

Trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2015 - 2019

Vedteke i Masfjorden kommunestyre dd.mm.2014



Masfjorden
kommune

Innhald

Innleiing.....	3
Heimel / organisering.....	3
Om Masfjorden kommune.....	3
Statistikk og illustrasjonar	5
Vegnett, årstdøgntrafikk og fartsgrenser	9
Registrerte ulukkespunkt	13
Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid	15
Aktuelle trafikksikringsutfordringar i Masfjorden	17
Status for tiltak lista i trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2000-2003	17
Oppsummering av innspel.....	18
Oppsummering av synfaring m/illustrasjonar.....	18
Oppsummering av trafikksikringstiltak frå Sandnes til Einestrand	21
VISJON OG MÅLSETTING TRAFIKKSIKRING I MASFJORDEN 2014 – 2018.....	24
Førebyggjande arbeid retta mot trafikantar	25
Trafikksikringstiltak rundt offentlege bygg.....	27
Trafikksikringstiltak i forhold til møtestader	28
Trafikksikringstiltak på ulukkespunkt og i tunnelar	30
Trygg skuleveg - trafikksikringstiltak rundt busstopp	35
Handlingsplan for 2015	37

Innleiing

Trafikksikringsplanen for Masfjorden kommune 2000 – 2003 vart sist vedteke av kommunestyret den 30.11.2000 som sak 119/00. Trafikksikringsplanen vart utarbeidd som ein kommunedelplan for å få han politisk forankra og for å sikre at han vart rullert. Dei kommunale trafikksikringsplanane inneheld prioriteringar av fysiske tiltak på eige vegnett, men og prioriteringar på det overordna vegnettet i kommunen.

Eit av kommunen sine mange ansvarsområdet er å følgje opp nasjonal og regional politikk. Hordaland fylkeskommune har vedteke [Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017](#) og det er naturleg at trafikksikringsplanen for Masfjorden følg opp intensjonane i den regionale planen.

Heimel / organisering

Arbeidet med å rullere Trafikksikringsplanen starta med oppstartsvedtak i kommunestyret den 12.06.2013 som sak 030/13. Oppstartsvedtaket vart kunngjort 19.06.2013 med frist for innspel sett til 26.09.2013. Rådmannen har sett ned ei administrativ arbeidsgruppe for å utarbeide framlegg til trafikksikringsplan. Formannskapet er styringsgruppe for arbeidet.

Arbeidet med trafikksikringsplanen vart starta opp fordi det gjennom kommuneplanarbeidet vart tydeleggjort at det er trong for trafikksikringstiltak:

- rundt skular og barnehagar
- i forhold til møtestader som institusjonar / næringsområde / aktivitetsområde / badeplassar / tilgang til friområde
- på ulukkespunkt og i tunnelar
- rundt busstopp

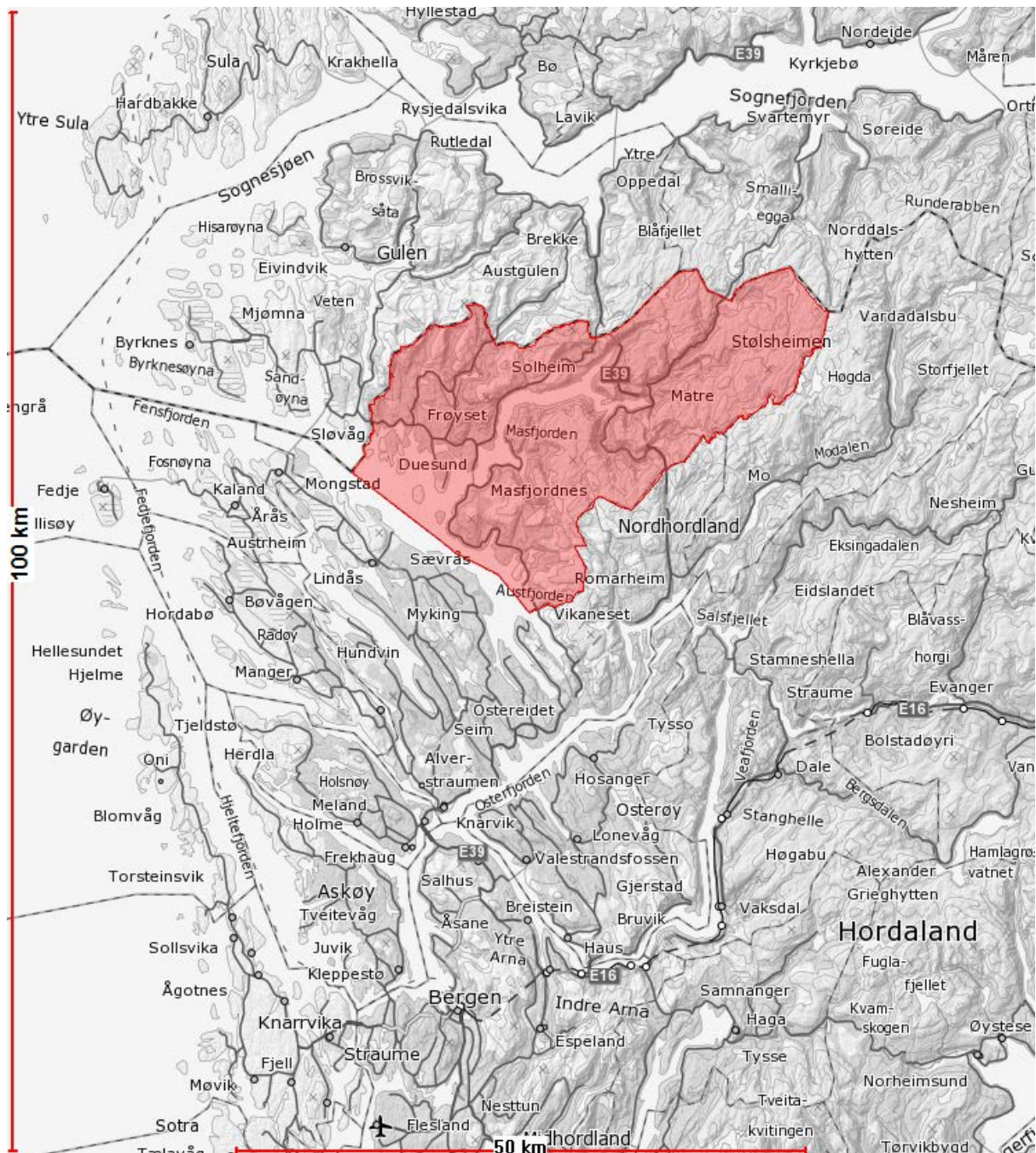
Trafikksikringsplanen for Masfjorden kommune inneheld prioriteringar av fysiske tiltak for eige vegnett og rundt eigne bygg og anlegg. Desse må kommunen iverksette på eige initiativ. Planen inneheld og prioriteringar på det overordna vegnettet i kommunen. Desse prioriteringane vil berre vere retningsgjevande for fylkeskommunale og statlege trafikksikringstiltak i Masfjorden kommune.

Trafikksikringsplanen drøftar ikkje rutinemessig vegvedlikehald og asfaltering og brøyting.

Om Masfjorden kommune

Masfjorden kommune ligg på nordsida av Fensfjorden, og grensar til Lindås og Modalen kommunar i Hordaland og Gulen og Høyanger kommunar i Sogn og Fjordane. Masfjorden kommune har 1700 innbyggjarar og ein storleik på 576 km². Kommunen har ein stor og aukande fritidsbefolkning. Statestatikken viser 760 bustadhus (inkludert omsorgsbustader og utleigeeiningar) og 654 fritidshus (inkludert bustadhus som vert brukt til fritid) i kommunen.

Kommunen har spreidd busetnad og tre oppvekstområde/skulekrinsar med 1-10 skule og barnehage. Langt dei fleste borna kjem til skulen med skuleskys.



Trafikkbiletet i Masfjorden er sterkt prega av gjennomgangstrafikk og av fjordkryssing med kabelferje. E39, som er den viktigaste gjennomgangsvegen langs Vestlandet, går gjennom Masfjorden. Vegene har stor trafikk og strekninga frå Knarvik til ferjeleiet i Oppedal har hatt mange alvorlege ulykker. Vidare går FV 570 gjennom kommunen, frå Kjekallebrua til Masfjordnes, med kabelferje over Masfjorden og vidare frå Duesundøy til Steinekrysset i Gulen kommune. På desse vegane er det ei blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Fv 570 frå Kjekallebrua til Masfjordnes er ikkje forkøyrsvog, medan strekket Duesundøy til Steinekrysset er skilta som forkøyrsvog. Masfjorden kommune arbeider for at det vert bygd

bru over fjorden. Dette ligg inne i kommuneplanen. Ved ferjefri kryssing må ein rekna med at trafikken vil auka.

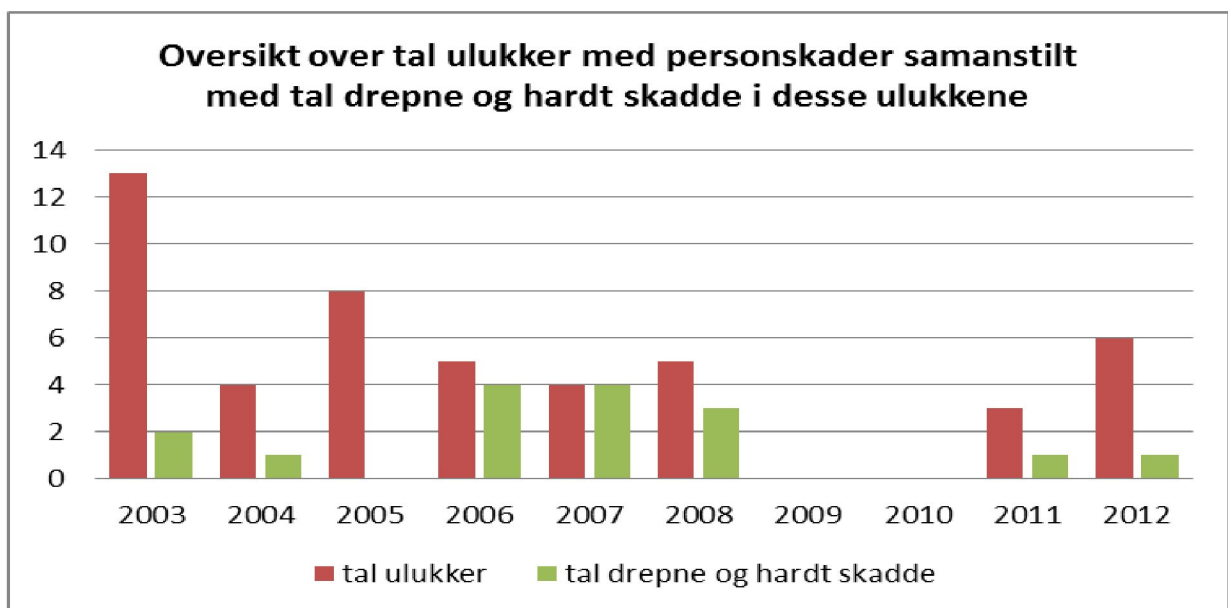
Ulukkesstatistikken tel ikkje ulukker der det berre er materiell skade. Statistikken nedafor viser difor ulukker med personskade. Statistikken for dei siste 10 åra viser totalt 48 ulukker med døde og skadde. 24 av desse er utforkøyningar, 12 er møteulukker, 12 andre (kryss-ulukker, påkjørslar bakfrå mm). Vi har ingen registrerte ulukker der fotgjengarar er alvorleg skadd. Av desse 48 ulukkene er det 4 dødsulukker, to på E39 og to i Nordbygda på FV 570 .

Kommunen ligg i ein utkant, og det er lange utrykningsvegar når ulukker skjer. Masfjorden kommune har 17 km europaveg med 5 tunnelar, 106 km fylkesveg med 5 tunnelar og 70 km kommunal veg. Samla sett gjev dette kommunen store utfordringar både på førebygging og beredskap.

