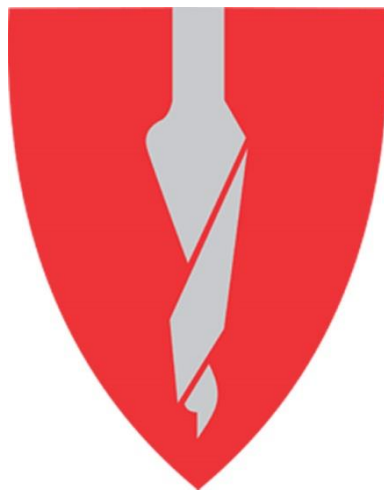


# Tiltaksplan for trafikkisikring 2017 – 2020

## Meland kommune



Godkjent i Meland kommunestyre 08.03.2017, sak 15/2017



## Innhald

Samandrag.....	3
1. Innleiing .....	4
1.1 Tilhøve til anna planverk .....	4
1.2.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017 .....	4
1.2.2 Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017.....	4
1.2 Nordhordlandspakken.....	5
2. Aktørar i trafikksikringsarbeidet.....	5
2.1 Meland kommune .....	6
2.2 Andre aktørar .....	6
3. Visjon og målsetjing.....	7
3.1 Satsingsområde 1: Barn og unge .....	8
3.2 Satsingsområde 2: Kommuneplanlegging og forvaltning.....	9
3.3 Satsingsområde 3: Fysiske tiltak.....	10
4. Status Meland kommune .....	11
4.1 Trafikksikringstiltak gjennomført i perioden 2012-2016.....	13
5. Ulukkesstatistikk.....	14
5.1 Norge og Hordaland .....	14
5.2 Meland.....	15
5.3 Kvifor skjer det ulukker?.....	18
6. Handlingsplan .....	19
6.1 Barn og unge.....	20
6.2 Kommuneplanlegging og forvaltning .....	22
6.3 Fysiske tiltak på vegnettet.....	23
6.3.1 Tiltak på fylkesvegar .....	23
6.3.2 Tiltak på kommunale vegar .....	24
6.3.3 Veglys.....	25
Vedlegg 1: Liste over innspel.....	26



## Samandrag

Tiltaksplan for trafikksikring er ein revisjon av "Tiltaksplan for trafikksikring 2012-2016". Den nye planen vil gje ein oversikt over trafikksikringsarbeidet i Meland og prioritere særskilte satsingsområde og konkrete tiltak. Målet er å få færre trafikkulukker og auka tryggleik i trafikken.

Meland kommune har hatt ein rask vekst i folketal og passerar i desse dagar 8000 innbyggjarar. Samtidig veks trafikken, og det er viktig å sette inn tiltak for å gje eit sikrare vegnett. Mange av dei større tiltaka vil vere ein del av Nordhordlandspakken som er nærare omtalt i kapittel 1.3.

Meland kommune jobbar etter nullvisjonen der målsetninga er at ingen vert drepne eller varig skadd i trafikken. Nullvisjonen er ein visjon, ikkje eit mål, og skal vere noko å strekke seg etter. Visjonen forutsetter eit langsiktig, systematisk og målretta arbeid av alle aktørar som påverkar tryggleiken i vegsystemet. I kapittel 2 er fleire av dei store aktørane skildra nærare.

Satsingsområde for trafikksikringsarbeidet finn ein i kapittel 3. Meland kommune ønskjer å prioritere følgjande satsingsområde: Barn og unge, kommuneplanlegging og forvaltning og fysiske tiltak. Følgjande målsetningar er satt for arbeidet:

Mål 1: Auka tryggleiken i trafikken for barn og unge

Mål 2: Trafikksikring skal prioriterast i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og

Mål 3: Gjennomføra fysiske tiltak for å få eit vegnett med færre ulukker og utan hardt skadde.

Dei siste åra har det vore ei auke i tal ulukker i Meland. Samtidig er det positivt at alvorsgraden på ulukkene har gått ned. Dei fleste ulukkene skjer på E39 og fylkesveg 564 som er dei meste trafikkerte vegane i kommunen. Ulukkesstatistikken er nærare omtalt i kapittel 5.

Handlingsplanen i kapittel 6 tek for seg dei spesifikke tiltaka som skal bidra til å nå målsetjingane. Det vil bli fremma ein eigen årleg handlingsplan for Utval for drift og utvikling (UDU) som vil vedta kva tiltak som skal prioriterast kvart år basert på tiltaka lista i kapittel 6.



## 1. Innleiing

Tiltaksplan for trafikksikring 2017-2020 skal legge grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid i Meland kommune. Tiltaksplanen er ein revisjon av "Tiltaksplan for trafikksikring 2012-2016». Den nye planen vil gje ein oversikt over trafikksikringsarbeidet i Meland og prioritere særskilte satsingsområde og konkrete tiltak. Målet er å få færre trafikkulukker og auka tryggleik i trafikken.

Meland kommune er i sterk vekst og dette inneberer at fleire trafikantar ferdast på vegnettet enn før. Mange stader er ikkje vegnettet tilpassa dagens trafikkmengder, og det er ikkje tilrettelagt for gåande og syklende.

Samtidig er trafikksikring meir enn fysiske tiltak på vegnettet. God opplæring og gode haldningar hos trafikantar er sentralt. Det er viktig å starte opplæringa tidleg, og denne planen vil meir enn i tidlegare planar fokusere spesielt på barn og unge.

Ved oppstart av planarbeidet annonserte Meland kommune at vi ønskja å få innspel til planen. Det vart annonsert i lokalavisa, på kommunen si heimeside og på Facebook. Skulane vart særskilt oppmoda til å sende inn innspel. Etter fristen for innspel var over har det kome inn fleire ønskje om trafikksikringstiltak. Desse er også teke med som innspel til planen.

Planen er utarbeidd av ei intern arbeidsgruppe beståande av:

Kristin Nåmdal, Samfunnsplanleggjar

Reidun Elin Johannessen, Skulefagleg rådgjevar

Berit M Eskeland, Prosjektrådgjevar

### 1.1 Tilhøve til anna planverk

#### 1.2.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017

I Norge vert det gjort eit omfattande arbeid for å betre trafikksikringen. Arbeidet inkluderer ei rekke tiltak hos mange aktørar, og det langsiktige målet i den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet er mindre enn 500 drepne og hardt skadde i trafikken i 2024. Dersom ein når dette målet vil det vere ei halvering samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2008-2011. Den nasjonale planen for trafikksikring inneheld tilsaman 122 tiltak som skal vere med og betre trafikksikringen i Norge. Tiltaka skal gjennomførast av ulike aktørar t.d. Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

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

Alle fylkeskommunar utarbeider eigne trafikksikringsplaner. Etter vegtrafikklova § 40 a har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremja trafikksikringen i fylket. Handlingsplanen har tre særskilte satsingsområde: Trafikksikringsarbeid i kommunane, møteulukker utanfor tettbygde strom og mjuke trafikantar i byområde. Satsingsområda er basert på dei særskilte utfordringane for Hordaland og vedtekne strategiar innanfor transportområdet.

Fleire av tiltaka er spesielt retta mot arbeid i kommunane t.d. tilskot til lokale arrangement og tilskot til kommunale trafikksikringsplanar.



## 1.2 Nordhordlandspakken

Fleire av dei større trafikkisikringstiltaka i Meland kommune er ein del av Nordhordlandspakken. Det er starta opp planlegging av fleire av tiltaka: 3. Fosse – Moldekleiv, 4. Fløksand – Vikebø, 5. Frekhaug krysset, trafikkisikring FV 244 (Frekhaug – Sagstad skule), 7. Kollektiv tiltak for Bergen, Lindås og Meland (innfartsparkering Flatøy). Tabellen under viser dei tiltaka som er ein del av Meland sin del av Nordhordlandspakken.

Prioritet	Veg nr	Prosjektnamn	Tiltak	Kostnad
3	FV 245	Fosse - Moldekleiv	Vegutbetring og G/S veg	78 mill
4	FV 564	Fløksand – Vikebø Undergang Holme	Vegutbetring, G/S veg, punktutbetring og trafikkisikring	115 mill
5	FV 564	Frekhaug- krysset Utbetring FV 244	Punktutbetring Trafikkisikring	15 mill
7	E39 FV 57	Kollektiv tiltak for Bergen, Meland og Lindås	Kollektiv tiltak Park&Ride	100 mill
12	FV 564	Trafikkisikring Fossekrysset	Trafikkisikring	10 mill
18	FV 564	Sandskaret - Holme	Vegutbetring G/S veg	59 mill
Anna		Ufordelt ramme Meland	I hovudsak til eksisterande prosjekt	85 mill

Kjelde: Vedtak i fylkestinget 09.06.15.

