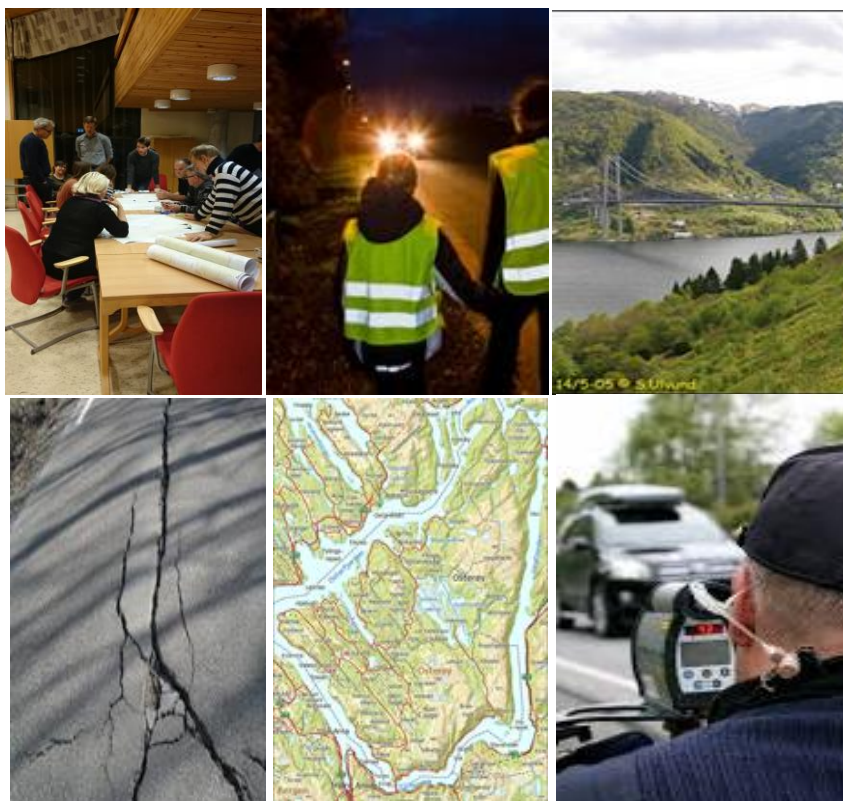


TEMAPLAN FOR TRAFIKKSIKRING I OSTERØY KOMMUNE



2016 – 2020

12. August 2015

Forord

Temaplan for trafikksikring i Osterøy kommune 2016 – 2020 tek over for Trafikksikringsrapport for Osterøy kommune utarbeidd i 2003.

Trafikktryggleik gjeld oss alle på tvers av alder og funksjon. Me har alle eit ansvar i trafikken ved å vise gode haldningar når me ferdast langs vegen. Kommunen har eit særskilt ansvar ved at den er arbeidsgjevar, vegeigar, barnehageeigar, skuleeigar og kjøpar av transporttenester. Kommunen sine målsetjingar er å forebyggja for ulukker og gjera det meir attraktivt å gå/sykle langs veg. Denne planen inneheld kartlegging av ulukker og kjend uttryggleik på Osterøy sitt vegnett. Analyse av dette ligg som bakgrunn for handlingsplanen som er utarbeidd som del to av trafikksikringsplanen. Ein godkjend trafikksikringsplan er eit krav ved tildeling av midlar til trafikksikringstiltak frå stat og fylkeskommune.

Planen har vore utarbeidd av ei prosjektgruppe:

Kristin Ruud Myking, Osterøy kommune, folkehelsekoordinator, prosjektleiar
Roald Hovden, Osterøy kommune, sektorleiar for miljø og teknikk
Viviann Kjøpstad, Osterøy kommune, planleggjar
Jostein Førre, assisterande rådmann

Politisk referansegruppe:

Arbeidarpartiet, Robert Eikeland, m/vara Øyvind Litland
Framstegspartiet, Sigmund Faugstad, m/ vara Knut Riple
Høgre, Atle Solberg
Kristeleg folkeparti, Annbjørg Bysheim Herland
Senterpartiet, Jørgen M. Sandal
Venstre, Geir Iversen

