikker løysing, der renovasjonsbilen ikkje treng å rygga inne på området.

Det er i planframlegget lagt opp til 1 HC-plass, og eventuelt eiga skilting av plassar for levering til barnehage, og for tilsette i oppveksttunet. Dei forslaga er gjort med tanke på ein meir trafikksikker bruk av

parkeringsarealet. Skulebussen vil i nytt forslag stoppa inntil fortau, sjå figur 6, og sleppa av, eller henta ungar der. Bussen treng då ikkje køyra inn på parkeringsområdet. Det vert meir oversikteleg for skulebussen å følgja ny løysing. Barn treng ikkje kryssa fylkesvegen når dei skal til og frå skulen, busen må tilpassast haldeplass og evt snu om den kjem frå annan kant. Bussen køyrer ikkje inn på parkeringsområdet. Det ny plassering for sykkelparkering vert der renovasjonsdunkar stod før, i nordaust hjrna av P2, men (figur 6), men detaljar for denne vert handsama i utomhusplan.



Figur 9 Alternativ 4a, med barnehage i modulbygg (grønt rektangel på skissa), det vert plassera delvis over fotavtrykk til gamleskulen, og sør for parkeringsområde, i aust/vest retning.

Planlagt plassering av nytt modulbygg for barnehage på området, vert liggande som ein buffer mellom fylkesvegen og uteområda til oppveksttunet. Inngang til både skule og barnehage vert frå nord, men som det kjem fram i figur 9 over, ligg inngangen utanfor parkeringsområdet, og inne på sjølve skule- og barnehageområdet som vert inngjerda.

### 3.1 Generelle tilhøve på planområdet

Heile planområdet er opparbeida og tilrettelagt til skuleområde for barneskule, som vert oppretthalde. I tillegg skal planlagt barnehage innlemmast på området, og vera naturbarnehage med fokus på eige uteområde. Alle leike- og utomhusareala på skuleområdet (o\_BAA) ligg innanføre inngjerda område. Det er uteoppghaldsareal på sørsida, som er ute- og nærturområde som vert liggande utanføre inngjerda område. Elevar og barnehagebarn treng ikkje kryssa fylkesvegen i det daglege når dei skal nytta desse områda. Det største av dei to areala, o\_UTE1, er planlagd å verta nærturområde for barnehagen.

#### Arealbehova for oppveksttun

Det vart utført ei vurdering av arealbehova ved ombygging til oppveksttun, med inntil 40 barnehageplassar og 40 elevplassar i konseptutredninga for val av konsept for nytt oppveksttun (jf. Konseptutredninga kap. 5).

Det kjem fram at det er stort nok areal til å byggja om til oppveksttun, og oppføra modulbygg på området.

Det er ikkje klart kor mange barn som kan koma til å bruka barnehagen, eller kor mange som vert tilsette i barnehagen. Antal barn i barnehagen kjem og an på kor folk som treng barnehage bur i kommunen.

## 3.2 Framtidig løysing samferdselsanlegg

Dagens innkøyring frå fylkesvegen, Koløyvegen, vert oppretthalden og vidareført. Det vert føreslått ny løysing for ungar som kjem med buss, som nå kan verta slepte av i eiga busslomme, inntil fortau ved parkeringsplassen, og dei treng ikkje å kryssa fylkesvegen.

### Køyreveg

Planen regulerer kun del av eksisterande etablert veg, Fv 5070, Koløyvegen, som går forbi oppveksttunet.

Det vil verta gjort mindre utbetringar på avkøyrsla til parkeringsarealet og skilta inn- og ut køyring til området. Dersom det vert naudsynt med mindre utbetringar knytt til dette, vert det tillate, i tråd med planen.