Dei fleste tiltaka i Meland krevjar at det først vert utarbeidd reguleringsplanar for dei aktuelle områda. Deretter må prosjekta detaljprosjekterast før vegvesenet kan sette i gang med sjølve bygginga. Dette inneberer at dei fleste tiltaka ikkje vil bli ferdigstilt i denne planperioden (2017-2020).

## 2. Aktørar i trafikkisikringsarbeidet

Trafikkisikringsarbeidet er eit stort felt som involverer mange aktørar på ulike nivå. Kommunen er ein viktig aktør i arbeidet med å førebygge trafikkulukker. Ansvaret er definert gjennom ein rekke lover og forskrifter; mellom anna opplæringslova og lov om miljøretta helsevern. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å driva med systematisk ulukkesførebyggjande arbeid i alle sektorar.



## 2.1 Meland kommune

Arbeid med trafikksikring vert ivareteke av fleire tenesteområde. Tenesteområde for **Plan, utbygging og kommunalteknikk (PUK)** har ansvar for å utarbeide trafikksikringsplanen og gjennomføre fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet. PUK har også ansvar for arealplanlegging, saker etter veglova, byggesaksbehandling og drift av det kommunale vegnettet. Drifta omfattar mellom anna brøyting, strøying, siktrydding og vegoppmerking.

**Utval for drift og utvikling** er det politiske utvalet som behandlar trafikksikringsplanen og andre saker etter plan- og bygningslova og veglova.

**Skulane** i Meland jobbar med trafikkopplæring i tråd med læreplanen. Trafikkopplæringa skal både gje grunnleggjande trafikkforståing og trening av ferdigheiter. Undervisningsopplegget varierer mellom den enkelte skule.

**Barnehagane** i Meland er ikkje pålagt å jobbe med trafikkopplæring på same måte som skulen, men fleire av dei nyttar pedagogiske opplegg frå Trygg trafikk eller anna type opplæring. Opplæringa gjeld spesielt dei eldste barna som snart skal begynne på skulen.

## 2.2 Andre aktørar

### Statens vegvesen

- Har det nasjonale sektoransvaret for veg og vegtrafikk
- Planlegg, bygger og vedlikeheld riks- og fylkesvegnettet
- Utarbeider krav og rettleiarar for vegutforming, vegtrafikk, føreropplæring og køyretøy
- Gir råd til fylkeskommunar og kommunar om trafikksikring
- Gjennomfører førerprøver og tilsyn av køyreskular

### Politiet/Lensmannskontoret

- Utfører trafikk kontroll (fart, promille, åtferd)
- Etterforskar trafikkulukker
- Driv førebyggjande arbeid - hovudsakleg retta mot dei yngste trafikantane

### Hordaland fylkeskommunene

- Ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av fylkesvegnettet
- Samordner tiltak for å fremme trafikksikring i fylket
- Har eigen plan for trafikksikring: «Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014–2017»

### Trygg Trafikk

- Landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikringsarbeidet
- Samarbeidspartner og pådrivar i trafikksikringsarbeidet overfor myndigheiter og bedrifter
- Driv trafikkopplæring spesielt retta mot barn og unge
- Gjennomfører kampanjer og prosjekter



### Trafikkfagleg samarbeidsutval (TSU-Nordhordland)

- Frivillig organisasjon med representanter fra Politi, Brann, Ambulanse og Trygg Trafikk
- Arbeider med førebyggjande tiltak hovudsakleg retta mot ungdom
- Arrangerer kvart år trafikksikringsdag for russen

## 3. Visjon og målsetjing

I likskap med tidlegare trafikksikringsplanar for Meland kommune er nullvisjonen grunnlaget for mål, satsingsområde og tiltak. Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem der ingen vert drepne eller hardt skadd i trafikken. Alt trafikksikringsarbeidet i Norge har utgangspunkt i denne visjonen.

### Visjon for Meland

Ingen vert drepne eller varig skadd i trafikkulukker. Innbyggjarane i Meland er, og føler seg trygge i trafikken.

Nullvisjonen er ein visjon, ikkje eit mål, og skal vere noko å strekke seg etter. Visjonen forutsetter eit langsiktig, systematisk og målretta arbeid av alle aktørar som påverkar tryggleiken i vegsystemet.

I Trafikksikringshandboka utvikla av Transportøkonomisk institutt er fleire tilhøve peika ut som sentrale for ulukkesrisiko. Dei viktigaste er trafikkmengde, type køyretøy, vegsystemet, føre- og lystilhøve, haldningar og køyreåtfærd.

Undersøkingar viser at auka trafikkmengde vil føre til aukaulukkestal under elles like forhold. Det er derfor viktig å sette inn tiltak som kan endra forholda til å verte tryggare. Aktuelle tiltak kan mellom anna vere nedsett fartsgrense, fleire gang- og sykkelveggar, siktrydding, vegutbetring, og ei rekkje andre fysiske tiltak. Likevel er det slik at trafikksikring også må handla om haldningar, trafikantåtfærd og andre ikkje-fysiske tiltak.

Med bakgrunn i visjonen er det formulert tre satsingsområde for trafikksikringsarbeidet. Satsingsområda har kvart sitt mål og strategiar for å oppnå målet. Vidare er det konkretisert spesifikke tiltak knytt til kvart satsingsområde i handlingsplanen i kapittel 6.

#### Satsingsområde 1: Barn og unge

Mål: Auka tryggleiken i trafikken for barn og unge

Strategiar:

- Kartleggja barn og unge sine skuleveggar
- Fysiske tiltak som tryggjer skulevegane
- Gjera barna til gode trafikantar gjennom trafikkopplæring i barnehagar og skular

#### Satsingsområde 2: Kommuneplanlegging og forvaltning

Mål: Trafikksikring skal prioriterast i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging

Strategiar:

- Sikra at trafikksikring vert ein sentral del av arbeidet med reguleringsplanar og rekkefølgjekrav



- Sikre at trafikksikring vert fulgt opp i gjennomføring av planar
- Styrka arbeidet med snarvegar og G/S-vegar i terreng

### Satsingsområde 3: Fysiske tiltak

Mål: Gjennomføra fysiske tiltak for å få eit vegnett med færre ulukker og utan hardt skadde.

Strategiar:

- Gjennomføre fysiske tiltak på det kommunale vegnettet
- Satse på og prioritere trafikksikring i alle kommunale utbyggingsprosjekt

## 3.1 Satsingsområde 1: Barn og unge

Trafikksikring for barn og unge er dei vaksne sitt ansvar. Barn treng trafikkopplæring og gode rollemodellar for sjølve å bli trygge trafikantar. Det er barna sine føresette som har hovudansvar for trafikkopplæringa, men barnehage og skule er særskilte viktige bidragsytarar.

### Skulevegar

Trygge skulevegar er eit kriterie for at barn skal kunne gå eller sykle til skulen. Samtidig er det viktig at skulevegen ikkje er for lang. I barneskulen har elevane i 1. klasse rett på skuleskyss når skulevegen overstig 2 km. Dei andre grunnskuleelevane har rett på skuleskyss når skulevegen overstig 4 km. For kortare avstandar fins det unntak dersom skulevegen er definert som særleg farleg eller vanskeleg.

Det er dei farlege skulevegane som det er spesielt viktige å sette inn tiltak på slik at fleire kan gå eller sykle. Kommunen ønskjer å få gjennomført ei oppdatert kartleggjing av skulevegane for å få identifisert alle tiltak som er nødvendige for å gjere vegane trygge.

Trygge skulevegar gjev mange gevinster. Fysisk aktivitet er bra for helsa til elevane, mindre køyring er positivt for miljøet og mindre skuleskyss gjev mindre driftsutgifter for kommunen.

Mange foreldre køyrer barna til skulen. Ofte kan dette vera den einaste praktiske løysinga, men samtidig medfører foreldrekyringa ei sterk auke av trafikken rundt skulen. Dermed kan det oppstå uoversiktlege og farlege situasjonar i forbindelse med stans, rygging og snuing, og resultatet blir auka trafikkfare for alle som ferdast til og frå skulen. Eit alternativ kan vere gå-grupper der foreldre følgjer barna til skulen.

### Trafikkopplæring

Grunnlaget for trafikksikker åtferd vert lagt i barneåra, derfor bør trafikkopplæringa starta tidleg.

Målet for opplæringa er å ruste barn og unge til å møte trafikale utfordringar og meiste trafikkbiletet saman med andre. Nesten alle barn går i barnehage og det er viktig å starte trafikkopplæringa allereie her. For barnehagar har Trygg trafikk eit pedagogisk opplegg som heiter Barnas Trafikkklubb. Opplegget er tilpassa kvardagen i barnehagen og medlemskap er gratis.