Andre sentrale bidragsytarar:

Lise Ådlandsvik, Hordaland Fylkeskommune
Svein Dortin Viken, Statens vegvesen Region Vest
Rune Løland, Politiet
Stig Slåtten, Politiet
Ivar Ringen, Trygg trafikk
Eldrerådet – Osterøy kommune
Ausra Fehlker – Osterøy kommune

I planarbeidet har innspel frå innbyggjarane og ulike råd/utval gjeve eit godt grunnlag for å setja opp tiltak og prioritering av desse. Kommunale faginstansar har medverka i kartlegginga i ulike temamøte i planen.

Osterøy kommune vil retta stor takk til dei som har vore med i planarbeidet i denne perioden.

Lonevåg, August 2015

Kristin Ruud Myking

Prosjektleiar for utarbeiding av Temaplan for trafikksikring

Innhold

Forord	2
1.0 INNLEIING	5
1.1 FØREMÅL:	5
1.2 NULLVISJONEN:	5
1.3 PLANPROSESS:	5
1.4 KOPLING MOT ANDRE PLANAR OG PROSESSAR:	6
2.0 PRESENTASJON AV KOMMUNEN	7
2.1 OSTERØY KOMMUNE	7
2.2 OMRÅDESENTRA OG KOMMUNALE TENESTER	7
2.3 NÆRINGSLIV	8
2.4 TRAFIKKMØNSTER I KOMMUNEN	8
2.5 TRAFIKKSIKRING OG FOLKEHELSE	9
2.6 TRAFIKKSIKRING PLANLEGGING FOR KLIMA OG ENERGI	9
3.0 UTFORDRINGAR.....	10
3.1 ULUKKESSTATISTIKK:	10
3.1.1 OMFANG AV ULUKKER:	10
3.1.2 KVA GRUPPE ER MEST UTSETT, OG ALVORSGRAD PÅ ULUKKA	11
3.1.4 FORDELING PÅ TYPE ULUKKER	12
3.1.5 ULUKKESTIDSPUNKT	12
3.1.6 FORDELING PÅ UNDERLAG:.....	13
3.1.3 KVAR SKJER ULUKKENE	14
3.2 UTRYGGLEIK.....	14
3.3 RASFARE	14
3.4 NÆRARE OM ÅRSAKER TIL TRAFIKKULUKKER.	15
3.5 OPPSUMMERING AV ULUKKESSITUASJON, UTVIKLING OG ÅRSAKSSAMANHENGAR PÅ OSTERØY	16
4.0 TRAFIKKSIKRINGSARBEID I OSTERØY KOMMUNE I DAG	17
4.1 OSTERØY KOMMUNE	17
4.2 HORDALAND FYLKESKOMMUNE.....	18
4.3 STATENS VEGVESEN	18
4.4 OSTERØY LENSMANNSKONTOR	19
4.5 TRYGG TRAFIKK.....	19
4.6 SKYSS	19

4.7	ANDRE	19
5.0	NASJONALE OG REGIONALE MÅLSETJINGAR OG SATSINGSOMRÅDE FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET	20
5.1	NASJONALE MÅL:	20
5.2	NASJONAL TILTAKSPLAN	20
5.3	REGIONALE MÅL:	21
5.4	REGIONAL HANDLINGSPLAN:	21
6.0	MÅLSETJINGAR FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEID PÅ OSTERØY	22
7.0	SATSINGSOMRÅDE FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEID PÅ OSTERØY	23
8.0	HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING PÅ OSTERØY	25
A.	ORGANISATORISKE TILTAK	26
B.	HALDNINGSSKAPANDE TILTAK	32
C.	MINDRE INVESTERINGSTILTAK – IKKJE PRIORITERT LISTE	33
D.	UTARBEIDING AV PLANAR – PRIORITERT LISTE	36
E.	STØRRE INVESTERINGSTILTAK – PRIORITERT LISTE	39
F.	RASSIKRING – PRIORITERT LISTE	41
G.	VEDLIKEHALD – IKKJE PRIORITERT LISTE	43
H.	IKKJE AKTUELLE TILTAK / ALLEREIE UTFØRTE TILTAK	44
9.0	REALISERING	45
9.1	ØKONOMI	45
10.0	SAMANDRAG	46
11.0	LITTERATUR:	48
12.0	VEDLEGG:	49