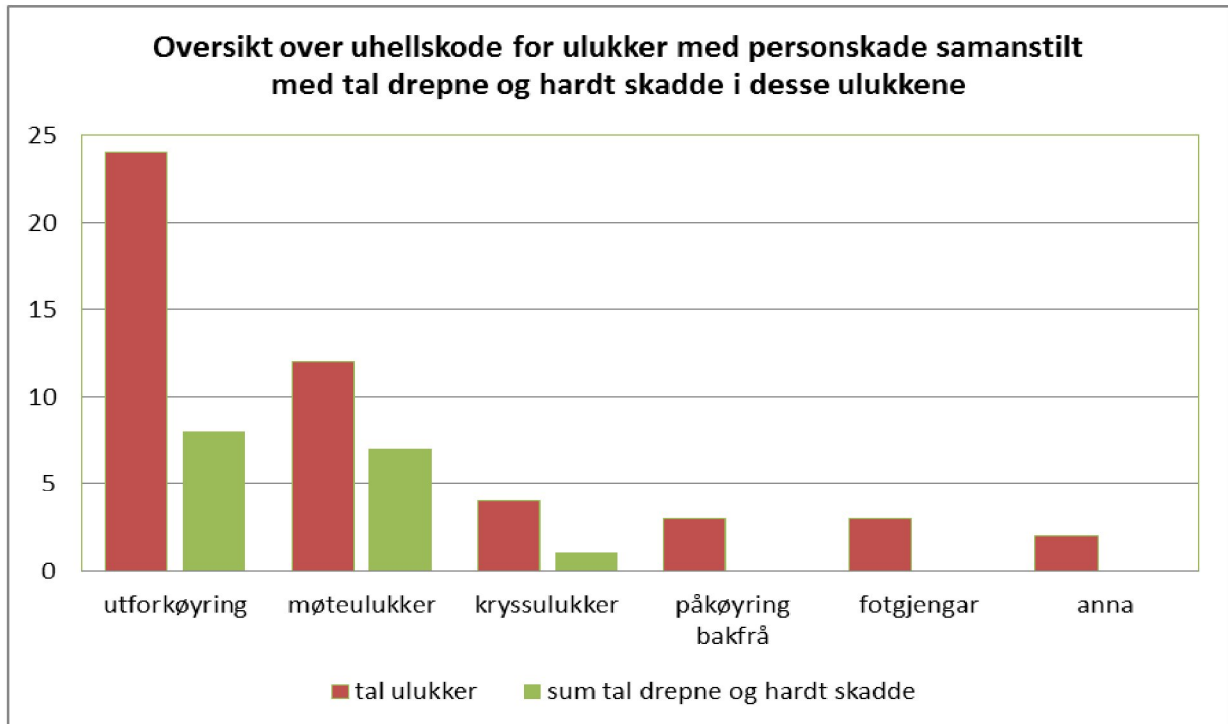
Statistikk og illustrasjonar

Prioriteringane i trafikksikringsarbeidet må vera i samsvar med det vi veit er farlegast. Kva viser statistikk og trafikkdata?.

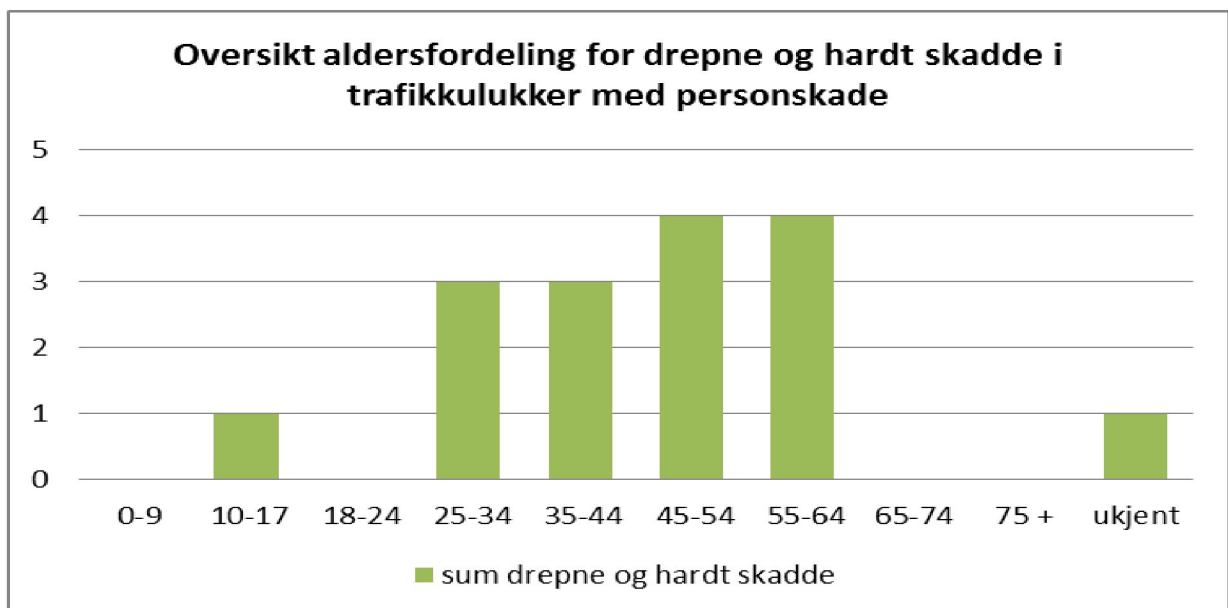
Det har tilsaman vore 48 trafikkulukker med personskade i Masfjorden dei siste 10 åra. Dette gjer eit snitt på 5 ulukker i året. Det er verdt å merke at i åra 2009 og 2010 var det ingen registrerte trafikkulukker med personskade i kommunen. Det er tilsaman registrert 16 drepne eller hardt skadde i trafikkulukker på vegane i Masfjorden dei siste 10 åra. Dette gjer eit snitt på 1,6 tal drepne / hardt skadde i trafikkulukker pr år.



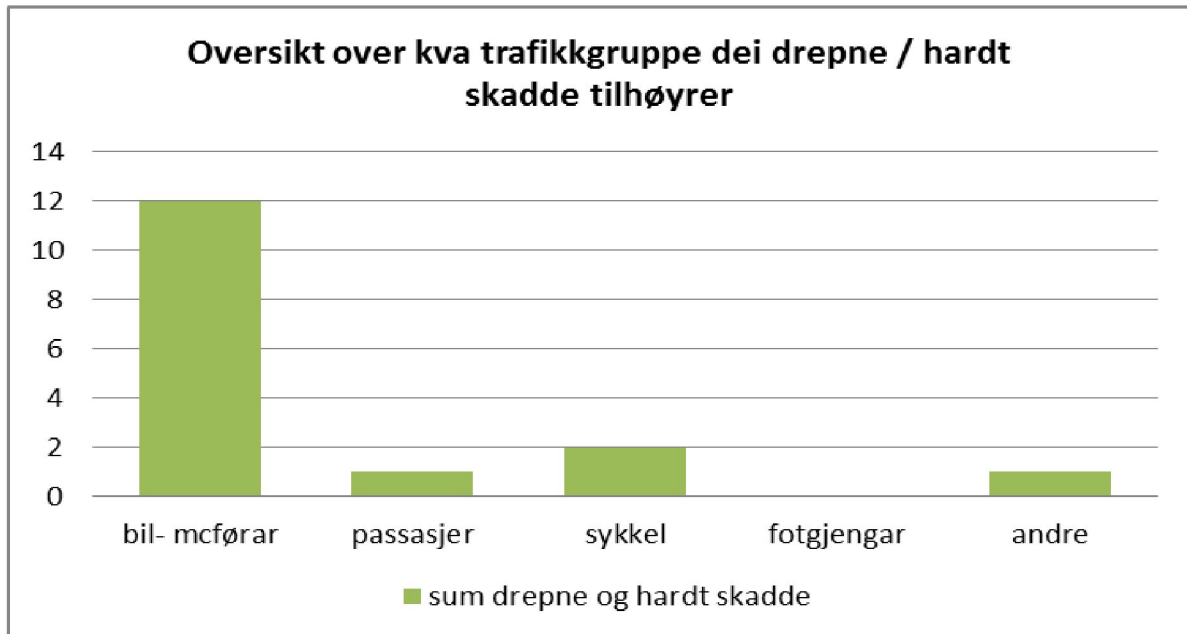
Av dei tilsaman 48 ulukkene med personskade er ca halvparten registrert med uhellskode *utforkøyning*. Uhellskode *møteulukker* står for ein fjerdedel av det totale talet registrerte ulukker mens det for dei andre uhellskodane er registrert eit lite tal ulukker med personskade.



Alder på dei som vert drepne eller hardt skadd i ulukker på vegane i Masfjorden er vist i grafen under. Denne aldersfordelinga stemmer ikkje overeins med alderssamansetninga over innbyggjarar i kommunne, noko som kan tyde på gjennomgangstrafikk er godt representert i ulukkesstatistikken.



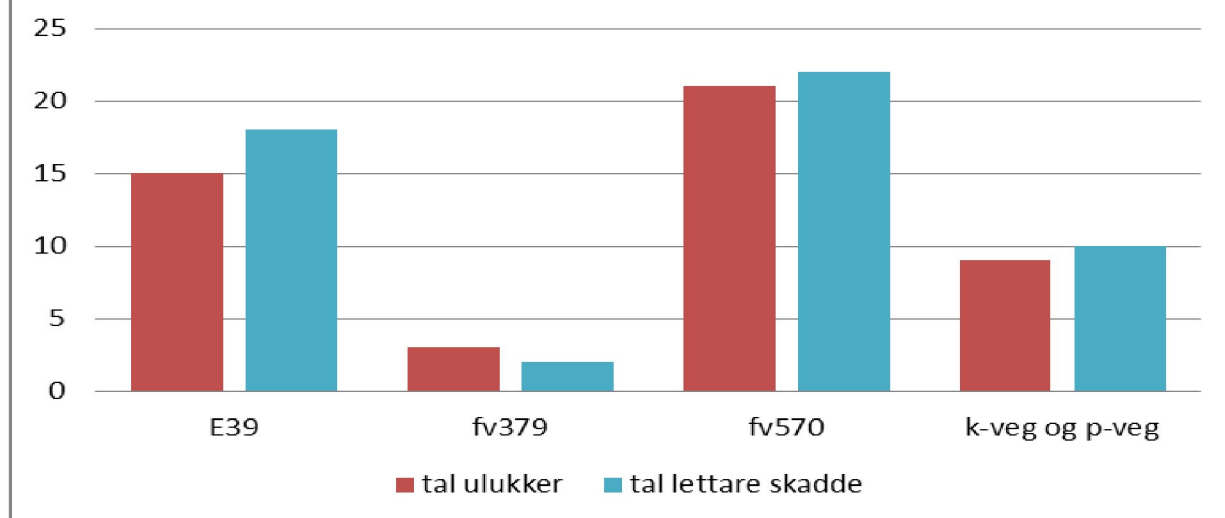
Trafikkgruppeoversikta under viser at 75% av dei drepne / hardt skadde i trafikkulukker på vegane i Masfjorden er bilførarar eller førarar av motorsykkel.



Grafane under viser at det er på fv570 ein har flest ulukker og difor flest drepne og hardt skadde. Det er og på denne vegen at ein har fleste lettare skadde. Nær halvparten av dei alvorlege ulukkene skjer på denne vegen med 8 av dei 16 som vart drepne eller hardt skadde i kommunen dei siste 10 åra.