I grunnskulen er trafikkopplæringa ein del av kompetansemåla i læreplanen. Det er opp til kvar enkelt skule korleis ein vil organisere det pedagogiske opplegget så lenge kompetansemåla vert nådd. Læreplanen har følgjande kompetansemål:





Etter 4. trinn:

- Elevane skal kunne følgja trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar

Etter 7. trinn:

- Elevane skal praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel

Etter 10. trinn:

- Elevane skal gjera greie for korleis trafikksikringsutstyr hindrar og minskar skadar ved uhell og ulukker
- Elevane skal gjera greie for korleis bruk av rusmidlar kan føra til helseskade, og drøfta korleis den enkelte og samfunnet kan førebyggja helseskadar
- Elevane skal gjera greie for omgrep fart og askelerasjon, måla storleikar med enkle hjelpemidlar og gi eksempel på korleis kraft er knytt til akselerasjon

I handlingsplanen er det lista opp fleire tiltak som kan vere aktuelle for den enkelte skule, mange av tiltaka vert allereie gjort i dag, men nokre er nye. Det er viktig at den enkelte skule vurderar behova for fleire tiltak.

I 2016 har Vestbygd skule vore med i «Alle barn sykklar» som er eit sykkelopplæringsprogram for barnetrinnet. Programmet går over ca. 10 timer og fokuserer på å gje barna god opplæring i sykkelbruk – både teori og praksis slik at dei kan ferdast i trafikken på ein sikker måte. «Alle barn sykklar» har fått svært gode tilbakemeldinger, og forhåpentligvis vil fleire skuler få moglegheit til å delta i programmet.

### 3.2 Satsingsområde 2: Kommuneplanlegging og forvaltning

Kommuneplanen er styrande for all planlegging i Meland kommune. Det skal leggjast opp til ein utbyggingspolitikk som reduserer trongen for personbiltransport og som stimulerer til sterkare satsing på kollektivtrafikk, sykkel- og gangvegar.

Eit overordna mål i kommuneplanen er at vi skal tenke folkehelse i alt vi gjer. Meir trafikksikker infrastruktur er sentralt for folkehelsa. Betre tilrettelegging for gåande og syklande vil gjere det meir attraktivt å la bilen stå igjen heime og gjere det enklare for folk å vere fysisk aktive i kvardagen.

Føresegnene til kommuneplanen har spesifikke krav til dei ulike utbyggingsområda. I nåværande kommuneplan er det satt krav til trafikksikring av FV 245 før det kan gjevast byggjeløyve for nye tiltak som har tilkomst via denne fylkesvegen. Eit anna krav i føresegnene er etablering av fortau eller gang- og sykkelveg til næraste skule for nye utbyggingsområde.

Vidare detaljering av krav vil kome i den enkelte reguleringsplan som vil vise kor vegar, fortau og gang- og sykkelvegar vil gå. Her er det viktig at kommunen som planmyndigheit er merksam og ivaretek trafikksikringa i planane. Det vil alltid vere enklare å planlegge godt istadenfor å reparere og endre i etterkant.

#### Rekkefølgekrav og utbyggingsavtalar

For å få gjennomført trafikksikringstiltak kan kommune knyta rekkefølgekrav til reguleringsplanar. Rekkefølgekrava kan til dømes vera fortau/gang- og sykkelveg eller trygge kryssingspunkt. For å sikre



rette rekkefølgekrav skal reguleringsplanar innehalda vurdering av trafikkforholda i og utanfor planområdet.

Reguleringsplanar kan ikkje styra kven som skal ta kostnaden med å innfri rekkefølgekrava, men dette kan gjerast gjennom utbyggingsavtalar. Med utbyggingsavtale vert det meint ein frivillig avtale mellom kommunen og grunneigar eller utbyggjar om utbygging av eit område. Utbyggingsavtalar kan brukast til å fordela utbyggingsoppgåver og kostnader mellom partane. Innhaldet i utbyggingsavtalar og rekkefølgekrav må stå i rimeleg høve til omfanget av utbygginga.

### 3.3 Satsingsområde 3: Fysiske tiltak

Utfordringa i alt trafikkisikringsarbeid er å redusera tal, omfang og alvorsgrad på trafikkulukker. Det er derfor viktig at ein til ei kvar tid kan setja inn dei mest effektive tiltaka for å nå dette målet. Ofte kan mindre fysiske tiltak vere mest effektive, eksempelvis: Redusert fartsgrense, fysisk fartsdemping og gangfelt. Andre ganger er det behov for større og meir kostbare fysiske tiltak som gang- og sykkelveg, undergang/overgang eller veglys.

#### **Redusert fartsgrense og fysisk fartsdemping**

Det er ofte små forskjellar som skil mellom ei ulukke med ingen eller lettare skade, og ei ulukke som fører til alvorleg skade eller dødsfall. Spesielt når det er mjuke trafikantar involvert. Ni av ti fotgjengarar overlever ei påkøyrse i 30 km/t. Om farten er 50 km/t vil berre to av ti fotgjengarar overleve samanstyten.

Vegar som har 30 km/t fartsgrense skal som hovudregel også ha fysisk fartsdemping. Fysisk fartsdemping bør også vurderast på vegar med 40 km/t dersom det er høg fart på vegen. Normalt vert ikkje fartsdempande tiltak nytta ved fartsgrense 50 km/t. Utgangspunktet for vurdering av fartsdempande tiltak vil følgje retningslinjene til Statens vegvesen i Handbok 072: Fartsdempande tiltak.

#### **Gangfelt/kryssing av veg**

Gangfelt gjev gåande prioritet og reduserar kjensle av utryggleik ved kryssing av veg. Samtidig er det dessverre slik at det skjer mange ulukker i gangfelt. Undersøkingar viser at gangfelt som berre er merka opp og skilta på vanleg måte, gir i realiteten gjev dårleg tryggleik for dei mjuke trafikantane. Årsakene er ofte at bilførarane ikkje respekterer vikeplikta for dei gåande, og at dei gåande vert mindre merksame på trafikken ved kryssing på gangfelt (falsk tryggleikskjensle). Eit betre alternativ er heva gangfelt (gangfelt over ein fartshump). Heva gangfelt fører til lågare fart og dermed auka faktisk tryggleik for mjuke trafikantar.

På bakgrunn av denne kunnskapen bør kommunen vurdere nøye kor gangfelt bør plasserast og prioritere opphøgde gangfelt. Etablering av gangfelt vil vidare avhenge av ein kombinasjon av fartsgrense, trafikkmengde (ÅDT) og tal kryssande fotgjengarar. Statens vegvesen handbok V127: Gangfeltkriterier gjev rettleiing basert på desse kriteria.



## Veglys

Veg- og gatebelysning vert først og framst satt opp for å redusere risikoen for ulukker i mørke. Veglys har også mykje å seie for kjensle av tryggleik, spesielt hos mjuke trafikantar. Veglys er kostbart, og effekten av veglystiltak må vurderast opp mot andre trafikksikringstiltak, og bør prioriterast der utryggleik og/ eller ulukkesbelastninga er størst. I reguleringsplaner er det viktig å sikre at veglys vert etablert i alle nye byggjeområde.

Meland kommune har satt i gang eit arbeid med å få oversikt over veglys i kommunen. Dette vil gje eit betre utgangspunkt for å få planlagt vidare utbygging av veglys og oppgradering av gamle veglysanlegg.

## Kommunale utbyggingsprosjekt

Når kommunen byggjar ut vass- og avlaupsanlegg, skuler, barnehagar og liknande er det ofte ein økonomisk fordel å få gjort trafikksikringstiltak i områda samtidig. Ved nye bygg vil det som regel oppstå eit behov for betre trafikksikring grunna meir trafikk og fleire gåande. Når kommunen byggjar vass- og avlaupsleidningar er ikkje dette like aktuelt på grunn av eit auka behov, men som regel vil kommunen gå langs offentleg veg og det vil vere svært økonomisk gunstig å gjere tiltak for å sikre dei mjuke trafikantane betre t.d. fortau, veglys ol. Da kommunen bygde vassleidning frå Fløksand til Beitingen i 2016 vart det samtidig etablert veglys og asfaltert ein utvida vegskulder som gåande kan nytte.