1.0 INNLEIING

Osterøy har hatt ein godkjend trafikksikringsrapport sidan 2003. På 12 år er det endringar i trafikkbiletet som gjer at Osterøy treng ein ny trafikksikringsplan. Det er viktig for å justera arbeidet med trafikktryggleiken slik behova er i dag og slik det kan utvikla seg framover.

1.1 FØREMÅL:

Trafikksikringsplanen for Osterøy 2016 - 2020 skal kartleggja utfordringar, leggja ein visjon og setja mål, samt visa til satsingsområde og tiltak. Planen vil ta utgangspunkt i sentrale føringar og handlingsplanen for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017. Ny plan for trafikksikring vil vera eit overordna verktøy for å redusera tal ulukker og auka tryggleiken i trafikken på Osterøy. Ein godkjend plan vil og vera eit krav ved tildeling av midlar frå stat/fylkeskommune.

Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017 viser til at kommunane med sine ansvarsområde har ei særleg sentral rolle i trafikksikringsarbeidet. Eit av dei tre særskilde satsingsområda i planperioden for Hordaland fylkeskommune er «Trafikksikringsarbeid i kommunane». Tilskot til lokale trafikksikringsplanar (TS-planar) er tiltak under dette særskilde området. Osterøy kommune fekk innvilga slik støtte etter søknad i 2012.

1.2 NULLVISJONEN:

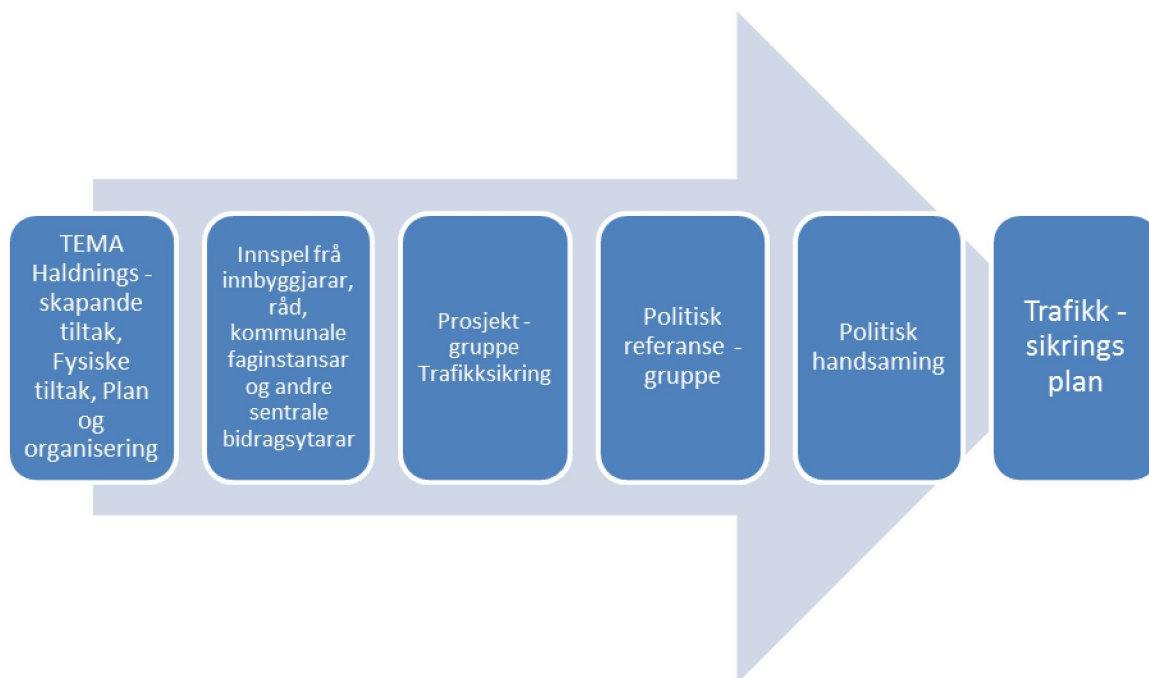
Nullvisjonen vart vedteken i samband med Stortinget si handsaming av St.meld. nr 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002 – 2011. Nullvisjonen er ein visjon om eit transportsystem som ikkje fører til døde eller hardt skadde. Nullvisjonen er bygd på at trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar og gjensidig forplikting i forhold til kvarandre. Trafikantane skal overhalda spelereglane i trafikken og dei skal vera aktsame. Styresmaktene skal sørgja for at trafikksystemet er så sikkert at ei enkel feilhandling ikkje fører til døde eller hardt skadde .