### Fortau

Eksisterande fylkesveg Koløyvegen har eit eldre, smalare fortau etablert på strekninga forbi planområdet for oppveksttunet. Det kan verta utført mindre utbetringar på det etablerte fortauet, men det ligg ikkje føre planar om ei oppgradering i tråd med nyare krav til fortau og gang- og sykkelveg frå vegeigar Vestland fylkeskommune (jf. Trafikktryggingsplan 2021-2031). **Fitjar kommune har avklara med Vestland fylkeskommune at dei kan godta eit fortau på inntil 2 m breidde langs planområde.**

### Parkering

Området P2, på planforslaget, er felles parkeringsplassar til skule- og barnehageområdet, og det er ikkje venta at det vert eit problem med parkering sjølv når barnehagen er på staden. Det vert truleg ikkje eit stort problem, men levering og henting av barnehagebarn vil vanlegvis ta noko lenger tid enn for dei større elevane som vert slepte av til skulen. Det gjer at inntil 5 plassar bør setjast av til barnehagen for å sikra at det er nok plassar. Ein føreslår å merka opp dei einskilde parkeringsplassane, eigen HC-parkering, og om mogeleg skilja på parkering for tilsette og for henting/bringning av barn.

Ein forventar ikkje ein særleg endring i ÅDT. På bakgrunn av lokaliseringa av oppveksttunet, utanfor dei meir sentrale delane i Fitjar, i ei spreidbyggd landbruksbygd, og basert på antal elevar på skulen.

### Sykkelparkering

Det ligg i dag ikkje føre ei forventning om kor høg andel av brukare på oppveksttunet som vil nytta sykkel som framkomstmiddel. Det er planlagt at det vert lagt til rette for sykkelparkering ved oppveksttunet i nordaustre del av P2, der renovasjonsdunkar står i dag. Ein har på bakgrunn av både avstandar i kommunen, standard på vegnett og fortau, samt plassering av arbeidsplassar, ikkje grunn til å tru at det vert ein høg andel som vil sykla barn til barnehage når den kjem på det framtidige oppveksttunet.

## 4 Analyse og vurdering av forholda i Øvrebygda og framtidige fokusområde

Bilde under syner planområdet i situasjonsplan og ortofoto, for same område som det er i dag.



Figur 10 Bilda over syner planområdet som det er i dag, til venstre, og til høgre ortofoto av same område.

### Føremålet med trafikk- og mobilitetsanalyse, målgrupper og strategi

Trafikk- og mobilitetsanalysen for Øvrebygda oppveksttun tek utgangspunkt i at eksisterande skuleområde for barneskulen vert vidareført som oppveksttun der område for småskulen vert supplert med ny barnehage på staden. Føremålet med analysen har vore å kartleggja eksisterande forhold og kva enkle og haldningsskapande tiltak som er mogelege å etablere for oppveksttunet. Det er identifisert fleire utfordringar og manglar knytt til mobiliteten i kommunen, som er nemnde i dei overordna dokumenta mellom anna RTVP 2022-33. Vidare vert det peika på innsatsområde og forslag til tiltak som kan verta utførte for oppveksttunet, for opplæring av dei minste barna og til dels deira føresette. Det er utforma ein enkel handlingsplan, som kjem bakerst i dette dokumentet.

Når ein ser på dei eksisterande forholda, er det i hovudsak forholda på og inn til planområdet, saman med planane for det framtidige bruken av sjølve planområdet, ein har vurdert.

Hovudfokus vert difor på viktigheita av små tiltak som kan betra trafikksikkerheita på dei små og nære områda, som både barn og vaksne må forhalda seg til i kvardagen. Haldningsskapande arbeid kan ein jobba med, og det er alltid viktig å informera om tiltak ein kan gjennomføra.

Bakgrunn for utarbeiding av detaljplan er at området i dag ikkje er regulert og ikkje avsett til rett føremål i gjeldande kommuneplan. Det ønskjer kommunen å retta på, og då følgjer krav til å kartleggja og skildra dei eksisterande tilhøva. Meininga med analysen er ikkje å peika på store endringar eller utbetringar som ein

skal gjera. Fylkeskommunen, som er vegeigar for Koløyvegen, har nokre planar for utbetringar langs vegen, men det er ikkje tidfesta når det vert utført arbeid forbi planområdet. Det er eit langsiktig og kostnadskrevjande arbeid å utføra dette på det samla fylkes- og kommunalvegnettet. Av den grunn har ein konsentrert seg om tilhøva i og ved planområdet.