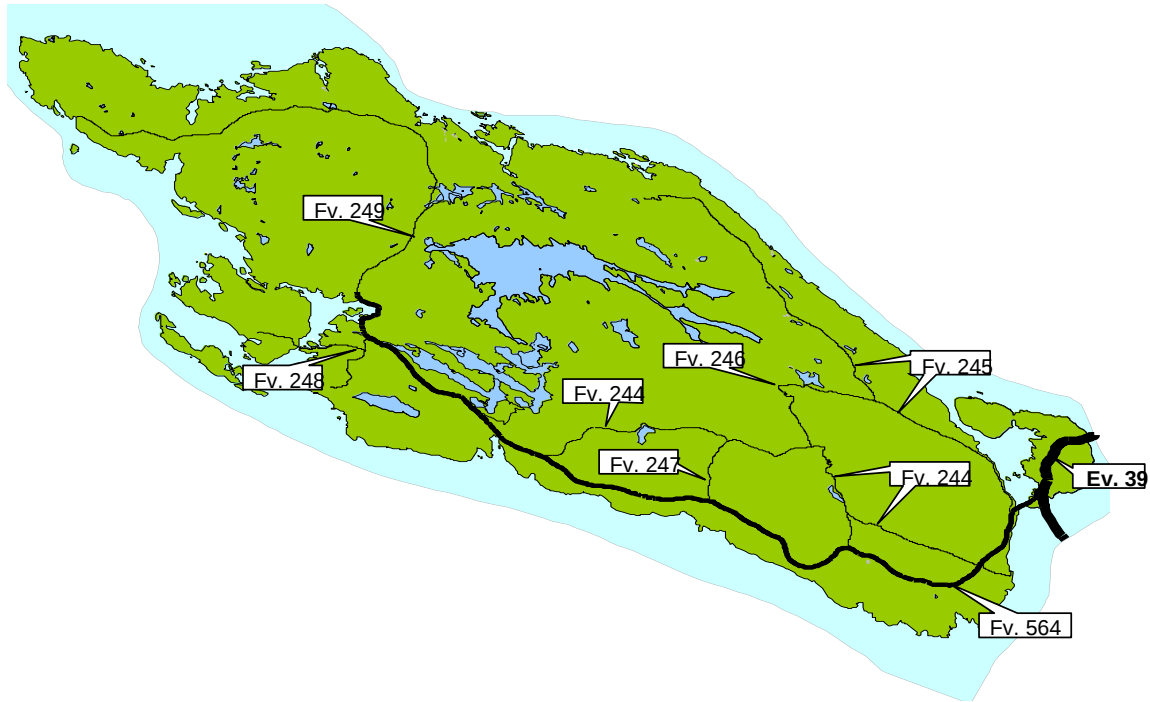
## 4. Status Meland kommune

Meland kommune veks raskt. På 10 år har folketalet i kommunen auka frå ca 6000 innbyggjarar i 2007 til ca 8000 innbyggjarar i 2017. På same tid har trafikken i kommunen også auka.

Trafikkmengde vert målt i ÅDT (årsdøgnstrafikk). ÅDT er eit gjennomsnittstal for kor mange bilar som køyrer på strekninga per døgn.

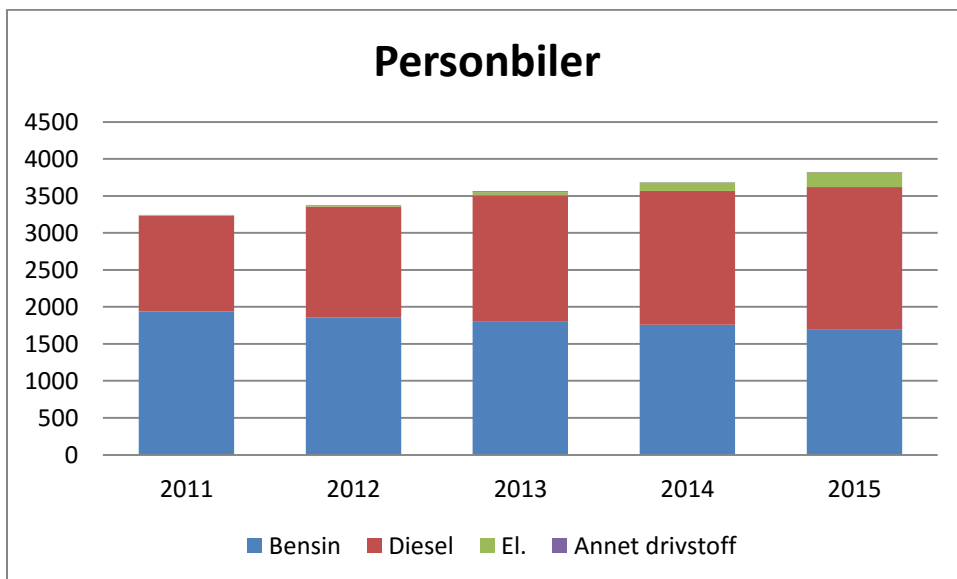
Veg	Strekning	ÅDT 2015
E 39	Flatøy	17 000
FV 564	Flatøy - Frekhaug	7 800
FV 564	Frekhaug - Holme	3 300
FV 564	Fløksand - Rossland	1 700
FV 244	Frehaug – Sagstad skule	1 600
FV 245	Fosse - Moldekleiv	1 700
FV 247	Holme - Tveit	700
FV 249	Rossland - Husebø	400

Tabeller over viser trafikkmengda på eit utval av vegane i kommunen. Den største trafikkmengda finn vi på gjennomfartsåra E39 og på FV 564 mellom Flatøy og Frekhaug. Nordhordlandsbrua har no nesten like mykje trafikk som Askøybrua som har ein ÅDT på 20 000.



Mykje av trafikken har si årsak i pendling. Over 60 % av arbeidstakarane busatt i Meland pendler ut av kommunen. Kollektivtilbodet i Meland varierer mykje etter kor den enkelte bur. Busstilbod er hyppigast i sør på Frekhaug og Flatøy. På Frekhaug er det snøggbåttilbod til Bergen og Knarvik. Snøggbåten er populær og gjev eit godt kollektivt alternativ for mange pendlarar til Bergen.

Det er nesten utelukkande personbilar som har stått for trafikkauka i kommunen. Tal registrerte personbilar i Meland har auka med 18 % sidan 2011. Samanlikna har folketalet auka med 13 % i same periode.



Statistikken gjeld kun personbilar til eigentransport (t.d. ikkje drosjer eller firmabilar)



## 4.1 Trafikkisikringstiltak gjennomført i perioden 2012-2016

Dei fleste av tiltaka i Tiltaksplan for trafikkisikring 2012 – 2016 er gjennomført. Ref. nr i tabellen under viser til denne planen. Dei største tiltaka er midtdelarar på E39 over Flatøy og undergang i Fossekruset i regi av Statens vegvesen. På kommunale vegar er det mellom anna etablert veglys på fleire strekningar og ei avkøyringsløyfe ved Vestbygd skule. Fleire av tiltaka frå førre plan vil bli utført som ein del av Nordhordlandspakken.

Nr.	Strekning	Tiltak	Ref. nr
<b>Europaveg</b>			
E39	Flatøy	Midtdelarar	
<b>Fylkesveg</b>			
FV 244	v/Sagstad skule	Eksisterande busshaldeplass/avkøyringsløyfe er oppgradert med fortau. Etablert gangfelt.	F07 K05
FV 245	Ådlandsvegen	Delar av Ådlandsvegen har fått særskilt fartsgrense 50 km/t	
FV 248	Eiklandsvegen	Vegen har fått særskilt fartsgrense 60 km/t	
FV 564	Fløksand-Rosslund	Fartsgrensa er satt ned frå 80 km/t til 60 km/t	
FV 564	Vikebø	Fartsgrensa gjennom Vikebø er satt ned til 30 eller 40 km/t. Det er etablert fleire fartshumper	F06
FV 564	Mjåtveit	Grusveg bak busstopp er asflatert	F08
FV 564	Fossekruset	Undergang	F10
<b>Kommunaleveg</b>			
KV 1007	v/Vestbygd skule	Etablert ei avkøyringsløyfe for av- og påstigning av elevar	
KV 1011	Grønlandsvegen	Satt opp veglys på gangvegen mellom Grønlandsvegen og Holtermansvegen	
KV 1021	Dalemarka	Satt opp veglys frå fylkesvegen til bustadfeltet i Dalemarka	K02
KV 1024	Mjåtveitvegen	Fartsgrensa er satt ned til 40 km/t. Det er etablert fleire fartshumper. Ved Mjåtveitbrua er det etablert fortau og satt opp veglys.	K06
KV 1118	Beitingsvegen	Satt opp veglys frå Meland golf til bustadfeltet i Beitingen	K03
KV 1133 KV 1105 KV1134	Håtuftvegen Myrtveitvegen Gripavegen	Vegane har fått særskilt fartsgrense 50 km/t	
KV 1135	Skarpenesvegen	Satt opp fleire veglys langs veggen	
KV 1171	Moldekleivmarka	Fartsgrensa er satt ned til 30 km/t, og det er etablert fartshumper på delar av strekninga	K04



## 5. Ulukkesstatistikk

Ingen har mista livet i trafikkulukker i Meland i perioden 2012 – 2015. Dette er ei utvikling i positiv retning; i perioden 2000 – 2011 vart fire personar drepne i trafikken i Meland.