Osterøy kommune legg nullvisjonen for drepne og hardt skadde til grunn for trafikksikringsarbeidet i kommunen.

1.3 PLANPROSESS:

Utarbeiding av trafikksikringsplan for Osterøy starta i 2014. Arbeidet med planen har vore styrt av ei prosjektgruppe samansett av folkehelsekoordinator, sektorleiar for miljø og teknikk og planleggar frå planavdelinga. Arbeidsgruppa har hatt ei politisk referansegruppe med representantar for dei ulike partia som har vore med på planarbeidet. Aktuelle faginstansar og råd i kommunen har vore kalla inn til møte på ulike tema i planen. Andre samarbeidspartnarar i utarbeiding av planen har vore Hordaland fylkeskommune, Trygg trafikk, Statens vegvesen, og Osterøy lensmannskontor.

I desember 2014 var det folkemøte/innspelsmøte. Her var FAU, SU for barnehagar, grendaråd og ulike lag og organisasjonar spesielt inviterte i tillegg til ei generell invitasjon til alle i lokalavisa. På møtet kom det inn forslag på tiltak både på haldningsarbeid og fysiske tiltak. Dette har vorte innarbeidd i planen på lik linje med andre innspel som har komme til kommunen i planperioden.



1.4 KOPLING MOT ANDRE PLANAR OG PROSESSAR:

Trafikksikringsplanen har status som temaplan og inngår i det kommunale planhierarkiet. Planen skal handsamast politisk og vedtakast i heradsstyret.

Osterøy kommune har ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Planen skal prioritera fysiske trafikksikringstiltak i planperioden 2016 – 2020, som igjen skal leggja grunnlag for prioriteringar i budsjettet.

Hordaland fylkeskommune har ansvar for fylkesvegnettet. Kommunen skal fremja forslag til tiltak og påverka dei prioriteringar som vert gjort på fylkesnivå, mellom anna som høyringsinnstans. Trafikksikringsplanen vil vera eit grunnlagsdokument for kommunen i denne prosessen.

2.0 PRESENTASJON AV KOMMUNEN

2.1 OSTERØY KOMMUNE

Osterøy kommune omfattar 253 km² av den 324 km² store øya. Den nordlege delen av øya ligg i Vaksdal kommune. I sør og vest ligg Bergen kommune og i nordvest ligg Lindås kommune. Det er bru og ferjesamband til nabokommunen Bergen.

Pr. 19.05.2015 bur det 7 860 personer i kommunen. (SSB). Framskriving av folketalet syner at det i Osterøy kommune i 2030 vil vere 11054 innbyggjarar dersom ein legg Hordaland fylkeskommune sine tal til grunn. Dersom ein legg Statistisk sentralbyrå sine tal til grunn vil ein kunna forventa å få vesentleg færre innbyggjarar med 9442 personar i 2030.

Samanlikna med fylket ligg kommunen omtrent med same aldersfordeling på dei ulike gruppene. Osterøy kommune har ein større del yngre under 20 år, men og fleire personar over 70 år enn landsgjennomsnittet. Avvika frå landsgjennomsnittet er likevel svært små. Dersom ein ser på utviklinga over tid, er det forventa svært små variasjonar i høve til prosentvis fordeling av dei ulike aldersgruppene frå 2014 til 2030.