Oversikt over kva vegar som har trafikkulukker med lettare personskaade



Vegnett, årsdøgntrafikk og fartsgrenser

Vegnett

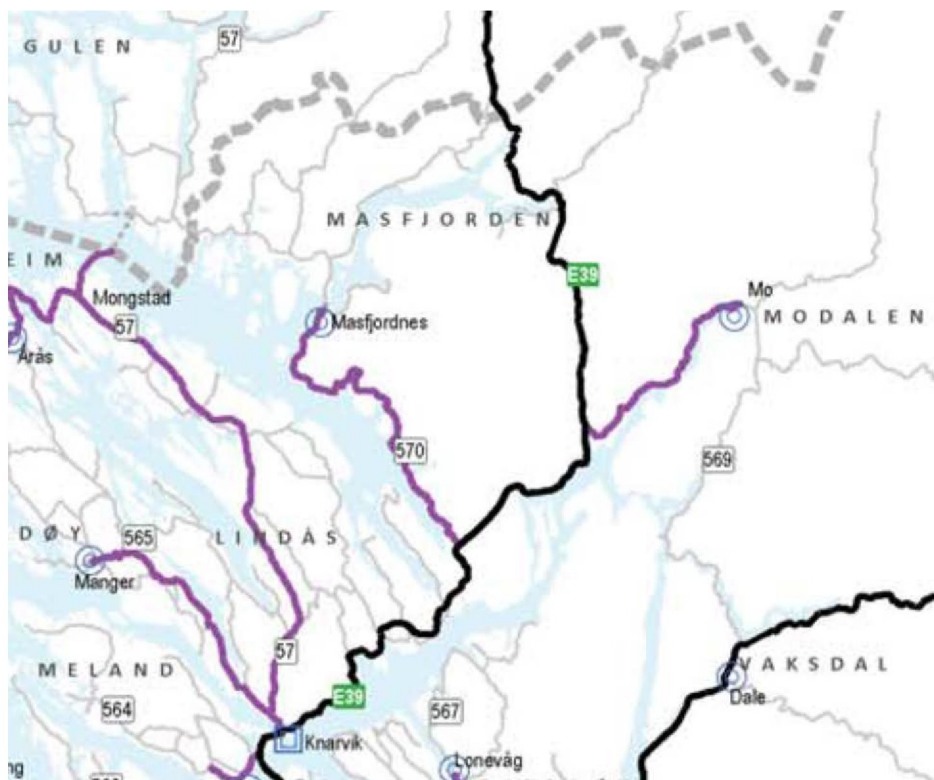
Fylkeskommunen har i Regional transportplan (RTP) klassifisert vegnettet i fylket i

- overordna vegar på fylkesvegnettet – vist med lilla farge
- øvrige fylkesvegar- vist med lys grå farge

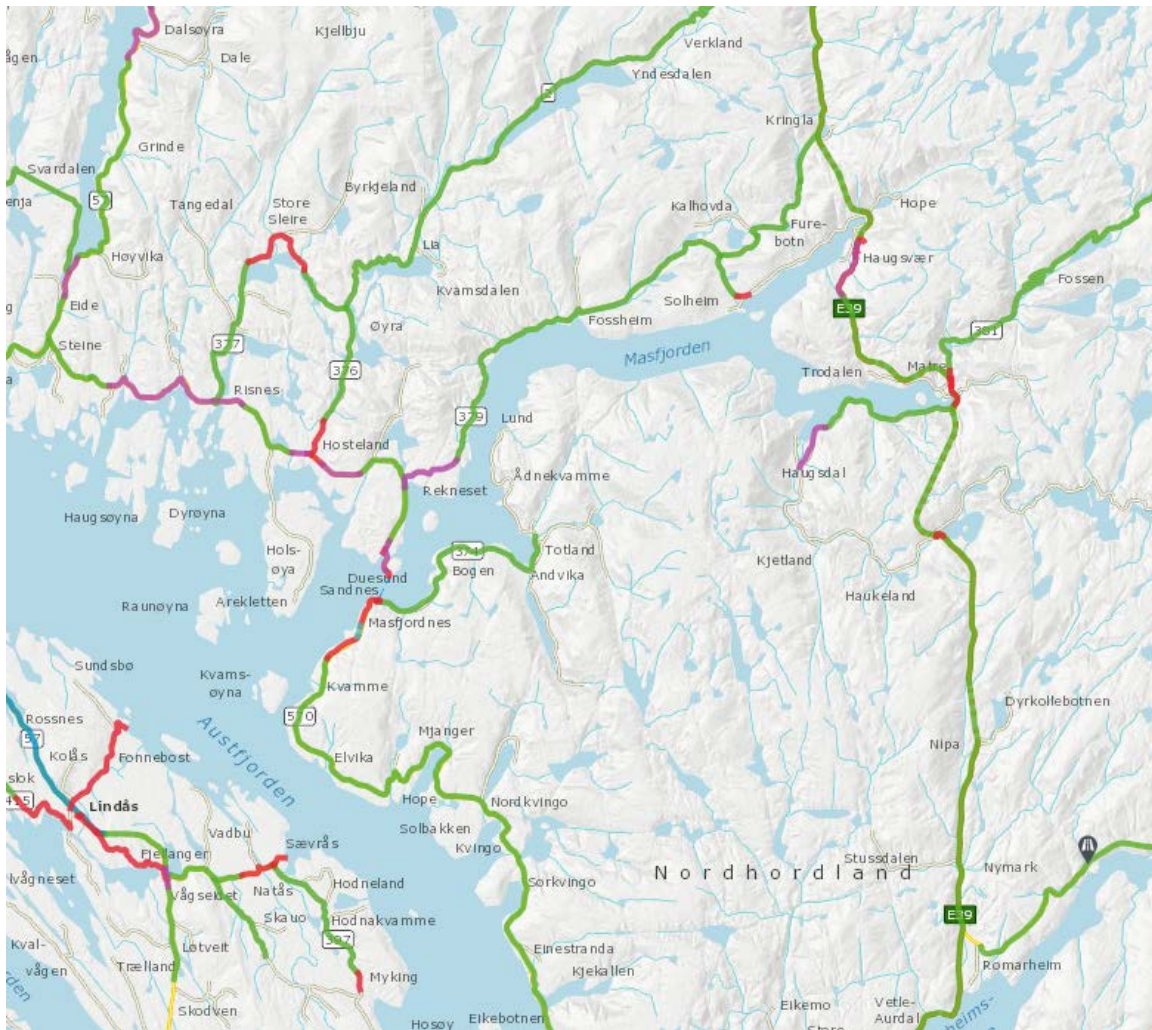
Fylkeskommunen skriv at ei slik inndeling vil vere eit grunnlag for å prioritere midlar til standardutbetring, til vedlikehald og til planlegging og har nytta følgjande kriterier for å klassifisere det overordna fylkesvegnettet:

- viktige bindelegg i mellom kommunesentra, regionsentra, bydelssenter og landsdelssentra
- fylkesvegar som er diagonale bindeledd på tvers av fylket
- viktige omkøyningar ved eventuell stenging av riksvegar
- strekning med svært viktig rolle for næringslivet
- høgtrafikkerte samlevegar (ÅDT > 4000)

I skissa under er riksvegnettet vist med svart farge.



Fartsgrenser



Fartsgrense 80 km/t er markert med grøn farge for:

- E39 og alle fylkesvegane i kommunen med mindre anna fartsgrense er fastsett.

Fartsgrense 60 km/t er markert med lilla farge for:

- E39 Haugsvær
- Fv 570 Duesund
- Fv 570 Hosteland
- Fv 570 Risnes
- Fv 379 Rekneset
- Fv 583 Indre Haugsdal

Fartsgrense 50 km/t er markert med raud farge for:

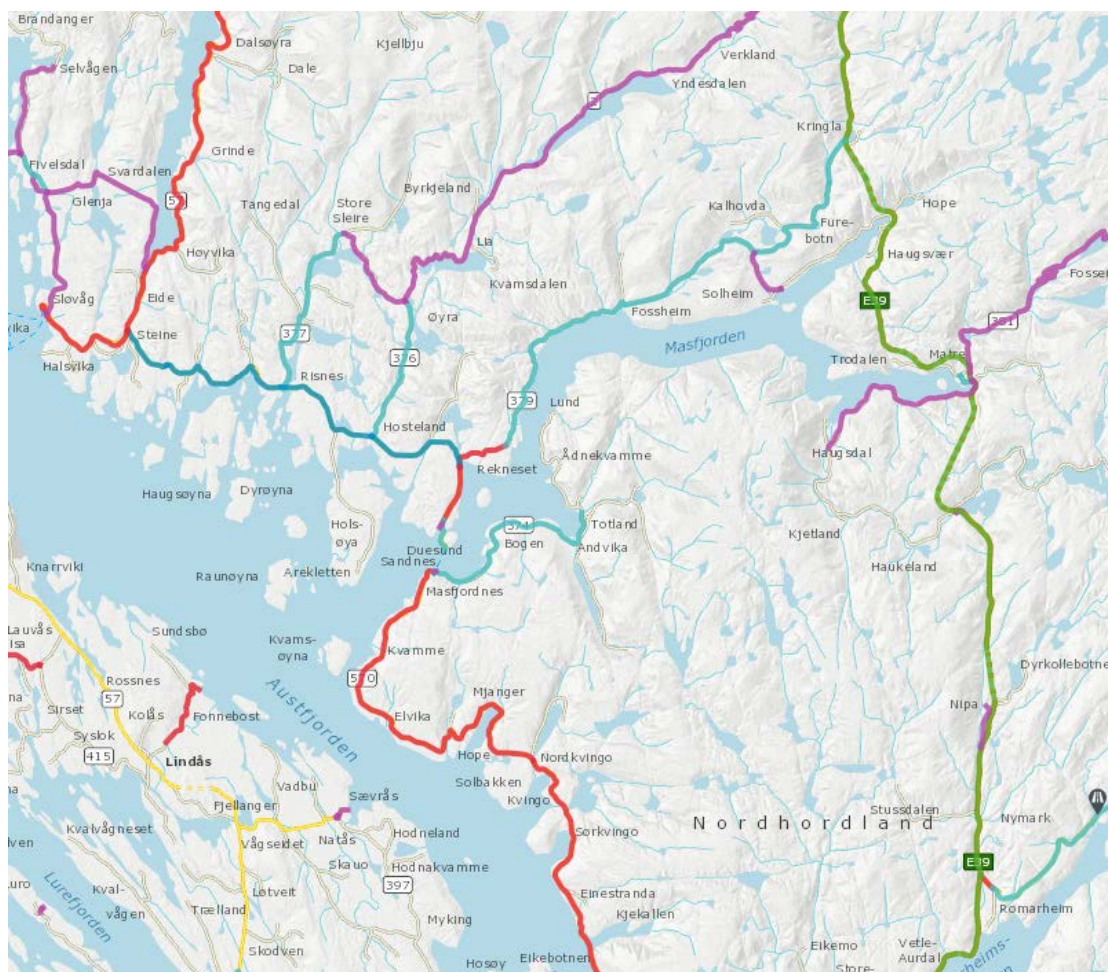
- E39 Matre
- Fv 570 Sandnes
- Fv 570 Hosteland
- Fv 377 Sleire

Fartsgrense 40 km/t er markert med lys blå farge for:

- Fv 570 Sandnes

Dei delane av overordna vegnett som er knytt til kommunalt vegnett (som kryss E39 / Indre Haugsdal, kryss E39 / Solheimslia og kryss fv 379 / Solheimslia) er markert med raud farge. Dette betyr at europavegen ikkje berre er sjølvvegbanen men og omfattar noko av krysset og indikerer – men er ikkje skilta - ei anna fartsgrense enn den som er sett på stamvegen.

Årsdøgnetrafikk (ÅDT)



ÅDT er markert med **grønn farge** for:

- E39 Romarheim – Matre ÅDT = 1900
- E39 Matre – Gulen grense ÅDT = 1800

ÅDT er markert med **mørk blå farge** for:

- Fv 570 Mollandskrysset – Hosteland ÅDT = 750
- Fv 570 Hosteland – Risnes ÅDT = 800
- Fv 570 Risnes – Gulen grense ÅDT = 700

ÅDT er markert med **raud farge** for:

- Fv 570 Kjekallen – Nordkvingo ÅDT = 400
- Fv 570 Nordkvingo – Sandnes ÅDT = 350
- Fv 570 Duesund – Mollandskrysset ÅDT = 330
- Fv 379 Mollandskrysset – Rekneset ÅDT = 400

ÅDT er markert med **lys blå farge** for:

- Fv 374 Sandnes – Andvik ÅDT = 200
- Fv 379 Rekneset – Krossleite ÅDT = 240

- Fv 379 Krossleitet– Gulen grense ÅDT = 200
- fv 377 Risnes – Sleire ÅDT = 280
- fv 376 Hosteland – x Sleirsvegen ÅDT = 280
- fv 382 Matre ÅDT = 280

ÅDT er markert med lilla farge for:

- fv 377 Sleire x Yndesdalsvegen ÅDT = 120
- fv 376 x Sleirsvegen – Gulen grense ÅDT = 100
- fv 60 Krossleite – Solheim ÅDT = 60
- fv 381 Matre – Stordalen ÅDT = 150
- fv 383 Matre – Indre Haugsdal ÅDT = 70

Oppsummert

Oversynet viser tydeleg at fv 570 på Nordsida er sterkt trafikkert. Ein legg merke til at denne fylkesvegen med høgast ÅDT i kommunen ikkje er ein del av det overordna vegnettet.

Blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skaper utfordringar. Den allmenne rettsfølelsen tilseier at det er gjennomgangsvegen som har forkøyrrett noko som ikkje gjeld for alle fylkesvegane.

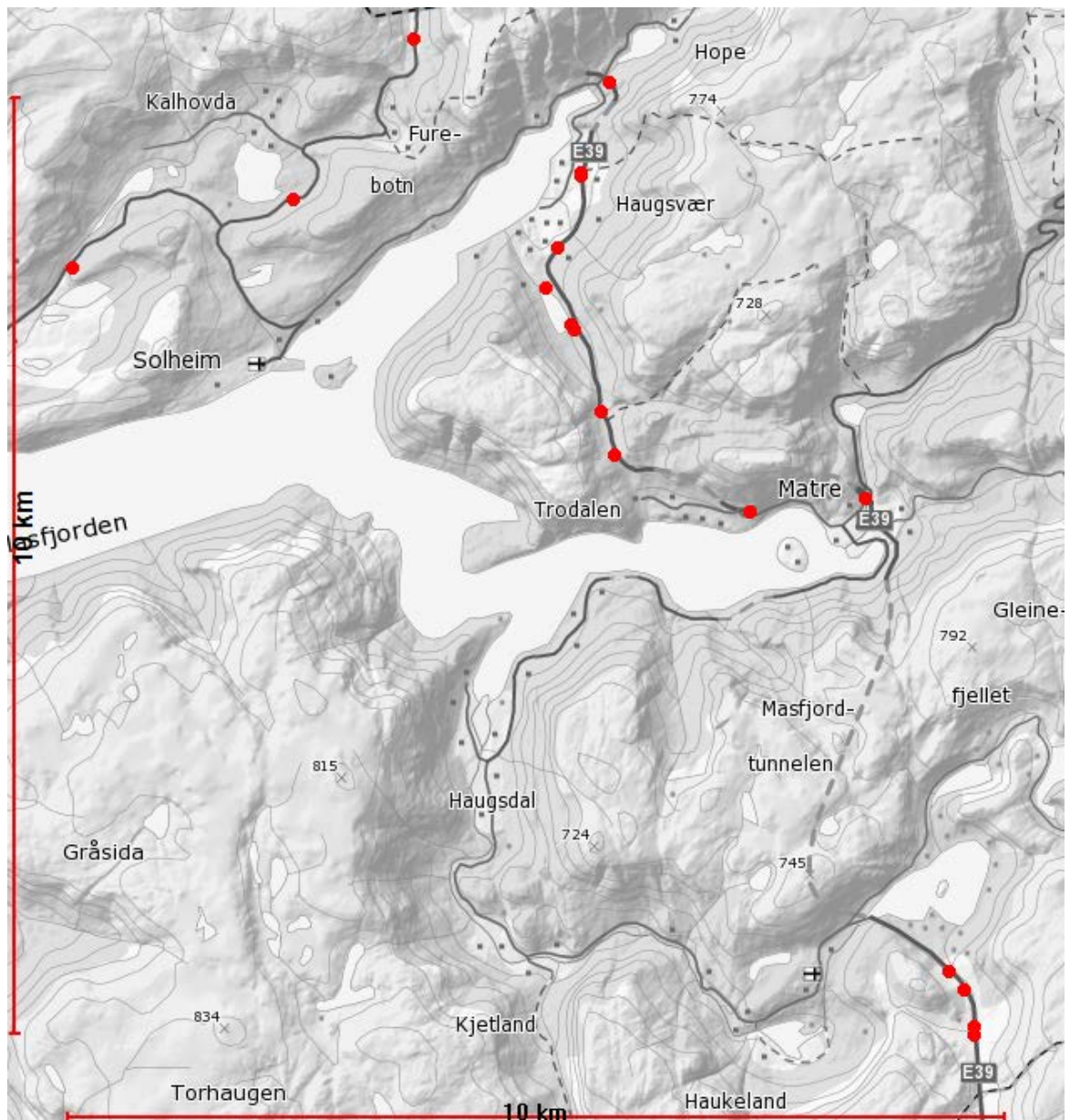
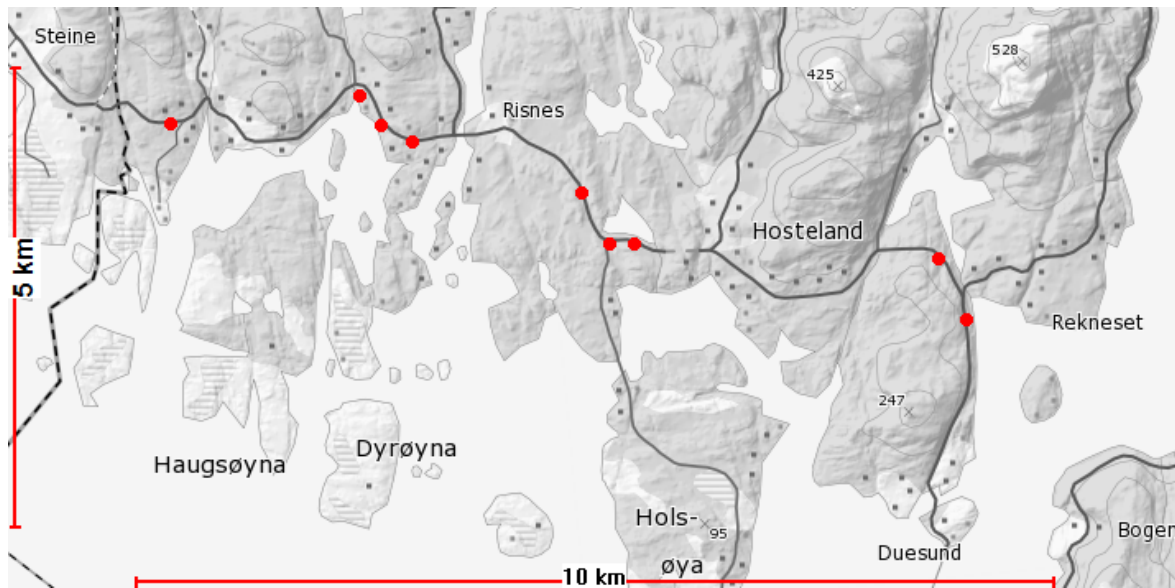
Det er få strekningar som har nedsett fart, sjølv om vegen går igjennom bygder eller endar opp i kommunal veg. Gjennomgang av fartsgrenser knytt til ÅDT og randbebyggelse bør vere ein prioritet.

Registrerte ulukkespunkt

Dei 48 trafikkulukkene med personskade som er registrert i Masfjorden kommune dei siste 10 åra fordeler seg med

- 11 ulukker på Sørsida
- 9 ulukker på Nordsida
- 18 ulukker i Indrefjorden – av dei 15 på E39
- 10 ulukker på kommunale og private vegar (ikkje koordinatfesta)





Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikringsarbeidet for stamvegar som E39 gjennom [Nasjonal transportplan \(NTP\)](#). Vegdirektoratet er det mest sentrale fagorganet for trafikksikring og har mellom anna det overordna faglege og økonomiske ansvaret for vegsektoren.

Fylkeskommunen

Hordaland fylkeskommune har etter vegtrafikklova § 40 a ansvar for å tilrå og å samordne tiltak knytt til trafikksikringsarbeidet i fylket. Det er fylkeskommunen som er eigar av fylkesvegnettet og styrer trafikksikringsarbeidet for fylkesvegar gjennom [Regional transportplan \(RTP\)](#). Hordaland fylkeskommune har og ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss. Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegnettet og har difor det utøvande ansvaret for drift og vedlikehald på fylkesvegane. Fylkestrafikksikringsutvalet (FTU) har mellom anna ansvaret for det trafikanretta trafikksikringsarbeidet i Hordaland. Hovudelement i arbeidet i FTU er fylkeskommunen sin fireårige handlingsplan for trafikksikring.

Fylkeskommunen har i tillegg eit pådrivar- og samordningsansvar for folkehelsearbeidet i fylket, arbeider med trafikksikring gjennom opplæringsavdelinga og gjennom rettleiing i arealplanlegging.

Statens vegvesen

Statens vegvesen er vegadministrator for riks- og fylkesvegnettet, og har ansvaret for at alle kan ferdest trygt på dette vegnettet. Vegvesenet har ansvaret for planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av vegnettet. Dei har og ansvaret for planlegging og utbygging av gang- og sykkelvegar langs riks- og fylkesvegane men det er kommunen som har ansvar for drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs fylkesvegane.

Vegvesenet skal fungera som fagleg rådgjevar for nasjonale og lokale styresmakter i veg- og trafikkspørsmål og kan hjelpa kommunen med faglege råd og trafikksikring.

Politiet

I første rekke er politiet sitt ansvar knytt til kontroll og overvaking. Høg fart og aggressiv åtferd i trafikken, køyring i ruspåverka tilstand og manglande bruk av sikringsutstyr er høgt prioriterte kontrollfaktorar. I tillegg kjem teknisk kontroll av køyretøy.

Politiet deltek og i det førebyggjande trafikksikringsarbeidet gjennom besøk i skular og barnehagar, rådgjeving til kommunen knytt til trafikksikring og reguleringsplanarbeid, skilting og innsamling av informasjon og data ved trafikkulukker. Politiet har og vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er det viktigaste kompetansesenteret for trafikksikring og trafikkopplæring i Norge. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikksikring for alle trafikantgrupper.

Nasjonale mål for trafikksikring

Nullvisjonen er ein visjon om eit 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 overhalde spelereglane i trafikken og dei skal vera aktsame. Styresmaktene skal sørgje for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde og hardt skadde. Trafikksystemet skal vere tilpassa mennesket sin tåle- og meistringsevne. Nullvisjonen betyr at vi skal førebyggje tap av liv og helse gjennom å avgrense skadene i dei ulykkene som vi ikkje klarar å hindre. Nasjonal transportplan for 2010-2019 vidarefører nullvisjonen, og har sett som etappemål for planperioden at talet på drepne og hardt skadde i trafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Dette målet er fylgt opp i Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Norge 2010-2013, som viser ei rekkje satsingsområde både førebyggjande trafikanttiltak, utbetring av veg- og trafikksystem, tiltak på kj ret ysida, trafikksikker arealplanlegging mv..

Hordaland fylkeskommune har som mål å følgje opp nullvisjonen, mål for *Nasjonal transportplan* og *Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Norge*. I Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 2017 er trafikkulykkene i Hordaland analysert. Konklusjonen er at Hordaland særleg må målretta trafikksikringstiltak som kan redusere talet på møteulukker, utfor- k yringsulykker, MC-ulukker og fotgjengar – og sykkelulykker. I tillegg fokuserer planen på betre trafikant tferd – førebyggjande arbeid.

Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2014 har tre særskilte satsingsområde i planperioden. Desse er:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- M teulukker utanfor tettbygde strok
- Mjuke trafikantar i byområde

Masfjorden kommune

Masfjorden kommune sitt arbeid i trafikksikringsarbeidet er å følgje opp nasjonal og regional politikk. I tillegg er me vegstyresmakt for kommunale vegar. Kommunen har og eit ansvar som gjeld beredskap; me er ofte dei første til å rykke ut på ulukker. Lokalkunnskapen som kommunen samla sett set på, er viktig å få fram og få formidla som grunnlag for regionale prioriteringar.