Den offisielle ulukkesstatistikken for vegtrafikken i Norge er basert på ulukker som er meldt til politiet. Dette fører til at mindre alvorlege ulukker og uhell er underrepresentert i skadetala. Ein skil mellom *ulukker*, som er trafikkulukker med personskader, og *uhell*, som er trafikkuhell der det berre oppstår materielle skader. Ulukkesdata er henta frå Statens vegvesen. Ein gjer merksam på at statistikken er basert på få ulukker, og at det difor er vanskeleg å trekke klare konklusjoner eller tendenser ut i frå tala som vert presentert.

### Skadegrad

Ulukkesstatistikken har fire kategorier for skadegrad:

**Drepne** er alle som dør innan 30 dagar etter ulukkesdato av skader frå ulukka.

**Meget alvorleg skadde** er personer med livstruande skader eller skader som fører til varig og alvorlige mén.

**Alvorleg skadde** er personer med større, men ikkje livstruande skader.

**Lettare skadde** er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikkje treng å bli innlagt på sjukehus.

### Hardt skadde

I nullvisjonen nyttast omgrepa drepne og hardt skadde. Definisjonen av hardt skadde er ulukker med meget alvorleg skade eller alvorleg skade.

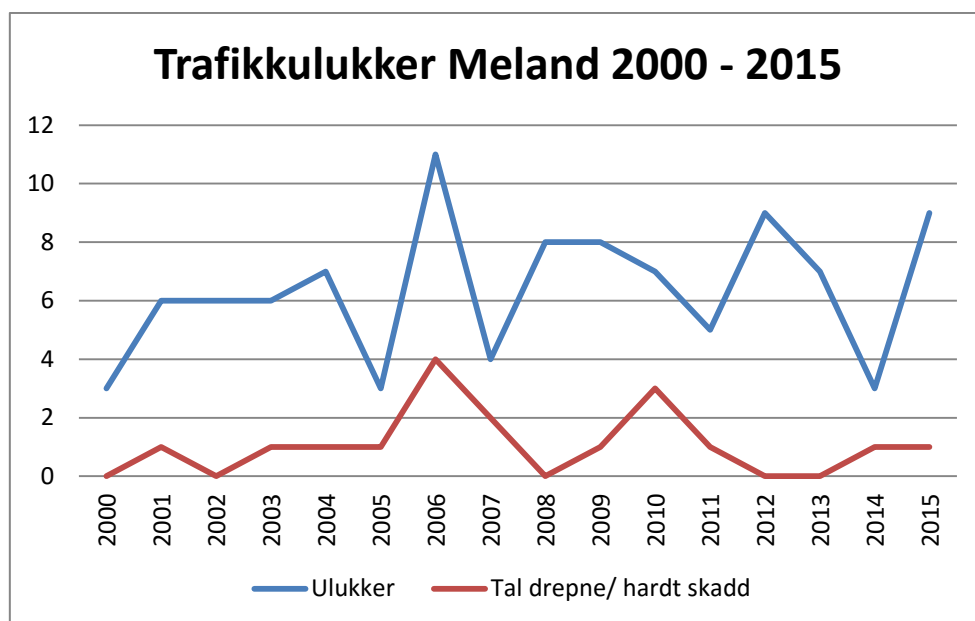
### 5.1 Norge og Hordaland

I 2015 omkom 117 personer i trafikkulukker i Norge. Talet på omkomne er det lågaste sidan 1947. Norge har få drepne i trafikken samanlikna med andre europeiske land. Sidan 1971 har tal trafikkulukker blitt redusert til tross for ein massiv auke i biltrafikk. Dersom vi hadde hatt samme risiko for å bli drepne pr kjørte km som i 1970, hadde vi i dag hatt om lag 1800 drepne i vegtrafikken kvart år.

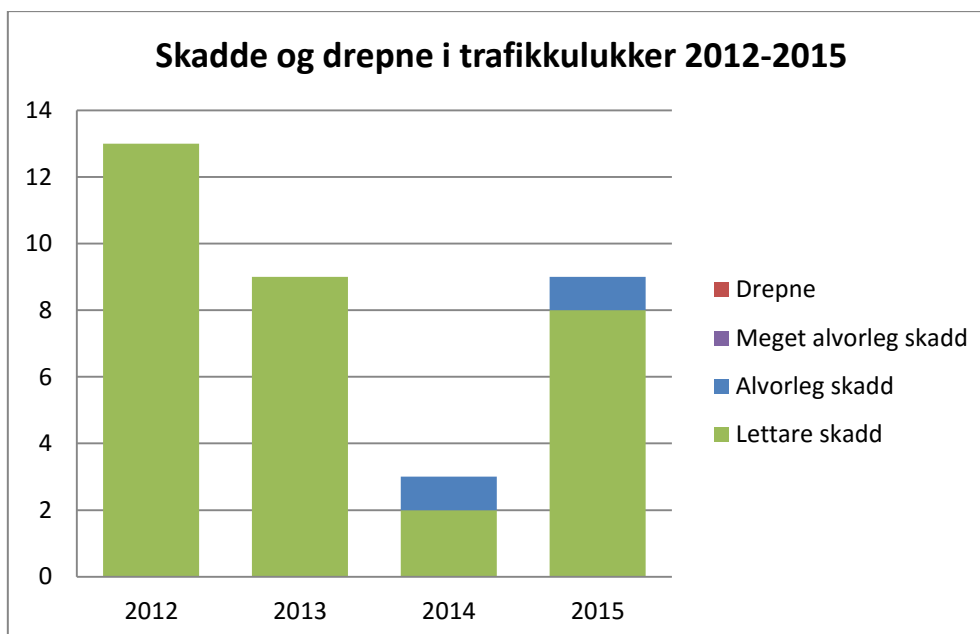
Hordaland har ikkje hatt ein like positiv statistikk dei siste 30 åra. Fylket har like mange omkomne i dag som tidleg på 90-tallet. Flest omkommer i utforkøyringsulukker på fylkesvegar.



## 5.2 Meland



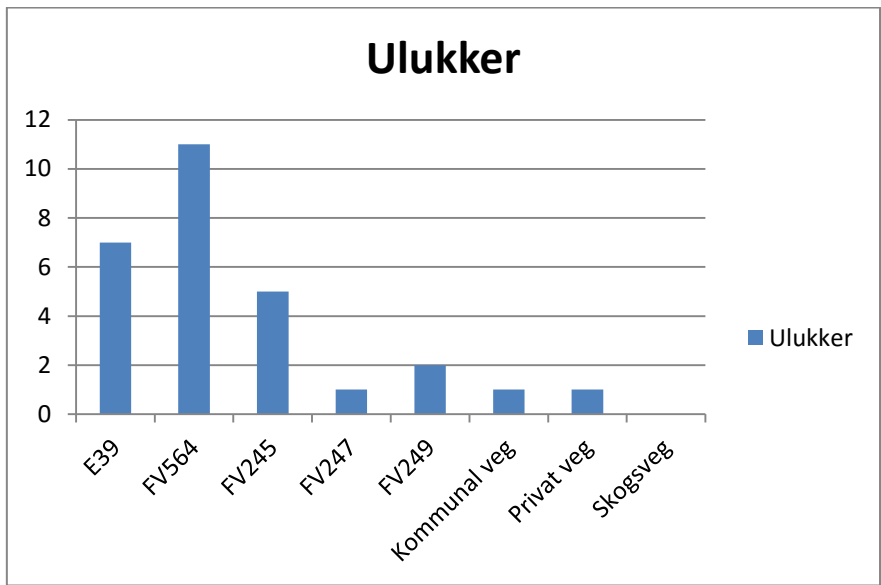
Linjene i figuren over viser ulukkesutviklingen i Meland kommune. Den blå linja viser tal ulukker medan den raude linja viser kor mange som anten vart drepne eller hardt skadde i ulukkene. Sidan 2000 har tendensen vore ei auke i trafikkulukker i Meland kommune, sjølv om det er store årlege variasjonar. På same tid har kommunen opplevd ei sterk folkevekst som har ført til mykje meir trafikk på vegane. Generelt sett vil det vere slik at når alt anna er uendra vil trafikkauke føre til fleire ulukker. Likevel er det positivt at alvorsgrad på ulukkene har gått noko ned dei siste åra.