Det vert teke sikte på å auka trafikksikkerheita i og rundt parkeringsområdet for oppvekstsenteret. Ein kan sjå på korleis barn, foreldre og tilsette brukar området, og føreslå mindre tiltak for å utbetra trafiktryggleiken på staden. I tillegg vert det fokusert på informasjon og haldningsarbeid for både føresette og tilsette sine reisevanar til og frå oppveksttunet, orientering om trafikksikring av barn i bil, og ei ny organisering og skilting på parkeringsplassen på området.

Det er for Øvrebygda og Fitjar kommune sin del, nødvendig å framover vurdere ulike nye løysingar for framkomst då det ikkje ligg føre planar om å styrkja kollektivtilbodet, eller ei utbygging av fortau i nær framtid. Ein må fokusera på trafikksikkerheit i opplæring, og å styrkja fokus på samkøyring, og t.d. bruk av mindre bussar for å auka frekvensen noko.

## 4.1 Eksisterande/ framtidige trafikkforhold og grøn mobilitet

Til Øvrebygda skule er det i dag fartsgrense på 40 km/t ved skulen, og det er etablert fartshumpar for at fartsgrensa skal overhaldast. Det er lite bustader tett ved skuleområdet, med bustader og fortau på ei side av fylkesvegen som går forbi. Det er noko veglys på staden som har kome i seinare tid. På grunn av dei stadlege forholda, vil dette heller ikkje verta utbetra eller endra på. Ein kan anta at sjølv om ein opprettar Øvrebygda oppveksttun, vil det ikkje føra til noko endra gang-/sykkelmønster til/frå staden.

Fortauet som går til skulen, ligg på same sida som skulen, og for dei øvrige busettingane er det ikkje fortau fram til skulen frå alle områda. For dei som vert køyrt med privatbil til skule/ barnehage vil ein parkera på p-plassen.

I punkt 2.2 om folketalet i Øvrebygda kjem det fram at det ikkje er forventa ei folkeauke for dette området i framtida, som og er forventa prognose for mange distriktsområde elles i landet.

I følge punkt 2.4 over, er ikkje vegen forbi skuleområdet registrert i Statens vegvesen sin database på vegkart.no eller i Fitjar kommune si kartløysing. Årsaka til det er at trafikkmengda for skulevegen, Koløyvegen, i dag er låg og må seiest å vera i det nedre sjikt av ÅDT med registrerte årdsøger trafikk på ca 800, i 2023. Om ein set denne prognosen saman med den nemnde forventa utviklinga i folketalet framover, tyder det ikkje på at ein skal forventa ei auke i antal ungar til korke barnehagen eller skulen i Øvrebygda i framtida.

Denne forventa utviklinga gjer at ein må vurdere planar om utbetringa på vegnettet, som kjem av trafiktryggingsplanen til Fitjar kommune, og sjå det i ein heilskap og i samband med utviklinga.

På bakgrunn av dei forholda som er nemnt i RTPV 2022-2033, og i Trafikktryggingsplan 2021 – 2031, om etterslep på utbetringar av vegnettet i Vestland fylke, og kor langt vegnettet er, er det tvilsamt at ein vil få store midlar til utbetringar i nær framtid.

Fitjar kommune har i sin trafiktryggingsplan slått fast at dei ønskjer fokus på å gjera det enklare å gå, sykla, reisa kollektivt og køyra utsleppsfritt (i tråd med berekraftsmåla 9, delmål 9.1 og 11, delmål 11.2).



### Delmål 9.1)

Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle

Figur 11 FN sitt berekraftsmål nr. 9, delmål 9.1 (jf. FN-sambandet)

Med fokus på det 9. berekraftsmålet, viser Fitjar kommune at dei ønskjer samarbeid med nabokommunar om å utvikla bærekraftig og regional infrastruktur med vekt på både økonomisk utvikling og livskvalitet for alle. Når ein samstundes veit kostnaden med både auka kollektivtilbod, vedlikehald og utbetringar på vegnettet og den store vegnettet Fitjar har, så skjønar ein at det er eit langsiktig mål som ein må jobba for.