Aktuelle trafikksikringsutfordringar i Masfjorden

I samband med utarbeiding av ny trafikksikringsplan, er trafikksikringsutfordringane vi har, gjennomgått og vurdert på nytt. Dette arbeidet har vore gjort gjennom medverknad frå innbyggjarar, lag og organisasjonar i form av innspel og synfaringar på vegnettet i kommunen

Status for tiltak lista i trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2000-2003

Trafikksikringsplan for Masfjorden kommune 2000-2003, vart utarbeidd i perioden 1999-2000, og vedteken nov 2000. Til grunn for denne planen låg ein grundig prosess med brei medverknad. Planen var omfattande og identifiserte mange utfordringar i trafikksikringsarbeidet i kommunen vår. Det vart lista opp utfordringar og tiltak både på haldnings- skapande og førebyggjande arbeid og på tiltak på vegnettet i kommunen.

Tiltaksdelen av planen hadde tiltak både på kommunale vegar, fylkesvegar og riksvegar. Oppsummert status på tiltaka for dei ulike områda er:

Kommunale vegar:

Dei fleste tiltaka er gjennomførte.

Fylkesvegar/riksvegar:

E39 er framleis ikkje ferdigstilt med omsyn til mjuke trafikantar. Dette gjeld Matre, Trodalskrysset og Haugsvær. Det er utarbeidd plan for vegløyisinga på E39 på Matre i samarbeid med vegvesenet. Plan for E39 gjennom Haugsvær er under arbeid. Det er ikkje gjort noko med det farlege Trodalskrysset. Masfjorden kommune har ved fleire høve - også synfaringar - teke opp med vegstyresmaktene at Andåskrysset bør utbetrast. Kommunen har på bakgrunn av mange dødsulukker engasjert seg saman med Lindås kommune for å gjera E39 frå Nordhordlandsbrua og vidare gjennom Lindås og heilt fram til Oppdal ferjekai tryggare. Vegvesenet har no ein planprosess gåande for denne strekninga.

Stordalsvegen er opprusta, Det ligg føre **rapport på gjennomgang av 570** frå Kjekallebrua til Sandnes ferjekai som viser tilsaman 15 trafikkfarlege punkt som krev utbetring.

Det er gjennomført **førebyggjande og haldningsskapande** trafikkopplæring i skular og barnehagar. Kommunen er MOT-kommune. I tillegg har kommunen etablert eit tilbod om støtte til sertifikat for ungdom dersom ein gjennomfører eit kurs med fokus på gode haldningar som sjåfør. Kursa har vore arrangert her i kommunen, og dette tiltaket har vore svært vellukka.

Vedlegg 1 viser status på alle tiltaka som var lista opp i planen. Sjølv om planen vart utarbeidd for 14 år sidan, er det mange tilhøve som framleis er aktuelle og som vil bli vidareført til ny plan.

Oppsummering av innspel

Frist for innspel var sett til 26.09.2013 og det kom inn 29 innspel for lag, organisasjonar og enkeltpersonar. Innspela er kort oppsummert og kommentert i vedlegg 2. Innspela kan grovt delast i tre:

- Tiltak knytt til E39 som mykje gjeld ferdigstilling av E39 gjennom bygdene Matre, Trodalen og Haugsvær slik at forholda er tilfredstillande for både gjennomgangs- trafikken og dei mjuke trafikantane som må ferdast langs – eller krysse - E39. Innspela gjeld og lys i Andåskrysset (Lindås kommune).
- Tiltak knytt til areal som inngår i gjeldande reguleringsplan særleg problematikk knytt til trafikktilhøve ved barnehagar, skular og kommunale einingar. Dette gjeld og parkeringstilhøve for brukarar og tilsette.
- Andre tiltak som kvite tunnelar og fartsgrenser samt strekke og enkeltkryss / busstopp som vert opplevd som utrygge

Fleire av innspela gjeld tiltak som vil bli vidareført frå «gamal» plan.

Oppsummering av synfaring m/illustrasjonar

I samband med utarbeiding av ny trafikksikringsplan for Masfjorden kommune, har det vore synfaring på mange av vegane i kommunen. Kort oppsummert er det gjort følgjande vurderingar:

1. **Skiltinga** er gjennomgåande mangelfull. Dette gjeld både informasjonsskilt, namn på vegar/bygder og fartsskilt. Noko av dette blir retta på ved skilting etter adresseplanen, men det vil vera tenleg å gjennomgå dette heilskapleg og få fram ein skiltplan for kommunen.
2. **Parkeringstilhøva rundt kommunale bygg** må gjennomgåast. Det er problem for innbyggjarar og brukarar å få parkering når dei skal t.d. til lækjar, besøk på sjukeheimen, ærend på kommunehuset, henta i barnehagen m v. Det er for få parkeringsplassar for tilsette nær bygga fleire stader. Dette er også eit spørsmål om trafikk-sikring for borna i barnehage og skule. Ryddige parkeringstilhøve kan løysast ved plan for parkering og oppmerking / skilting i tråd med dette på einingane. Dette vert også peika på i fleire av innspela.

Bilde til høgre er tatt utafor kommunehuset ein ettermiddag hausten 2013.



3. **Siktproblematikk** er ein gjennomgåande og tilbakevendande situasjon mange stader både langs fylkes- og kommunevegane i kommunen. Noko av dette kan løysast ved kantklipping og hogst slik bileta viser. På bilete til høgre vil rutinemessing «kantklipping» på høgre sida av vegen ha stor verknad for sikta fram mot- og gjennom - svingen. For andre situasjonar ligg løysinga innafor private hagar og er ikkje hovudtema i denne planen.



Eit anna **siktproblem** er parkerte bilar på møteplassar og i vegkanten. Dette skuldast gjerne at tilkomst til eigedomar som vart frådelt før det var behov for parkeringsplassar ikkje har eigna avkjøringsmoglegheit frå fylkes- eller kommuneveg. Å løyse dette krev i mange tilfeller både løyve frå grunneigar og søknad etter plan- og bygningslova - inkludert dispensasjon - for bygging i LNF-område. Det siste kan løysast gjennom dispensasjonsinstituttet nedfelt i kommuneplanen.



4. Plassering av busstopp og etablering / fornying av naudsynte venteskur og lys bør vera eit kontinuerleg arbeid. Nokre stader har ny busetnad men manglar venteskur og trygge busstopp for skuleborna medan andre stader har skuleborna vakse opp og busskiltet står aleine att. Ein god del innspel peiker på denne problematikken.

Når det gjeld lyssetting på busstopp kan dette gjerast på to måtar. Ein kan ha veglys; men då må dette vere eit av lysa i rekke. Det andre alternativet er lokalt opplyst busstur.



5. Kvite tunnelar – dvs tunnelar der sidene i tunnelen er malt kvite – gjer tunnelane lysare og det vil opplevast at dette gjer vegen til ein tryggare stad å ferdast på. Tunnelane det gjeld er: Hostelandstunnelen, tunnelane på fv 383 mellom Matre og Indre Haugsdalen (Trysdals-tunnelen og Tirnestunnelen) og tunnelane på fv 379, Masfjordvegen. Hostelandsstunnelen er malt ein gong for fleire år sidan men treng no ei oppattmaling.

Masfjorden kommune ønskjer primært lys i desse tunnelane. Mjuka trafikkantar kan ikkje velje andre alternativ på desse strekningane og det er viktig å auka tryggleiken. Mange av innspela til trafikksikringsplanen peikar på dette. Fleire av desse vegane er og skilta som sykkelveg mellom Sogn og Bergen.

6. Sykkelvegar/omkjøringsvegar når E 39 er stengd kan i mange høve vere to sider av same sak. Fv 383 og vidare kommuneveg til Haukeland er omkjøringsveg når Masfjordtunnelen er stengd; fv 379 til Krossleite og vidare anten via Solheimslia eller til Duesund er omkjøringsveg når Jernfjelltunnelen er stengd. Begge desse traseane er gode sykkelvegar – gitt at ein får til lys / kvite tunnelar.

7. Støypekantar og anna sikring av sideterreng kan vere avgjerande for å minke konsekvensane av ei ulukke. Det er og viktig at støypekantane ikkje er utforma slik at dei kan fungere som ei rampe og at dei er høge nok til å kunne stoppe ein bil.



Oppsummering av trafikksikringstiltak frå Sandnes til Einestrاند

Utbetring av trafikkarlege punkt på stekket Sandnes - Einestrاند var eige delprosjekt i hovudprosjektet *Livskraftige kommunar* i åra 2005 – 2007. Gjennom synfaring og fleire møter med vegvesenet vart følgjande trafikkarlege punkt identifisert (lista viser prioritet slik ho var i 2007):

Nr	Stad	Situasjon	Tiltak	Pri
1	like nord for X til Skjerjebakken	bakketopp	utviding/senking	10
2	Brekka nord X / Kvingedalen	bakketopp	Utviding vestsida	9
3	Ned mot X til Kvingedalen	Smal vegbane	Utviding austsida	9
4	Sør for X Kvingedalen	Smal vegbane	Utvide	4
5	Nord for X Eriksen	Smal vegbane	utvide	7
6	Nord for Skolten	Smal vegbane / dårleg sikt	utvide	3
7	Ved X til Marine Harvest	Uoversiktleg sving	utvide	3
8	Ved X Asbjørn Kvinge	Uoversiktleg vegbane	Sprengje vekk nabbe	1

9	Ved X Asbjørn Kvinge	Uoversiktleg vegbane	Sprengje vekk nabbe	1
10	Rett nord for trevarefabrikk	uoversiktleg	utvide	3
11	Kvingo / Einestrand	Smal vegbane	utvide	6
12	Kvingo / Einestrand	Uoversiktleg sving	Sprengje vekk nabbe	6
13	(Nord) Einestrand	Uoversiktleg sving	skave vekk noko fjell	11
14	(Nord) Einestrand	bakketopp	Utvide / senke	2
15	Ved X Einestrand	Smal vegbane	utvide	5

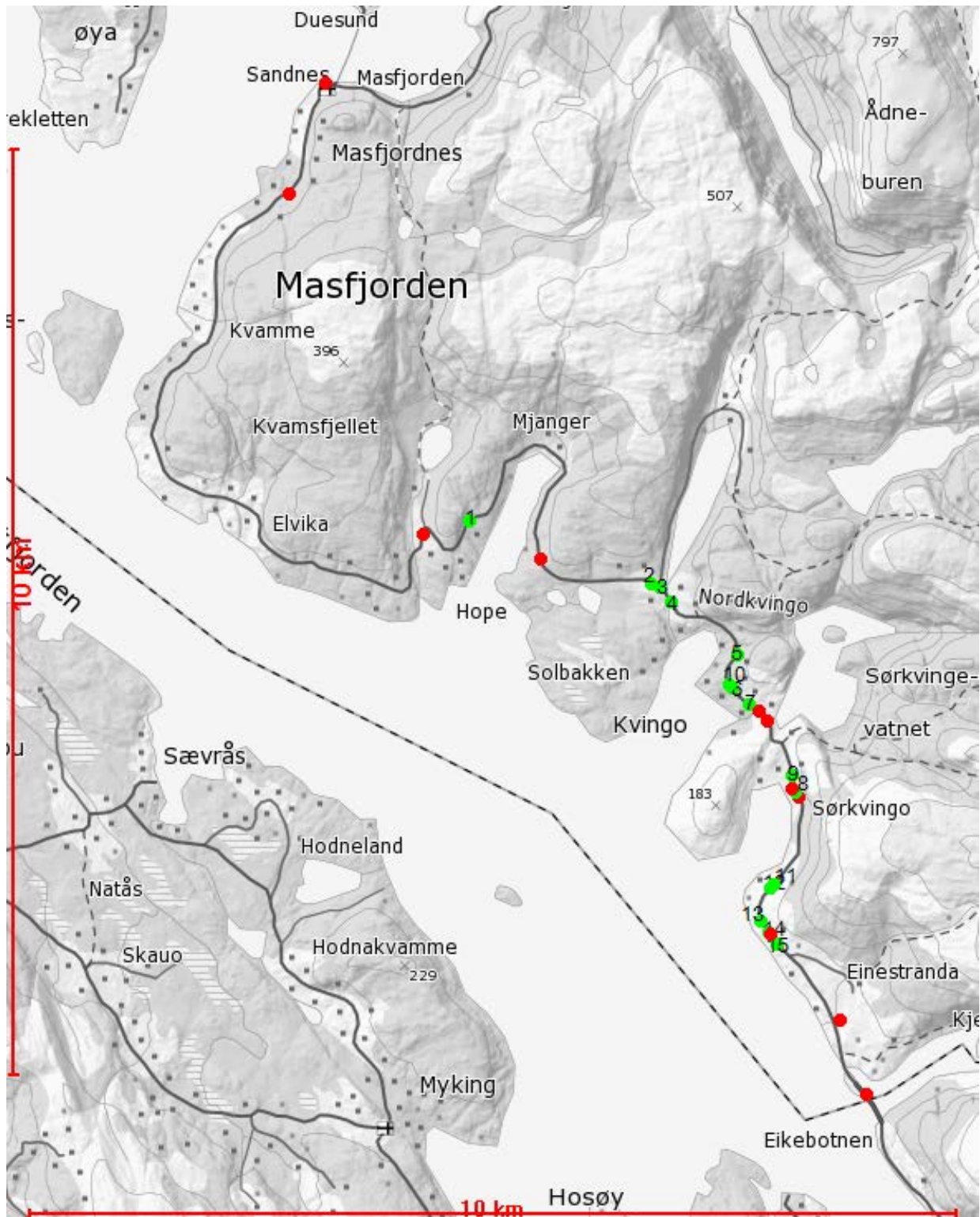
Det viste seg at manglefullt kartgrunnlag (basiskart med stort sett 5 meter koter) ikkje var godt nok til vegplanlegging. Kartgrunnlag med 1 meters koter for heile strekke kom på plass i 2009 / 2010 og vegvesenet utarbeidde arbeidsteikningar for det ein populært har kalla *prosjekt gul stripe* på fv 570 frå Kjekallen til Sandnes. Arbeidsteikningane er datert 29.08.2011 for strekke Einestrand – Mjangersvågen og 01.12.2011 for strekke Mjangersvågen – Sandnes. Det er ikkje utarbeidd arbeidsteikningar for det strekke som ein ønskjer å erstatte med viadukt / bru over Mjangersvågen.