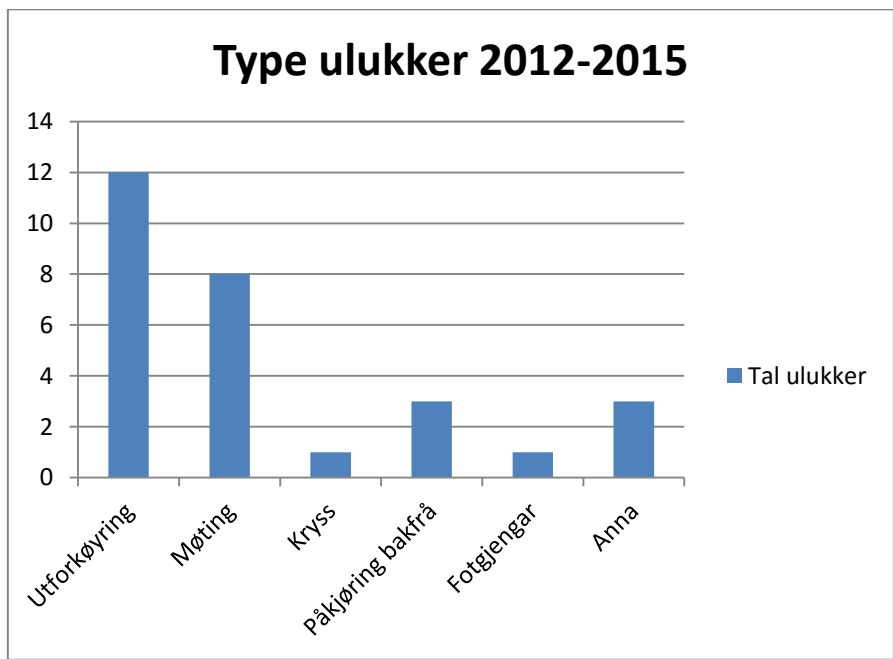
Figuren over viser at dei aller fleste som er involvert i personskadeulukker, dei fire siste åra, vart lettare skadd. Nullvisjonen har som mål at ingen vert drepne eller varig skadd i trafikkulukker. Meland kommune har ikkje hatt ei dødsulukke i trafikken sidan 2011. Kommunen har difor dei siste 5

åra klart å leve opp til nullvisjonen når det gjeld ingen drepne, men ikkje når det gjeld ingen hardt skadde.

Nesten alle trafikkulukker i perioden 2012 til 2015 har vore bilulukker. Det har berre vore ein fotgjengarulukke og ein MC ulukke. I tillegg har det vore to sykkelulukker. Desse mjuke trafikantgruppene er meir utsatt i trafikken. I byer vil andelen mjuke trafikantar som er involvert i trafikkulukker vere mykje høgare enn i meir landlege kommunar som Meland.



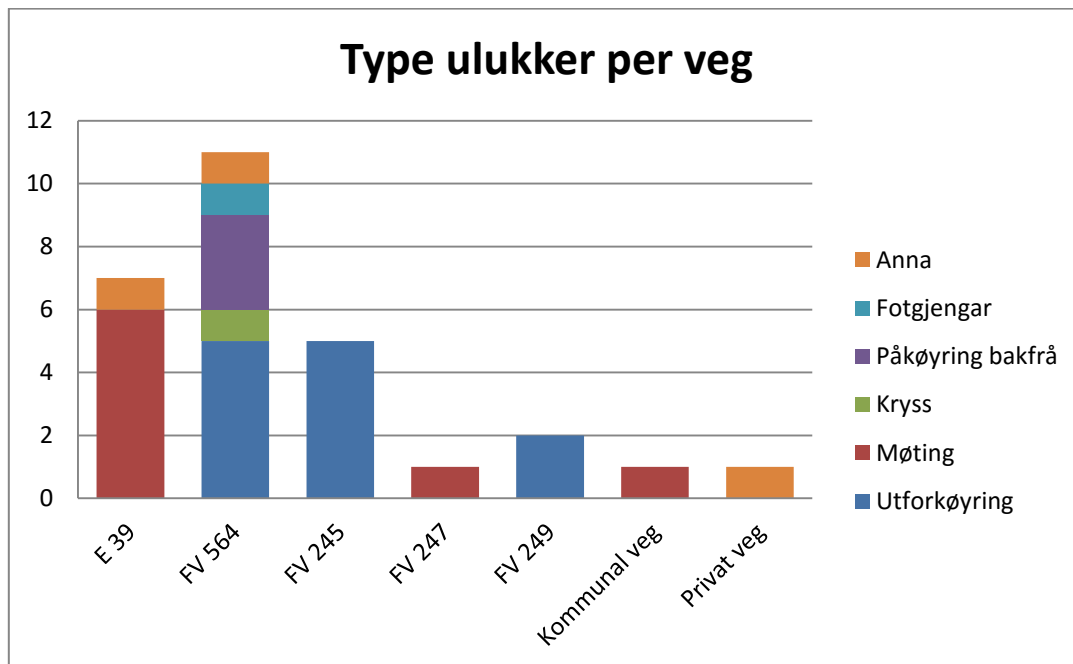
Figuren over viser at dei fleste ulukkene skjer på fylkesvegane og E39. Dette er omtrent den same situasjonen ein har hatt i føregåande planperiode. Vidare er dei fleste ulukkene i Meland anten utforkøyrings- eller møteulukker. Samalikna med førre planperiode har andelen utforkøyringsulukker gått ned, medan andel møteulukker har gått opp.







Dersom ein ser type ulukker fordelt på strekning får ein figuren under:



Ein kan sjå E39 utmerker seg med nesten utelukkande møteulukker, medan fylkesvegane er dominert av utforkøyringsulukker. Kommunen håper at det kan bli ei nedgang i møteulukkene på E39 etter at midtdelaren på Flatøy har kome på plass hausten 2016. Dei fleste utforkøyringsulukkene skjer på FV 564 (Flatøy – Rosslund) og FV 245 (Fossesjøen – Ådland). Det skjer få ulukker på kommunal og privat veg. På desse vegane er farten som regel låg noko som fører til trafikkulukker vert mindre alvorlege.



Kartet over viser, med grønne prikker, kor ulukkene har skjedd i perioden 2012 – 2015. Dei fleste ulukkene har skjedd rundt Fossekkrysset og på Flatøy. Dette er dei mest trafikkerte vegstrekningane i Meland.

### 5.3 Kvifor skjer det ulukker?

Trafikksikring er avhengig av tilpassing og samspel mellom tre faktorer: trafikant, køyretøy og veg. Dersom fleire risikofaktorer opptre samtidig er det større sjans for at det skjer ei ulukke.

Risikofaktorer kan knyte seg til forhold ved vegen, køyretøyet eller trafikanten. For å minimere eller fjerne risikofaktorer må det settast inn tiltak. Tiltak kan både hindre uønska feilhandlinger slik at det ikkje blir ei ulukke eller redusere skadeomfanget når ei ulukke først har skjedd.

Jo fleire tiltak som er iverksatt i eit trafikksystem, jo sikrare vil det vere. Eksempelvis er fartsgrenser eit tiltak mot ulukker og bilbelte eit tiltak mot alvorleg skadeomfang av ulukker. Ved bruk av bilbelte i forsete i personbiler blir risikoen for å bli drept i ei ulukke redusert med om lag 50 prosent, og risikoen for å bli hardt skadd redusert med om lag 30 prosent.

Sidan 2005 har Statens vegvesen gjort analyser av samtlige dødsulukker i vegtrafikken. I dei fleste ulukker er det fleire medvirkande årsaker til ulukka. Dei mest vanlege årsakane til dødsulukker er knytt til trafikanten, som manglande førerdyktigheit (t.d. feil avgjerd, hasardiøs køyring) og høg fart, men også ruspåverknad og soving. I tillegg er faktorer knytt til veg og vegmiljø sentrale, som uheldig linjeføring, sikthindringar, mangelfull merking/skilting. Andre faktorer som påverker er knytt til vær



og føreforhold som til dømes glatt vegbane, dårleg sikt og faktorer knytt til involverte køyretøy som til dømes dårlege dekk.

## 6. Handlingsplan

Meland kommune sett årleg av 300 000 kr til trafikksikringstiltak. I praksis dekker denne summen berre mindre fysiske tiltak, og større fysiske tiltak må difor fremmast som egne investeringsprosjekt i samband med budsjettbehandlinga. På fylkesveger og europaveger er det fylkeskommunale og statlege midlar som skal prioriterast.

Føreslåtte tiltak i planen byggjer på ei samla vurdering av innspel, statistikk om ulukker, og tiltak frå førre trafikksikringsplan som framleis er aktuelle.