Delmål nr. 2 som er FN sitt berekraftsmål nr. 11.2 byggjer opp under eit langsiktig arbeid, med mål om å etablere trygge, tilgjengelege og bærekraftige transportsystem, særleg med å leggja til rette for kollektivtransport.



### Delmål 11.2)

Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særleg ved å leggje til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behovene til personer i utsatte situasjonar, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre

Figur 12 FN sitt berekraftsmål nr. 11, delmål 11.2, som er eit av måla til Fitjar kommune.

Mobilitetssektoren er ein sektor med svært hurtig utvikling, med raske endringar og nye teknologidrivne løysingar. Ein skal jobba etter ein strategi som skal bidra til at alle dreg i same retning og at dei ulike samarbeidspartane forstår prioriteringane. Ein er likevel klar over at arbeidet må vera langsiktig, og vil ta tid å iverksetja (ref. Strategi for bærekraftig mobilitet i Vestland 2022-2033).

## 4.2 Kollektivtransport, tilbod og tilgjengelegheit

Kollektivtilbodet i Fitjar kommune er i dag avgrensa, og består i all hovudsak av bussruter mellom dei ulike områda, og inn til omliggjande kommunar og byar i fylket, men avgangane er ikkje hyppige.

Det mest sentrale og handgripelege av delmåla for planområdet i Øvrebygda, vert å sjå på ei utbetring på nærområdet – parkeringsarealet til oppveksttunet. Det kan utførast i ein skala som kommunen og fylkeskommunen kan handtera, og som kan gi ein god effekt for brukarane.

Teknologi og digitalisering er viktige komponentar i arbeidet med nye innovative løysingar, og det finst for eksempel allereie døme på sjølvkøyrande bussar i drift i Noreg. Denne typen teknologi kan bidra til å løysa transportutfordringar i distrikta, men ny teknologi er dyr, og kan ikkje vera svaret på alt. Like viktig er difor nye former for samarbeid (KDD, læringsnettverket smart mobilitet i distrikta).

Det ligg nok noko fram i tid å sjå føre seg sjølvkøyrande bussar på Fitjar, men samkøyring og bruk av mindre bussar, kan og vere ei løysing som kan vurderast i distriktskommunar for å auka frekvens eller tilbod for kollektivtransport.

Det er klart at eit godt fungerande mobilitetssystem i distrikta, må kombinera fleire former for mobilitet, både kollektivtransport, bil, sykkel, gonge og andre transportmiddel. Det offentlege transporttilbodet er sterkt subsidiert, og det er ikkje gitt at fellesskapet kan finansiera kollektivtransport med like store tilskot framover. Samarbeid og tilpassing til dei lokale forholda vert viktig for å klara å oppnå dei viktigaste utbetringane langs vegnettet. Det kjem tydeleg fram i dokumentet RTPV 2022-2033, at det er store ulikheiter i fylket, og eit samarbeid, lokal tilpassing og fleksibilitet med blanda bruk av ulike tilbod må vera sentrale i distrikta for å binda saman ulike delar av kommunar og fylket.

*«Formålet med kollektivtrafikken er å binde saman fylket, og bidra til å auke mobiliteten til befolkninga»(RTPV 2022-2033).*

### **4.3 Trafikksituasjon på parkeringsplassen til oppveksttunet**

Det er avklara at det skal leggjast til rette for inntil 40 barnehagebarn og 40 skulebarn på oppveksttunet. Det er tvilsamt om her vil verta så mange (jf. pkt. 2.2, 2.4 og 2.7 øve). Planlagd tal ein skal leggja til grunn både barnehage og skule synest noko høgt. I dag er det ikkje barnehage på området, og det er difor vanskeleg å talfesta kor mange som kjemt til å bruka ein framtidig barnehage på Øvrebygda.