Kartgrunnlaget langs hovudvegane i Masfjorden er no i all hovudsak oppgradert med 1 meters koter slik at tidsaspektet for arbeidet med eventuelle arbeidsteikningar for fv 570 på Nordsida bør vere vesentleg kortare enn det det har vore å få på plass desse teikningane for sørsida.

I samråd med vegvesenet vart det bestemt at ein skulle konsentrere seg om 3 tiltak frå lista over om gangen. Dei 3 som vart peikt ut var krysset til Kvingebakkevegen og Kvingedalen (punkt 2, 3 og 4), farleg sving på Sørkvingo (punkt 8 og 9) og bakketopp / uoversiktleg sving Einestrand (punkt 13 og 14)

Arbeidsteikningane foreslo viadukt på Nordkvingo slik at punkt 2, 3 og 4 ikkje lenger vil vere ein del fv 570. Det vert utarbeidast reguleringsplan for dette tiltaket. Etablering av denne planen må skje i samarbeid med vegvesenet.

Dei raude prikkane i kartet under viser ulukkespunkt registert hjå vegvesenet siste 10 åra. Dei grønne prikkane viser kartlagde trafikkfarlege punkt frå tabellen over.



Av samanninga over ser ein at to punkt peikar seg ut som både kartlagt som trafikkfarleg og som ulukkespunkt med personskade. Dette er bakketoppen på Einestranda og to svingar på Sørkvingo. Dei andre kartlagde punkta er meir å rekne som trafikkfarlege (punkt der ein veit det skjer ulukker med materiell skade) vegutbetringspunkt.

VISJON OG MÅLSETTING TRAFIKKSIKRING I MASFJORDEN 2014 – 2018

Kommuneplanen for Masfjorden har følgjande mål for samfunnstryggleiken:
Masfjorden kommune skal vera ein trygg og god kommune å arbeida, bu og opphalda seg i.

Visjon for trafikksikringsarbeidet i Masfjorden er:
Det er trygt å ferdast langs vegane i Masfjorden kommune.

Hovudmål i trafikksikringsarbeidet er:

- Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikantar i Masfjorden kommune.
- Trygge skulevegar
- Eit vegnett der fartsnivå og sikringstiltak medverkar til låg risiko for konfliktar med mjuke trafikantar, møteulukker og utforkøyningar.
- Det førebyggjande arbeidet skal gje trafikantar som har tryggleik i fokus når dei ferdast etter vegen.
- Vegnett, rasteplassar og parkeringsplassar skal gje høve til fysisk aktivitet for alle innbyggjarar.

Trafikksikringsplanen listar opp prioriterte tiltak for perioden 2015 – 2019. Tiltaka er beskrivne og lista tematisk. Planen har og framlegg til handlingsplan for første året i planperioden.

Til grunn for prioriterte tiltak er kommuneplanarbeidet som tydeleggjorde at det er trong for trafikksikringstiltak:

- T rygg skuleveg - for dei som går til skulen, rundt busstopp og trafikktilhøva rundt skular og barnehagar
- i forhold til møtestader som institusjonar / næringsområde / aktivitetsområde / badeplassar / tilgang til friområde
- på ulukkespunkt og i tunnelar

Funna i ulukkes statestatikken og innspela frå innbyggjarane, lag og organisasjonar stadfestar at dette er dei viktigaste momenta.

Mange av tiltaka i trafikksikringsplanen er kostnadskrevjande og knytt opp til overordna vegnett. Gjennomføring av desse tiltaka føreset dialog og samarbeid med fylkeskommunen og vegvesenet.

For mindre fysiske trafikksikringstiltak har fylkeskommunen ein tilskotsordning der søknadsfristen er i første halvår. Det er difor viktig at handlingsplanen vert rullert årleg i forkant av søknadsfristen.

Det er viktig at trafikksikringsarbeidet får merksemd og vert godt synleggjort. Slik kan kommunen visa konkret for trafikantane at dette er eit viktig arbeid. Det påverkar haldningane.

Kommunen vil medverka til dette på fleire vis. To tiltak vert prioriterte:

- Trafikksikring vert vurderingstema i saksmalen for plansaker og byggesaker.
- Årleg rullering av tiltaksdelen i trafikksikringsplanen. Dette skal skje i første kvartal, koordinert opp mot søknadsfristen for trafikksikringsmidlar.

Førebyggjande arbeid retta mot trafikantar

Skal me unngå drepne og alvorleg skadde i trafikken er trafikantane sine haldningar, kunnskap og åtferd avgjerande. Derfor er førebyggjande arbeid retta mot innbyggjarar i alle aldrar viktig for kommunen.

Trafikkopplæringa må starta tidleg. Barnehagar og skular skal ha trafikkopplæringstiltak på alle steg, med fokus på det som er særleg relevant for alderen. Godt samarbeid med føresette er ein viktig suksessfaktor, likeeins samarbeid med politiet og interesseorganisasjonar som til dømes Trygg Trafikk. Det er viktig at barn lærer å ferdast i trafikken som fotgjengarar og syklistar saman med vaksne som er gode førebilete. Slik kan ein trenna opp ei god og ansvarleg trafikkåtferd heilt frå borna er små.

Masfjorden kommune er MOT-kommune, og har regelmessige MOT-samlingar for heile ungdomstrinnet i kommunen. MOT som visjon er å arbeida mot eit varmare og tryggare ungdomsmiljø. Verdiane som er lagt til grunner:

- Mot til å leve
- Mot til bry seg
- Mot til å seia nei

Fagfolka som har ansvaret for MOT-arbeidet i kommunen vår, legg til grunn at dei skal arbeida førebyggjande, sjå heile mennesket og bruka ansvarlege kulturbyggjarar til å inkludera og motivera andre. Det er heilt sentralt i alt MOT-arbeid å forsterke det positive i

klar enkelt ungdom og i ungdomsmiljøet og samfunnet som heilskap. Filosofien i MOT-arbeidet høver også i trafikantopplæring, og trafikk er også tem i MOT-arbeidet, der t d situasjonar med rus og bilkøyning vert drøfta.

Masfjorden kommune støttar det arbeidet Trafikksikkerhetsseksjon hjå Statens vegvesen jobbar med når det gjeld installering av alkolås i yrkestransporten og særleg i samband med skuletransport.

Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

1. Trafikkopplæring i barnehage og skular.

Barnehagane og skulane skal gje alderstilpassa trafikkopplæring gjennom heile oppveksten. Denne opplæringa skal gje borna kunnskap om trafikkreglar og praktisk kompetanse til å ferdast trygt som fotgjengarar og syklistar i sine nærmiljø.

Barnehagane og skulane i Masfjorden skal så langt råd er leggja Trygg Trafikk sine kriterier for trafikksikre barnehagar og skular til grunn for arbeidet.

2. Foreldremøte i 10 klasse der førebuing til lærekjøring er tema

Dei fleste foreldre i Masfjorden driv mykje lærekjøring med borna sine. Dette er ein viktig del av mengdetreninga og medverkar til at ungdomane har best mogleg bakgrunn når dei skal ut i trafikken med ferskt sertifikat i lomma.

3. Økonomisk støtte til sertifikat for ungdom som fullfører haldningsskapande kurs i regi av kommunen

Masfjorden kommune gir økonomisk støtte til sertifikat for ungdom. For å få denne støtta, må ungdomane fullføra eit haldningsskapande kurs . Kommunen arrangerer kurset, sender invitasjonar til unge i kommunen alle fødde i aktuell årsklasse, og hentar inn dei beste kurshaldarane ein finn.

4. Trafikkurs for eldre bilførarar nye reglar, legeattest, forsikring

Masfjorden kommune har mange eldre bilførarar. Masfjorden kommune vil i samarbeid med lag og organisasjonar og trafikkskular sjå til at det blir gitt tilbod om oppfriskingskurs for denne gruppa.

Trafikksikringstiltak rundt offentlege bygg

Indrefjorden

- Det er for få parkeringsplasser utafør barnehagen på Matre. Arealet er innafør reguleringsplanen for Matre. Parkeringstilhøvet har vore meldt inn som moment i begge dei to reguleringsplanane som har vore utarbeidd for området dei siste åra utan at ein har klart å løyse dette på ein god måte. Etter første reguleringsplanrunde vart det bestemt at tilsette skulle rygge inn mot barnehagegjerdet når dei parkerte for å unngå farlege hendingar i hentesituasjonar. Dette gjer trafikkbilde meir oversiktleg i hentesituasjonen, men parkeringsproblematikken er ikkje løyst. Ein bør no lage ein samla plan for parkering utafør barnehagen samstundes som ein ser på alternativ oppstillingsplass for bossdunkar og får vurdert siktilhøva i krysset med omsyn til steingardar og gjerder.
- Bossoppstillingsplassen utafør barnehagen på Matre «stjel» parkeringsplassar og gjer bringe- og hentesituasjonen uoversiktleg dei dagane det er bosshenting.
- Det er for få parkeringsplassar rundt Matre skule. Parkeringsplassane utafør skuleområdet gjer at snuplassen for bussane vert mindre og ein får dårlegare oversikt. Parkeringsplassane mellom skulen og bassenget kan skape farlege situasjonar når barn leikar i friminutta på noko dei oppfattar som skuleområde. Dette er forsøkt løyst gjennom reguleringsplanarbeida som har vore gjennomført for Matre men tiltaka er ikkje etablert.

Sørsida

- Det er for få parkeringsplassar utafør kommunehuset særleg på dagar med møteaktivitet på huset. Det er ikkje utarbeidd reguleringsplan for området. Parkeringsplassen må merkast opp slik at plassen vert meir effektivt utnytta samstundes som det er råd å snu.
- Det er for få parkeringsplassar utafør Sandnes skule. Parkering / mellombels stopp rett utafør skulen (tett i fv570) gjer av- og påstiging på skulebussen utrygt. Det er lagt til rette for parkering ved gamle sjukeheimen for tilsette ved skulen. Parkeringsproblematikken gjer seg og gjeldane ved fritidsaktivitetar på skulen sitt område. Parkeringsplassane må merkast opp.
- Det er for få parkeringsplassar utafør Sandnes barnehage. Dette gjer trafikkbilde uoversiktleg i bringe- og hentesituasjonen. Parkeringsplassane må merkast opp og «fordelast» mellom tilsette og brukarane.