### Oppbygning

Handlingsplanen er delt inn i satsingsområda som er definert i kapittel 3: 1. Barn og unge, 2. Kommuneplanlegging og forvaltning og 3. Fysiske tiltak.

Tiltaka er basert på innspel frå innbyggjarar og kommunal fagmyndigheit. Tiltaka på kommunale vegar og veglys er ikkje satt opp i prioritert rekkefølge. Det vil bli fremma ein eigen årleg handlingsplan for Utval for drift og utvikling (UDU) som vil vedta kva tiltak som skal prioriterast kvart år basert på tiltaka i handlingsplanen. Handlingsplanen vil vere basert på budsjett og samkøyringsfordelar mellom fleire prosjekt.

Større prosjekt som det er aktuelt å søkje om fylkeskommunale midlar for må også tilpassast særskilt til søknadsfrister og behov for eigenfinansiering, og da er det viktig å ha ein fleksibel plan som gjer at ein ikkje kjem i ein situasjon der ein går glipp av midlar dersom prioriterte tiltak ikkje passar inn i kostnadsramma.

### Kriterier

Ved vurderinga av kva tiltak som skal inn i handlingsplanen er det lagt vekt på følgjande kriterier:

- Er tiltaket knytt til skuleveg/område der barn ferdast i trafikken?
- Vil tiltaket redusera behov for ekstra skuleskyss?
- Er staden/strekninga spesielt utsett for ulukker?

### Om veglys

Veglys er satt opp i ei eiga liste. Det er mange stader det er behov for etablering av veglys eller utbetring av eksisterande veglys (eks. oppgradering til LED). Kommunen arbeider med å få oversikt over veglysa i kommunen i dag. I tillegg er det planar om å lage ein eigen norm for veglys. Veglys er som regel kostbare tiltak som må fremjast som egne investeringsprosjekt, og ikkje som ein del av det årlege budsjettet på trafikksikring.



## 6.1 Barn og unge

Ref. nr.	Tiltak	Kommentar	Ansvarleg
BOU1	Kartleggje skuleveggar	Viktig for å få oversikt over kor det må settast inn tiltak for å betre farlege skuleveggar. Avhengig av bildekartleggjing av vegane i kommunen	PUK
BOU2	Kartleggje farlege hente- og bringeplasser ved skulen	På Sagstad og Vestbygd skule er det egne avkjøyringsløyper, på dei andre skulane er det ikkje tilrettelagt særskilt. Evt. tiltak må gjennomførast etter kartleggjinga	PUK
BOU3	Unngå at varelevering og bosstøpping skjer samtidig med når elevane byrjar og avsluttar skuledagen	Kontakte NGIR og leverandører og be om dei tar omsyn til kvar skule sin timeplan	Skulen, PUK

### Skulane

Skular og barnehagar kan søkje om tilskot til trafikkopplæring eller arrangement om trafikksikring frå Hordaland fylkeskommune. Aktuelle trafikksikringstiltak for skulane er satt opp i tabellen under. Fleire av tiltaka vert gjennomført allereie i dag, men det varierer frå skule til skule kor mykje som vert gjort.

Tema	Forslag til tiltak	Ansvar
Sykkel	Alle barn sykler - eige undervisningsopplegg for sykkelopplæring i grunnskulen. Trygg trafikk har opplegg for sykkelopplæring Fylkeskommunen arrangerer kvart år Fylkesfinalen i sykling for 6. klassingar i september	Skulen
Skuleveg	Opprette "følgjeven" ordning der foreldre følgjer ei gruppe elevar til skulen, istadenfor buss eller privatbil Gå til skulen aksjon	Skulen
Kompetanse	Trafikkansvarleg lærar på kvar skule Kompetansehevingskurs for lærarar i regi av Trygg trafikk Eigne lærebøker i trafikk frå Trygg trafikk	Skulen



Refleks	Markering av refleksdagen 20. oktober Utdeling av refleks til elever og foreldre Reflekskonkurranse	Skulen
Praksis	Trening for elevane i ferdsel i trafikk Åtferd på buss og busstopp	Skulen, foreldre
Informasjon	Trafikksikring som tema på foreldremøte, eks. rutiner for henting og bringing Trafikksikring som fast tema i SU og FAU	Skulen, foreldre
Samarbeid	Samarbeid med andre aktører Besøk av politi Eksterne foredragsholdarar	Skulen
Ungdomstrinnet særskilt	Trafikk som valgfag Prosjektarbeid for elevane om trafikk Informasjon om rus og trafikk	Skulen
Rutiner	Eigen plan for trafikksikringstiltak ved den enkelte skule	Skulen

### Barnehagane

Tema	Forslag til tiltak	Ansvar
Pedagogisk opplegg	Trygg trafikk har eit eige undervisningsopplegg for barnehagar som heiter Barnas trafikklubb. Medlemskap er gratis og opplegget kan integrerast i barnehagen sin årsplan  Tarkus. Tarkus er ein handdukke som kan nyttast i barnehagen sin samlingsstund for å lære barna om trafikk	Barnehagen
Refleks	Markering av refleksdagen 20. oktober Utdeling av refleks til barn og foreldre	Barnehagen
Praksis	Trening for barna i ferdsel i trafikk Åtferd på buss og busstopp	Barnehagen, foreldre
Informasjon	Trafikksikring som tema på foreldremøte, eks. rutiner for henting og bringing	Barnehagen, foreldre
Rutiner	Trafikkopplæring som ein del av årsplanen til barnehagane	Barnehagen



## 6.2 Kommuneplanlegging og forvaltning

Ref. nr.	Tiltak	Kommentar	Ansvarleg
KOF1	Utarbeida sjekklister for korleis trafikksikringen blir ivareteken i arbeidet med arealdelen til kommuneplanen og ved behandling av reguleringsplanar.	Eit utgangspunkt kan t.d. vere sjekklister som er innarbeidd i Statens vegvesen si Handbok V720 "Trafikksikkerhetsrevisjon og -inspeksjon". Her er m.a. lister for TS-revisjon av kommunedelplan, reguleringsplan, byggeplan, ulike krysstypar, gang- og sykkelveg m.m.	PUK
KOF2	I behandling av planer og byggesaker skal kommunen vere restriktiv med omsyn til dispensasjonar frå: - byggegrense til veg - frisktsoner - etablering av snuplassar -kørbare G/S-vegar	Planer og godkjenning av byggesaker legg grunnlaget for kvaliteten på trafikksikringa i kommunen	PUK
KOF3	Delta på kurs i TS-kvalitetssikring av arealplanar		PUK
KOF4	Delta på trafikksikringskonferanse i regi av Hordaland fylkeskommune		PUK



## 6.3 Fysiske tiltak på vegnettet

### 6.3.1 Tiltak på fylkesvegar

Lista under er ei behovsliste i prioritert rekkefølge. Kommunen ber om at Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune innarbeider tiltaka i egne planar og budsjett.

Ref. nr	Veg	Tiltak	Ansvar
F01	FV 244 Sagstadvegen Frekhaug - Sagstad skule	Utvide veg og etablere gang- og sykkelveg.  Vert planlagt som ein del av Nordhordlandspakken, men det er ikkje satt av pengar til gjennomføring	Statens vegvesen/ Nordhordlandspakken
F02	FV 564 Rosslandsvegen Holme - Fløksand	Sette ned fartsgrensa til 60 km/t. Gjeld spesielt strekninga med fleire avkøyrslar ved Hjertås - Orrhøyen	Statens vegvesen
F03	FV 564 Rosslandsvegen Rosslandsvågen	Utbetere sikt i svinger. Utvide veg/lage fleire møteplassar	Statens vegvesen
F04	FV 564 Rosslandsvegen Busstopp ved Holmemarka	Utbetere sikt og for smal avkøyrsel for buss	Statens vegvesen
F05	FV 245 Ådlandsvegen	Gangfelt ved busstopp ved Fossesjøen til Fosse	Statens vegvesen
F06	FV 245 Ådlandsvegen	Rekkverk på ein mindre del av strekninga (Hp1 ca. m 8330)	Statens vegvesen
F07	FV 246 Håtuftvegen	Rekkverk i to svinger (HP1 ca. m 1730 og m 2050)	Statens vegvesen
F08	FV 244 Melandsvegen	Rekkverk på ein mindre del av strekninga (HP1 ca m 6050)	Statens vegvesen



### 6.3.2 Tiltak på kommunale vegar

Tiltaka under er i ikkje-prioritert rekkefølge. Gjennomføring av dei enkelte tiltaka er avhengig av årlege budsjett og prioritering i årlege handlingsplanar.