Om morgonen vil levering truleg skje i løpet av eit kort konsentrert tidsrom, mens hentinga vil skje meir spreidd utover ettermiddagen. Det vert føreslått ei konkret skilting for inn- og utkøyring til parkeringsområdet for oppveksttunet.

#### **For Renovasjonsselskap, og andre**

Renovasjonsdunkane er føreslått flytta til sørvestre del av parkeringsarealet. Renovasjonsbilen køyrer inn frå vest, stoppar rett ved dunkane og tømmer dei. Bilen må rygga inn på området ved dunkane, og snu for å køyre ut at same vegen, på KV1. Områda vert åtskilt frå kvarandre, med anna vegareal, som kjem fram av utomhusplan. Ein vil unngå rygging inne på øvrig parkeringsområdet for renovasjonsbilen.

Ei enkel skilting for inn- og utkøyring kan vera med å bidra til ein sikrare ferdsel på parkeringsområdet, for både mjuke trafikantar og køyrande, som skildra ovanføre.

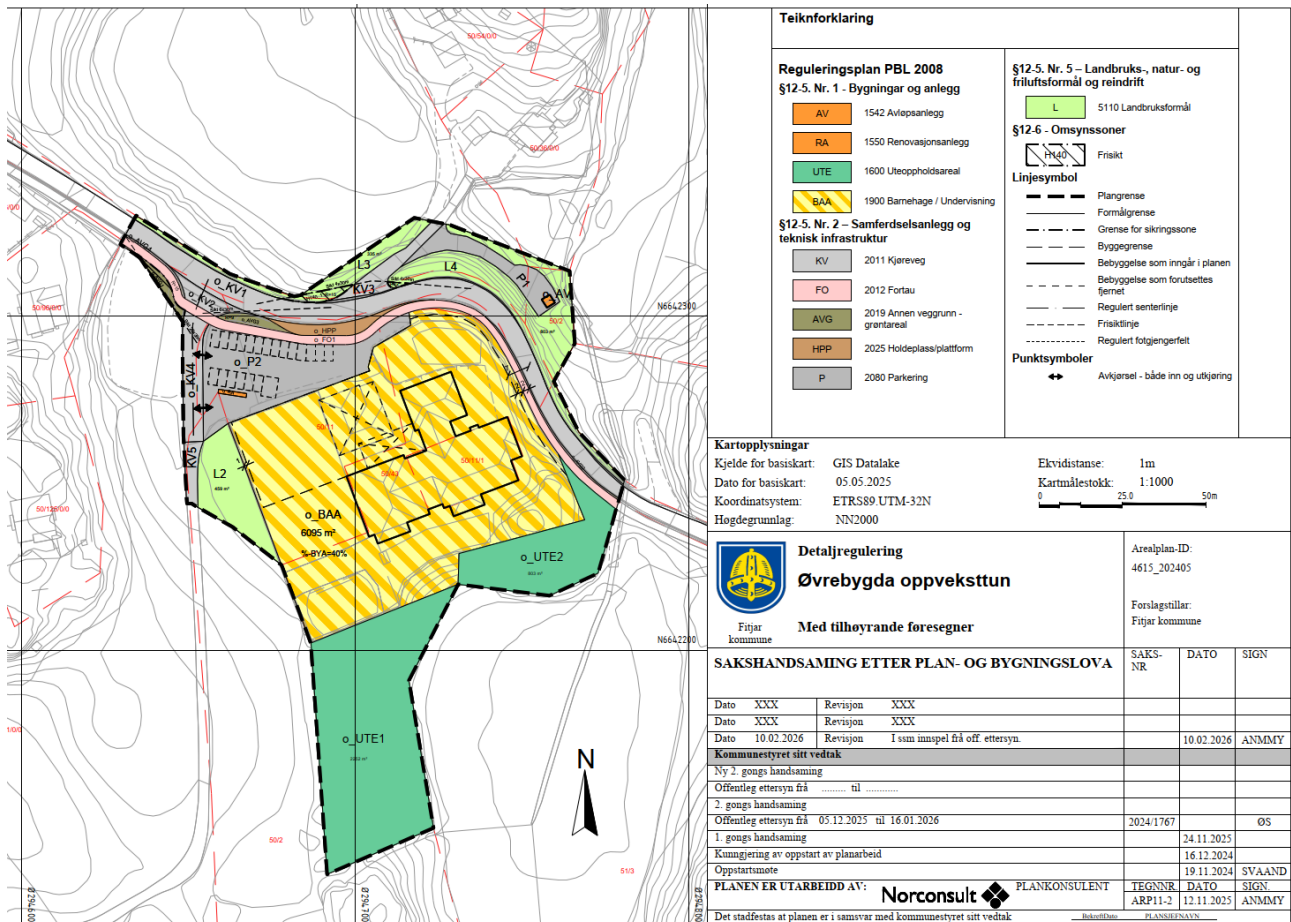
#### **Gående og syklende til og frå Øvrebygda oppveksttun**