Nordbygda

- Det har kome innspel på at det er for få parkeringsplassar på den felles parkeringsplassen for Helsetunet og Nordbygda barnehage. Dette gjer trafikkbilde uoversiktleg i bringe – og hentesituasjonen knytt både til barnehagen og Helsetunet. Parkeringsplassane må

merkast opp og «fordelast» mellom tilsette, brukarar og «vaktbilar». Det bør og vere eigen plass for drosjen som bringer brukarar til Helsetunet.

- Det har vore for få parkeringsplassar utafør sjukeheimen (på oppsida) og dette er forsøkt løyst ved å etablere parkeringsplassar på nedsida av sjukeheimen. Parkeringsplassane må merkast opp og «fordelast» mellom tilsette, brukarar og «vaktbilar».
- Parkeringstilhøva knytt til idrettsanlegget på Hostelnd er uoversiktlege. Ein del køyrer med på område og står parkert der mens andre parkerer utafør skulen og går ned. Nokre av dei som parkerer nede, parkerer mellom kunstgrasbana og grasbana. Dette betyr at dei køyrer tett forbi klubbhuset til og frå slik parkering. Det har etablert seg ein kultur for parkering på dette området som ikkje samsvarer med at området er born og unge i lek og aktivitet. Aktuelt parkeringsareal nede ved bana må avgrensast ved skilting og merkast opp.

Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

- Parkeringssituasjon rundt offentlege bygg og anlegg må kartleggast og parkeringsplassane må merkast opp. Det må eventuelt skiltast med parkering forbode på nokon av stadane der det i dag er etablert ein kultur for parkering.
- Vurder sikt vs fartsgrense for barnehagekrysset på Matre
- Etablere planlagde nye parkeringsplassar utafør Matre skule
- Vurdere alternativ oppstillingsplass for bossdunkane i barnehagekrysset på Matre saman med for eksempel bygdelaget og NGIR.

Trafikksikringstiltak i forhold til møtestader

Folkehelse / dørstokkmila

- Folkehelse er eit nasjonalt satsingsområde. På alle områder har kommunen ansvar for å prioritere omsynet til helsefremjande tiltak gjennom å legge til rette for at innbyggjarane kan ha ein aktiv kvardag. I trafikksikringsarbeidet skal kommunen legge til rette for at innbyggjarane kan gå og sykle trygt i sitt nærmiljø. Mange av innspela har ønskje om nedsett fart gjennom bygdene. Gjennomgang av fartsgrenser knytt til ÅDT og randbebyggelse bør vere ein prioritet.
- For å kunne ha ein aktiv kvardag er det viktig å kunne legge til rette for god tilgang til idrettsanlegg, turstiar, badeplassar og nærmiljøanlegg. Det er lagt til rette for parkering rundt kommunale idrettsanlegg og i Stordalen. Kommunen har mange lokalt merka turstiar. Desse er av stor verdi både som trimløyper og kulturhistorisk. Gamle stiar vert slik haldne i hevd ved bruk. Ei av utfordringane i Masfjorden kommune er parkering knytt til desse utgangspunkta. Kommunen ønskjer å bidra til bygdelag og lag og organisasjonar

som vil etablere parkeringsplassar slik at bilane kjem vekk frå vegbana / møteplassar. Større parkeringsplassar må heimlast gjennom plan, mens mindre plassar kan opparbeiddast etter avtale med grunneigar og søknad etter plan- og bygningslova inkludert søknad om dispensasjon for bygging i LNF-område. Det siste kan løysast gjennom dispensasjonsinstituttet nedfelt i kommuneplanen.

Bilete til høgre er tatt frå parkeringsplassen for dei som skal gå tur til Mels-hovden (utgangspunkt for stien er på andre sida av fylkesvegen).



- Innspel og synfaringar har påvist låge støypekantar på fleire stader i kommunen både på fylkesvegar og kommunale vegar. Dette kan skuldast at det er lagt på ny asfalt i vegen utan at det er gjort noko med støypekantane. For mjuke trafikantar vert det opplevd som utrygt å ferdast på den sida av vegen med låge støypekantar noko som kan føre til ein ferdast på «feil» side og kan kome overraskande på bilistar.
- Innspel og synfaringar har påvist djupe grøfter langs vegen – særleg langs Kalhovdavatnet (fv 379). Dette strekket er ein del av skilta sykkelveg mellom Sogn og Bergen. For mjuke trafikantar vert det opplevd som utrygt å ferdast langs dette strekke sidan vegbana er smal og det ikkje er plass til både køyrande og syklistar. Dei djupe grøftene gjer det vanskeleg for mjuke trafikantar å kome seg ut av vegen på ein god måte.
- Buldersteinen på Matre vert mykje nytta i sesongen og ein ser stadig parkerte bilar i fylkesvegen (fv 381) tett opp til steinen. Parkering i samband med bruk av Grøn Næringspark, Matre var tenkt andre stader enn i fylkesvegen, men desse parkeringsmoglegheitene er ikkje skilta.
- Kommunevegen frå Matre via omsorgsbustadane til Grøn Næringspark, Matre er mykje nytta som turveg. Det kan og reknast som ei planfri kryssing mellom Store- og Litlematre. Vegstrekket frå omsorgsbustadane til kryss fv 381 er mørk og det vert opplevd som utrygt å ferdast her på ettermiddag / kveldstid i vinterhalvåret.
- Matreberget er tenkt som ein del av sykkelvegen mellom Haugsvær og Matre og må då ha rutinemessig vedlikehald.

Næringsareal

- Butikken i Andvik ligg tett i fv 374 som har generell fartsgrense på 80 km/t. Det har kome fleire innspel på at det må fastsettast ei anna fartsgrense på siste del av fylkesvegen og for påfølgjande kommuneveg.
- Det er planprosess i gang for næringsarealet på Hosteland.
- Det er planprosess i gang for næringsarealet på Haugsvær.

Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

- Gjennomgang av sideterreng – med fokus på at det skal vere plass både til mjuke trafikantar og køyrande
- Gjennomgang av fartsgrenser - med fokus på at ferdsel langs vegen skal følast trygt
- Lys i tunnelane på fylkesvegane
- Kantslått – særleg for området rundt innkøyringa til oppvekstsenteret i Nordbygda
- Opprette tilskotsordning for opparbeiding av parkeringsplassar ved turstiar, badeplassar, aktivitetsområde. (Tilskotet skal minimum dekker byggesaksgebyret.)
- Legge til rette for god og skilta parkering til Grøn Næringspark, Matre
- Lys på kommunal veg frå Matre til Grøn Næringspark, Matre
- Utarbeiding av vedlikehaldsplan for Matreberget
- Vurdere fartsgrense forbi butikken i Andvik
- Etablere tiltak som vert regulert i planane for Hosteland og Haugsvær

Trafikksikringstiltak på ulukkespunkt og i tunnelar

Fartsgrenser

Det er 80 km/t som er den generelle fartsgrensa utanfor tettbygd strok dersom ikkje anna er skilta. Dette gjeld uavhengig av om vegstandaren er slik at ein kan halde denne farten eller ikkje. Mange opplever at det at fartsgrensa er 80 km/t gjer det utrykt å ferdast som mjuk trafikant langs vegen sjølv om vegstandaren tilseier at farten faktisk er lågare.

For mange av innbyggjarane i Masfjorden kommune er tanken på å ferdast som mjuk trafikant langs det overordna vegnettet i kommunen den størst dørstokken.

Det har kome fleire innspel der ein ønskjer nedsett fartsgrense - særleg på fylkesvegar. Statens vegvesen sitt fartsgrensesystem utanfor tettbygd strok er bygd opp slik at det skal vere lett for trafikantane å vite kva slags veg dei er på. Deler av systemet er slik:

50 km/t: vert berre brukt unntaksvik på vegar med randbebyggelse der det er spesielt stor trafikk av mjuke trafikantar.

- 60 km/t: vert normalt brukt på vegar med randbebyggelse og mjuke trafikantar.
- 70 km/t: vert brukt på vegar utanfor tettbygd strok som har mange og alvorlege ulukker og stor trafikk.
- 80 m/t: generell fartsgrense utanfor tettbygd strok dersom ikkje anna er skilta.

Indrefjorden

- Forlenging av 60 km/t sona på fv 383 og påfølgjande kommuneveg frå Tirnestunnelen og forbi Kjetland. Dette strekket er veg med randbebyggelse og låg ÅDT og er difor godt eigna for å nyttast av mjuke trafikantar. (ÅDT = 70 for 2013 med 5 % lange køyretøy.) Behovet for nedsett fartsgrense slår først inn når vegen vert nytta som omkøyringsveg når Masfjordtunnelen er stengd, men vil og ha effekt som trygghetsfaktor i kvardagen.
- Redusert fart på fv 379 gjennom Furebotn. Dette strekket er veg med generell fartsgrense på 80 km/t, randbebyggelse og middels ÅDT med aukande del tungtrafikk. (ÅDT = 200 for 2013 med 10 % lange køyretøy.) Det er fleire avkøyrslar på strekket. Skulebussen snur her både morgon og ettermiddag. Det er få møteplassar på eine strekket og dårleg sikt (grunna høge trær) gjer at det er langt å rygge for møtande bilar.

Sørsida

- Redusert fart på fv 374 og påfølgjande kommuneveg frå Breimyra til veg slutt. Dette strekket er veg med generell fartsgrense på 80 km/t, randbebyggelse og låg ÅDT og er difor godt eigna for å nyttast av mjuke trafikantar. (ÅDT = 200 for 2013 med 10 % lange køyretøy.) Strekket har fleire uoversiktlege kryss og utkøyrslar og går blant anna forbi butikken der parkeringa delvis førekjem i eine køyrebana (sjå bilete).



Nordbygda

- Forlenging av 40 km/t sona på Areklettvegen (kommuneveg) til og å gjelde kryssa til byggefeltet i Skjelsundet.
- Redusert fart på fv 377 frå Risnes og til Sleire (der 50 km/t sona byrjar). Dette strekket er veg med generell fartsgrense på 80 km/t, randbebyggelse og middels ÅDT (ÅDT = 280 for 2013 med 10% lange køyretøy).

Lys i tunnelar

Det er 5 mørke tunnelar på fylkesvegnettet i Masfjorden kommunen. Felles for dei alle er at dei er for låge til å kunne få montert lys. Ein bør jobbe for å få utbetra tunnelane slik at dei

vert høge nok til å få lys. Dette er eit langsiktig arbeid. Som eit kortsiktig tiltak bør ein få malt tunnelveggane kvite for slik å oppleve at tunnelane vert lysare å ferdast gjennom.

- Hostelandstunnelen er mykje brukt av mjuke trafikantar. Kommunen har fått melding om at vegbana i tunnelen er nedslite. Sidan tunnelen er heilt rett, vert ein lett blenda når ein kjem inn. Motlys og dårleg vegbane har ført til at syklistar har ramla i tunnelene og skada seg. Det er sett ei fartsgrense på 60 km/t gjennom tunnelen. Tunnelen ligg tett opp til næringsarealet på Hosteland.
- Trysdalstunnelen og Tirnestunnelen på fv 383, Indre Haugsdal er ein del brukt av mjuke trafikantar – særleg syklistar. Det er generell fartsgrense på 80 km/t gjennom tunnelane. Fylkesvegen er og ein del av omkøyingsvegen når Masfjordtunnelen er stengd. Ved etablering av gang – og sykkelveg mellom Haugsvær og Trodalen (langs E39) vil ein ha ein samanhengande sykkelveg frå Solheim via Haugsvær og Matre, gjennom Indre Haugsdal og inn i fjellområda mot Modalen.
- Tunnelane på fv 379, Masfjordvegen er ein del av skilta sykkelveg mellom Sogn og Bergen.