Ref. nr	Veg	Tiltak	Ansvar
K01	KV 1126 Skurtveitvegen	Fartshumper og 30-soner	Meland kommune
K02	KV 1128 Fosse	Varselskilt skuleveg	Meland kommune
K03	KV 1128 Fosse	G/S veg Fosse - Langeland. Vurdere snarveg/turveg i terreng	Meland kommune/ Utbyggarar
K04	KV 1163 Fosseskarvegen	Vurdering og evt. gjennomføring av fjellsikring ved Fossemyra idrettspark	Meland kommune
K05	KV 1010 Grønland KV 1011 Grønlands- vegen	Fartshumper	Meland kommune
K06	KV 1027 Mjåtveitvegen	Gangfelt og siktutbetring ved innkøyring Løppetona - snarveg til Holtermansvegen	Meland kommune
K07	KV 1027 Mjåtveitvegen	Forlenging av fortau frå Paktamyrhaugen 9 til snarveg mellom Løyetona og Holtermansvegen	Meland kommune
K08	KV 1163 Fosseskarvegen KV Fosse	G/S veg Øvre Fosse - Fosseskarvegen - Sagstad skule	Meland kommune
K09	KV 1133 Håtuftvegen	Rekkverk/oppfylling av sideterreng på ein mindre del av strekninga (HP1 ca m 1130)	Meland kommune
K10	KV 1137 Fureskjeggvegen	Rekkverk i sving (HP1 ca m 830)	Meland kommune
K11	KV 1035 Hjertåsvegen	Rekkverk på ein del av strekninga langs fylkesveg og kommunalveg (HP1 ca m 180)	Meland kommune/ Statens vegvesen
K12	KV 1101 Flatøyvegen	Rekkverk i sving (HP2 ca m 1030)	Meland kommune





### 6.3.3 Veglys

Tiltaka under er ikkje-prioritert rekkefølge. Gjennomføring av dei enkelte tiltaka er avhengig av årlege budsjett og prioritering i årlege handlingsplanar.

Ref. nr	Veg	Tiltak	Ansvar
LYS01	FV 564 Rosslandsvegen Rosslandsvågen	Veglys	Meland kommune
LYS02	KV 1128 Fosse	Fleire veglys	Meland kommune
LYS03	KV 1163 Fosseskarvegen	Veglys	Meland kommune
LYS04	KV 1010 Grønland KV 1011 Grønlands- vegen	Fleire veglys	Meland kommune
LYS05	KV 1027 Mjåtveitvegen	Fleire veglys	Meland kommune
LYS06	KV 1134 Gripavegen	Veglys	Meland kommune
LYS07	FV 246 Håtuftvegen Moldekleiv - Grasdalen	Veglys	Meland kommune
LYS08	Ved postkassestativ	Veglys	Meland kommune



## Vedlegg 1: Liste over innspel

Avsender	Innspel	Vurdering	Ref. nr
FAU Rossland og Vestbygd skule	<b>FV 564</b>		
	Gratis skuleskyss til alle elevar som ferdast langs fylkesveg utan tilfredsstillande G/S. Spesielt Eikeland, Io og Åsebø	Vurdering om gratis skuleskyss er ikkje ein del av trafikksikringsplanen. Kommunen vil gjere ein ny kartlegging av farlege skulevegar	BOU1
	Busstopp ved Holmemarka - Buss tar begge køyrefelt når han køyrer ut pga for smal avkøyrse	Bør utbetrast	F04
	Dårleg sikt for bilister ved utkøyrse frå KV Holmemarka til FV 564 pga rekkverk	Kommunen vurderar ikkje at rekkverket er til hinder for sikta i avkøyrse	
	Farleg krysningspunkt ved busstoppa på Holme v/Gamle Waldebygget	Udergang i krysningspunkt er ein del av Nordhordlandspakka. Udergangen er venta ferdig regulert i 2017.	
	Farleg kryss på Hjertås. To avkøyrser og busstopp på begge sider.	Farleg kryss vert ikkje merka på forkøyrseveg	
	Orrhøyen. Farleg kryss med avkøyrse og busstopp. Mange omsyn å ta. Høg hastigheit. Bør settast ned til 60 km/t.	Ønskeleg å sette ned fartsgrensa	F02
	Kryss ved avkøyrse til Brakstad frå FV 564. Farleg krysningspunkt ved busstopp for skuleborn. Ikkje merka	Det er 60 sone og for høg hastigheit for gangfelt. For lite trafikkmengde for undergang/overgang/signalregulert gangfelt	
	Fløksandbakken. Smalt og uoversikteleg. Manglar veglys	Nordhordlandspakken	
	Steinberget. Smal og uoversikteleg	Nordhordlandspakken	
	FV 564. Mange smale og uoversiktelege partiar. Spesielt Rosslandsvågen. Ikkje veglys, farlege kryss	Siktutbetring i svingar og fleire møteplassar/vegutviding bør anleggast Veglys teke inn i handlingsplanen	F03 LYS01
	Ønske om 60 km/t frå Holme til Fløksandkrysset	Ønskeleg å sette ned fartsgrensa	F02
Ønske om lågare fartsgrense ved busstopp	Ønskeleg å sette ned fartsgrensa	F02	
Gunhild Haldal + 10 beboere på Fosse	<b>KV Fosse</b>		
	30 km/t på delar av strekninga	Vurderer at vegen har for spreidd busetnad til at det bør vere 30-sone.	



	Fartshumper	Ettersom det ikkje vurderast som ønskeleg med 30-sone bør det heller ikkje etablerast fartshumper.	
	Veglys	Teke inn i handlingsplanen	LYS02
	Varselskilt om skoleveg	Teke inn i handlingsplanen	K02
	Fortau på strekningen	Kostbart - snarveg vil også vurderast	K03
	<b>KV Skurtveitvegen</b>		
Trond-Ole Husebø	Behov for fartshumper. Er skoleveg og biler held for høg fart der det er smalt og uoversikteleg.	Teke inn i handlingsplanen. Antall må vurderast nærare. Må skiltast med 30 km/t i time samtidig	K01
Karin Strømme Øyvind Ommedal	Støttar at det vert etablert fartshumper i Skurtveitvegen.	Teke inn i handlingsplanen. Antall må vurderast nærare. Må skiltast med 30 km/t i time samtidig	K01
Iselin Granbakk	Støttar at det vert etablert fartshumper i Skurtveitvegen. Lagt ved forslag til plassering	Teke inn i handlingsplanen. Antall må vurderast nærare. Må skiltast med 30 km/t i time samtidig. Forslag til plassering vert vurdert når fartshumpene skal plasserast	K01
	<b>Skuleveg Sagstad skule</b>		
	Veglys Øvre Fosse - Fosseskarvegen - Sagstad skule	Teke inn i handlingsplanen	LYS03
	Nye overganger Øvre Fosse busstopp Fosse mulig trafikkfelle?	Teke inn i handlingsplanen, men må vurderast nærare av Statens vegvesen	F05
	Steinsprang langs veg bak Meland Aktiv	Bør vurdere sikring	K04
	G/S Øvre Fosse - Fosseskarvegen - Sagstad skule	Teke inn i handlingsplanen	K08
	Vurdering av belysning av gangfelt ved rundkøyring Esso	Vert ikkje vurdert som eit tiltak som høyrer heime i trafikkisikringsplanen.	
Magni Håland Dyrøy	<b>Grønlandsfeltet</b>		
	Fartshumper Grønlandsfeltet	teke inn i handlingsplanen. Bør gjerast samtidig med asfaltering når VA-arbeid er ferdig	K05
Kalina	<b>Mjåtveitvegen</b>		
	Fotgjengerfelt ved Løypetona og snarveg til barnehagen	Teke inn i handlingsplanen. Bør lagast gangfelt og evt. ein til fartshump. Bør også betre sikta og belysninga av kryssingspunktet.	K06
	<b>Generelt</b>		



Statens vegvesen	Påpeiker at det er flest utforkøyringsulukker i Meland i statistikken og at det burde vore lagt inn tiltak som rettar seg særskilt mot denne ulukkestypen	Administrasjonen har teke ein gjennomgang og lagt inn fleire tiltak som omhandler rekkverk og/eller oppfylling av sideterreng	F06, 07, 08 K09, 10, 11, 12
<b>Frå Handlingsplan 2016</b>			
Kim Arne Reknes	Veglys Gripavegen	Vurdert som for dyrt i handlingsplan for trafikksikring 2016, men er teke inn på evt. lang sikt.	LYS06
Magni Håland Dyrøy	Fleire veglys Grønlandsvegen	Må gjerast ein heilskapeleg utskiftning av alle veglysa til LED	LYS04
UDU 2016	Mer veglys i Mjåtveitvegen fra Løypetona til Frekhaug kai	Teke inn i planen. Må gjerast ein heilskapeleg utskiftning av alle veglysa til LED	LYS05