Totalt vil det vera få gåande og syklende til og frå skulen og den nye barnehagen i løpet av ein dag. Det vert mogeleg nokre føresette som sykklar ungar til barnehage eller skule, eller andre vaksne som jobbar ved oppvekstsenteret. Begge kan endra seg over tid.

Det må og bereknast å oppføra nye gjerder rundt skuleområdet, som skal skilja parkeringsareala og skule-/uteområda.

## Eksisterande fortau

Det er ikkje planlagt å oppføra nytt fortau til planområdet. Eksisterande fortau i begge retningar **vert vurdere** oppgradera. Det vil verta ein for stor kostnad med å utføra større utbetringar på fylkesvegen, og elevar på skulen vil uansett verta frakta med skulebuss til og frå skule-/barnehage, eller køyrt av føresette.



Figur 13 Planforslag detaljreguleringsplan Øvrebygda oppvekstsenter

## Ny trafikkmengd for Skulevegen

Det vert antatt at trafikkmengda for skulevegen til og frå oppveksttunet vert nokolunde lik som i dag når oppveksttunet vert etablert. Dei 3 eldste klassane på barneskulen vert flytta ut av området. Dei minste klassane er ikkje anbefalt å sykla til skulen når det ikkje er separert fortau/køyrebane med gjerde. Dei nye som kjem inn til skuleområdet, barnehagebarna, verta truleg frakta til barnehagen av ein vaksen, hovudsakeleg privatbil, kanskje nokre med skulebussen, i følgje med ein vaksen.

## 4.4 Oppsummering og anbefaling

Fylkesvegen Fv.5070 som har ein ÅDT på ca. 800, er skuleveg for elevar og barnehagebarn i dag. Det ligg i dag ikkje føre andre planar om tiltak i nærområdet til oppveksttunet som kan auka trafikkmengda. Det kan verta ein liten auke i trafikkmengda då det er lite truleg at dei minste barna kjem til barnehagen på anna måte enn med privatbil. I tillegg kan dei minste av skulebarna koma til skulen med skulebuss eller bli køyrt med privatbil. Talet er likevel lågt, og vert truleg ikkje auka noko særskilt frå det det er i dag.

## Enkel Trafikk- og mobilitetsanalyse

Øvrebygda oppveksttun

Oppdragsnr.: 52408714 Dokumentnr.: ARP22 Revisjon: 02

Det er anbefalt tydeleg skilting av køyreretning inn på parkeringsområdet, også med tanke på at her skal renovasjonsbilen køyra, og det er viktig at det ikkje vert unødig rygging inne på området.

Fleire av tiltaka som er lagt inn i handlingsplanen, har beviseleg ein effekt for å bevisstgjera og informera barn.

## **5 Handlingsplan små tiltak til forbedring**

Det er utarbeidd forslag til ein enkel handlingsplan for enkle, moderate tiltak som set fokus på haldningsskapande arbeid, som kan la seg gjennomføra for skule og barnehage. Handlingsplanen tek sikte på auka merksemd rundt trafikktryggingstiltak i kvardagen, der ein med enkle grep kan styrka folkehelsa, trafikktryggleik og samspel for både barn, foreldre og tilsette i oppveksttunet.