Sideterreng

- Gjennom synfaring og møte med styringsgruppa vart det sett fokus på bilar som parkerer i vegbana eller på møteplassar og slik gjer blant anna siktforhold meir utfordrande for andre trafikantar. Dette er gjerne bilar som høyrer til eldre frådelte hus utan parkeringsmoglegheit på eigen eigedom. På forkøyrsvveg er det eit generelt forbod mot å parkere i vegbana når fartsgrensa er over 50 km/t. Opparbeiding av parkeringsplassar kan skje etter avtale med grunneigar og søknad etter plan- og bygningslova.
- Fleire av innspela har sett fokus på det som vert opplevd som « Grøne tunnelar». Det er mange av trea langs vegen som er til hinder for god sikt sjølv om dei står langt nok frå vegkanten til at dei ikkje vert ein del av den ordinære kantklippinga. Hogst og utvida kantklipping kan skje etter avtale med grunneigar og vegeigar. Kommunen bør vurdere å opprette ei tilskotsordning til lag / organisasjonar som betrar sikttilhøva på vegnettet i kommunen.
- Gjennom synfaring og møte med styringsgruppa vart det sett fokus på sideterreng som kan gje eit stort og alvorleg skadeomfang ved eventuelle utforkøyningar.

Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

- Gjennomgang av fartsgrensenivå knytt til ÅDT og randbebyggelse langs fylkesvegane
- Gjennomgang av fartsgrensenivå for kommunale vegar inkludert skilting
- Gjennomgang av sideterreng – med fokus på å redusere skadeomfang ved eventuell utforkøyning

- Gjennomgang av sideterreng – med fokus på sikt knytt til det som vert opplevd som «Grøne tunnelar»
- Lys i tunnelane på fylkesvegnettet:
 - kortsiktige tiltak – kvite tunnelar
 - langsiktige tiltak – lys
- Utbetring av ulukkespunkta:
 - bakketopp Einestrاند
 - svingar Sørkvingo
 - etablering av viadukt Nordkvingo når planen er ferdigstilt

E39

E39, som er den viktigaste gjennomgangsvegen langs Vestlandet, går gjennom Masfjorden. Vegen har stor trafikk og strekninga frå Knarvik til ferjeleiet i Oppedal har vore særst utsett for alvorlege trafikkulykker, og to dødsulykker har skjedd på E39 gjennom Masfjorden. Masfjorden kommune er oppteken av tiltak som kan betra trafikktryggleiken på denne strekninga. Kommunen har engasjert seg for utbetringar saman med Lindås kommune m fleire. Vi veit at trafikkantar gjer feil og at ulykker skjer. Førebyggjande tiltak må prioriterast.

Den delen av E 39 som går gjennom Masfjorden er prega av bratte stigningar og stor høgdeforskjell, temperaturforskjellar og ujamt føre med mykje nedbør. Det er fleire lange tunnelar og ein opplever ising ved tunnelopningane. Det er stor trafikk (ÅDT på 1900 med 16 % tungtrafikk) og høg fart på strekninga. Det er viktig å arbeida førebyggjande. Dette kan ein gjere med å sikre at trafikantane til ei kvar tid kan få all tilgjengeleg informasjon om føret og tilhøyrande potensielle farar. Tiltak som betre skilting, elektroniske informasjonstavler, periodevis nedsett fart og bruk av moderne teknologi for å få ut alle opplysningane Vegvesenet no samlar bør vurderast.

Lys langs vegen

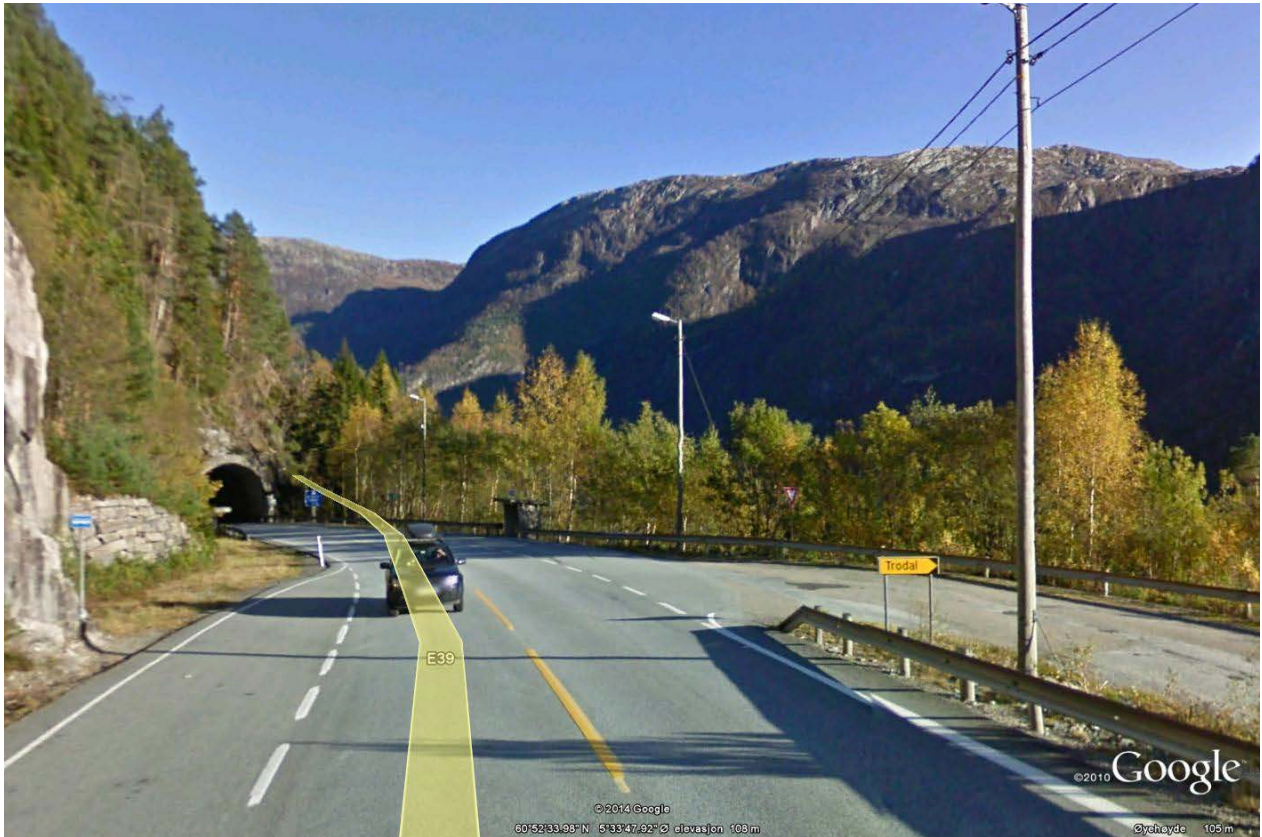
Masfjorden kommune har i fleire år meldt inn ønskje og behov for lys langs E39 i Andåsen, gjennom Matre og Haugsvær. No har desse tiltaka kome inn på planen til vegvesenet for utføring dei neste 2-3 åra. Dette er framleis prioriterte tiltak for Masfjorden kommune og vil stå på prioriteringslista vår fram til det er utført.

Kryssing av E39

Dei mest problematiske kryssingane av E39 for mjuke trafikantar er på Matre og Trodalen. Når det gjeld Matre er dette ferdig regulert og det er vegvesenet som må utarbeide detaljplanar og gjennomføre arbeidet.

For Trodalskrysset er det ikkje utarbeidd plan for sikker kryssing. Bilde under viser busstopp på begge sider av vegen og avkøyring til Trodalen tvers over eine busstoppet. Ein ser og

tunnelopninga til Matreberg tunnelen. Skulebussen frå Matre vil – frå neste skuleår – kunne sette av ein 1.klassing på busstoppet til venstre som skal krysse E39 for å gå til heimen i Trodalen. Dette vert ikkje opplevd som trygt. Utbetring av krysset må i første omgang planleggast – gjerne gjennom ei studentoppgåve med rettleiing frå vegvesenet. Når det ligg føre ein godkjent plan, må dei planlagde tiltaka etablerast utan unødig opphald.



Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

- Lys Andåsen, gjennom Matre og langs gang- og sykkelvegen på Haugsvær
- utgreiing av løysing for Trodalskrysset
- etablering av undergang Matre
- utgreiing for løysing for bedehuskrysset på Haugsvær
- etablering av Haugsværkrysset etter at planen er ferdigstilt
- etablering av gang- og sykkelveg frå Haugsvær til Trodal etter at planen er ferdigstilt

Trygg skuleveg - trafikksikringstiltak rundt busstopp

Høyringsinnspela frå innbyggjarane viser at det er mange ynskje om gang- og sykkelveggar. Fotgjengarar og syklistar opplever det som utrygt å ferdast på vegen til og frå skulen. Å byggja gang- og sykkelstiar er svært dyrt, og er derfor berre aktuelt på korte strekningar med tett busetnad og mange mjuke trafikantar.

for dei som går til skulen

- Det er særleg peikt på strekninga Masfjordnes ferjekai - Varleite som ein strekke med særleg stor risiko for born og ungdom som ferdast her som mjuke trafikantar skal kome til skade i trafikkulukke. På denne strekninga går det mange born frå heim til og frå skule og barnehage. Skulen er også sentrum for fritidstilboda for heile Sørsida og har nærmiljøanlegg. Dersom det ikkje vert bygt gang og sykkelsti her, bør kommunen vurderer å be om fartsdumpar som eit strakstiltak. Fartsdumpar krev nedsett fartsgrense.
- Det har i mange år vore peikt på at brua over Matreselva er for smal for både mjuke trafikantar og køyrande og at det er utrykt å krysse E39 for dei som kjem frå Stien og skal på skulen. Ny bru over elva med fortau er regulert inn i gjeldande plan saman med planfri kryssing av E39.
- Fleire av innspela peiker på at det føles utrygt å krysse fv 570 frå oppvekstsenteret i Nordbygda og opp til byggefeltet / sjukeheimen. Vegvesenet har gjort fartsmålingar på staden og konkludert med at farten er for høg til at ein kan merke opp gangfelt. Det er og peikt på dårlege siktforhold grunna vegetasjon. Bilde under er tatt i fjor haust i enden av gangstien frå sjukeheimen og mot krysset inn til oppvekstsenteret på Hosteland. I dag er det utført ein grundig kantslått og sikten for gåande som skal krysse vegen er mykje betre.



rundt busstopp

- Det er i dag 147 av 200 elevar i grunnskulen i Masfjorden kommune som kjem til skulen med buss / drosje. 15 av desse har kommunalt vedtak på om farleg skuleveg.

Busstoppa er av ulik utforming slik bileta til høgre viser.



- Trodalskrysset – sjå skildring og kommentarar under E39.
- Det har kome fleire innspel på at ein ønskjer lys på busstopp der ein ventar på skulebussen. Einslege lys på busskur kan gjere det vanskeleg å oppdage gåande på veg til gangfeltet. Det vert difor tilrådd at ein set opp fleire lys i rekke. Dette vert vurdert i kvart tilfelle etter eigen konkret søknad frå private eller kommunale einingar og vert ikkje ført opp som tiltak i handlingsplanen
- Einsidig bussopp ved Matre skule er regulert inn i gjeldande plan. I dag ryggar skulebussane inn mot skuleporten noko som oppleves som utrygt.

trafikktilhøve rundt skular og barnehagar

- Knytt til parkeringstilhøve og bringe-/hentesituasjonar – diskutert over

Masfjorden kommune satsar på desse tiltaka:

- Skuleveg for mjuke trafikantar til Sandnes skule
 - Kortsiktig tiltak – fartsdumpar og 40 km/t
 - Langsiktige tiltak – samanhengande fortau på heile strekket
- Skuleveg for mjuke trafikantar til Matre skule
 - Ny bru med fortau over Matreselva
 - Etablere undergang for kryssing av E39
- Skuleveg for mjuke trafikantar til Nordbygda skule
 - Planlegge sikker kryssing av fv 570
- Etablering av einsidig busstopp ved Matre skule (kryss fv 382 og kommunal veg)

Handlingsplan for 2015

- 1 Lys stamveg (E39)
- 2 Kvite tunnelar (fv 570, fv 379, fv 383)
- 3 Plan for parkering ved kommunale bygg og anlegg
- 4 Gjennomgang fartsgrense
- 5 Fartsdumpar Ferjekaien – Varleite (fv 570)
- 6 Trafikktilhøve Oppvekstsenteret i Nordbygda (fv 570)
- 7 Bru og busstopp Matre (fv 381)
- 8 Einestrand og Sørkvingo (fv 570)
- 9 Kartlegging ulukkespunkt Duesund – Steine (fv 570)
- 10 E39 (Ferdigstilling Matre, Trodalen og Haugsvær)