Målet med handlingsplanen er å bevisstgjera dei vaksne, føresette og tilsette ved oppveksttunet. Ein tek utgangspunkt i eksisterande tilhøve, fokuserer på førebygging, langsiktig arbeid og å gje informasjon om opplæring om trafikktryggleik, særleg for barn. Det er dei som skal sørgja for gode berekraftige val om både eiga folkehelse og sine nærmiljø i framtida.

Det synest klårt at det må jobbast langsiktig og heilskapleg for å få eit velfungerande mobilitetssystem for innbyggjarane i Fitjar kommune. Kommunen har gitt signal om at det ikkje er, eller vil verta, økonomi til ei samanhengande opprusting av vegnettet eller auka kollektivtilbod i heile kommunen.

## Handlingsplan

Mål	Målgruppa	Tiltak	Ansvar
Redusera biltrafikken til oppveksttunet	Foreldre/tilsette	Setja fokus på fordelar med å gå og sykla til aktivitetar når ein kan, saman med haldningsskapande arbeid.	Leiar oppveksttunet / kommunalsjef
Sikra trafikksikker og tryggare situasjonar på parkeringsområdet ved levering og henting av barn.	Foreldre og barn	Det vert innført skilting av køyreretning på parkeringsareal	Kommunalsjef/driftssjef
Riktig sikring av barn i bil	Foreldre / tilsette	Kommunen vurderer korleis dei vil formidla info til føresette om riktig sikring av barn i bil kvar august og februar, jf. link til trygg trafikk sine sider: - <a href="http://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/">www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/</a>  <u>Dette sier lovverket om barn i bil - Trygg Trafikk</u>	Leiar oppveksttunet / kommunen v/ kommunalsjef
Redusera CO2 utslepp	Foreldre/ tilsette	Bilar skal ikkje gå på tomgang på parkeringsplassen, gjeld om mogleg også renovasjonsbil ved lengre opphald på parkeringsplassen.	Leiarar oppveksttunet.
Sørgja for at skule- og barnehagebarna får auka kunnskap om trafikksikkerheit og leggja grunnlag for at dei kan bli aktive og gode trafikantar.	Skule – og barnehagebarn.	Aktivt bruka «trygg trafikk» og deira barnehagekurs, «trafikksikre barnehagar», saman med «barnas trafikklubb» som del av pedagogisk opplegg (ref. tshandbok). (Det finnes gode eksempel på vegledar og materiell <a href="http://www.tryggtrafikk.no">www.tryggtrafikk.no</a> ).  Læra barna om grunnleggande trafikkreglar, merksemd på tur, følgja beskjedar.  Både barn og vaksne brukar refleksvest på tur.	Leiar oppveksttun / foreldre
Begrensa trafikk	Tilsette	Oppfordra til samkøyring minimum til kurs og møter, gjerne til jobb.	Alle
Eit langsiktig mål for Fitjar kommune kan vera å bli ein godkjent trafikksikker kommune (jf. <a href="http://www.tryggtrafikk.no">www.tryggtrafikk.no</a> ).			

## Kjelder

- Lenker:
- [Dette sier lovverket om barn i bil - Trygg Trafikk](#)  
[www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/](http://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/)
- [NVE.no/Veileder/2019\\_01 \(geoteknisk veileder se egen ref.i notat\)](#)
- Fitjar kommune [Trafikktryggingssplan for 2021 - 2031](#)
- [Trafikktryggingssplan 2021 - 2031 - Fitjar Kommune](#)
  
- [Fitjar kommune - Planstrategi 2024-2027](#)
  
- [Planstrategi 2024-2027 - Fitjar Kommune](#)
  
- Regional transportplan 2022-2033, (RTPV 2022-2033)
- Kommunal og distriktsdepartementet (KDD), læringsnettverket smart mobilitet i distrikta
- Strategi for berekraftig mobilitet i Vestland 2022-2033)
- Statens vegvesen, vegkart 2023, *Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen.*