2.2 OMRÅDESENTRA OG KOMMUNALE TENESTER

Kommunesenteret ligg i Lonevåg. Her ligg rådhus, ungdomsskule, vidaregåande skule, sentral-idrettsanlegg, spesialforretningar og andre sentrale kommunale tenester. Osterøy kommune har i tillegg til kommunesenteret tre definerte områdesenter; Fotlandsvåg, Haus og Valestrand. Desse områdesentra har barneskule og barnehagar. I tillegg er det privat barneskule på Hosanger og privat ungdomsskule på Valestrand. Alders- og sjukeheim ligg på Hauge mellom Lonevåg og Valestrand.



2.3 NÆRINGS LIV

Osterøy er særpreget av sin moderne industri med bakgrunn i gamle handverkstradisjonar. Industrien er hovudsakleg lokalisert langs Fv 567 Valestrand – Lonevåg – Tysse. Kommunen har og entreprenørverksemder, jordbruk, fiskeoppdrett m.m.

2.4 TRAFIKKMØNSTER I KOMMUNEN

Trafikkmønsteret på Osterøy vert definert av områdesentra; Lonevåg, Fotlandsvåg, Haus og Valestrand. Hovudtrafikken går på fylkesveg 567 Valestrand – Lonevåg – Tyssebotn og fylkesveg 566 Kvisti – Hauge.

Det to moglege overfartar til fastlandet; Ferjesamband i sør: Valestrand – Breistein og brusamband med Bergen: Kvisti – Herland

Inn- og utpendling har hatt ei jamn auke dei siste åra, sist registrerte tal er frå 2013. Då låg utpendling på 1755 stk og innpendling på 477 stk.

På vegane med høgast ÅDT er om lag 10% av trafikken lange køyretøy.

Trafikkmengde berekna som års døgntrafikk (ÅDT). Dette er eit gjennomsnitt over kor mange kjøretøy som passerar kvart døgnet.



Statens vegvesen 2012



2.5 TRAFIKKSIKRING OG FOLKEHELSE

Trafikksikring er viktig i eit folkehelseperspektiv. Gjennom kommunal planlegging kan ein leggja til rette for ivaretaking av folkehelsa. Gjennom universelle og befolkningsretta tiltak gjev ein den einskilde innbyggjar kompetanse og moglegheit til å ta vare på eiga helse. Å leggja til rette for helsefremjande transportløyningar som gang- og sykkelveggar og eit effektivt kollektivtilbod samt auka kompetansenivå på trafikksikring for alle, er eksemplar på gode folkehelsetiltak.

2.6 TRAFIKKSIKRING PLANLEGGING FOR KLIMA OG ENERGI

Nasjonale og regionale målsetnader er at ved forventa befolkningsauke skal trafikkauken i hovudsak løysast gjennom gange, sykkel- og kollektivreiser. Fragmenterte gang- og sykkelveggar, samt smale veggar, kan hindra bruk av gange og sykkel til transportreiser. Ein auke i personbiltrafikken kan gjera det mindre attraktivt å vera gåande eller syklande langs vegane, særleg der det ikkje er gang- og sykkelveg.

Arealbruk og utbyggingsmønster som legg til rette for meir miljøvenlege reise- og transportformer er avgjerande for at kollektiv, gange og sykkel skal ta trafikkveksten. Ein struktur der konsentrasjon av bustader og arbeidsplassar knyter seg til i kollektivaksar, rundt tettstadsenter og ved kollektivknutepunkt vil fremja auke i meir klimavenlege transportformer. Tett utbyggingsmønster med relativt kort gangavstand til haldeplassar er nødvendig. Ein kan nå desse måla ved å prioritera mjuke trafikantar og leggja opp til at alle korte reiser (under 3 km) skal kunna bli utført med gange- og /eller sykkel i dei sentrale delane av kommunen. Trygge og samanhengande sykkel- og gangveggar i og rundt tettstadene er naudsynt å få på plass i denne samanhengen.

Klimaendringar vil medføre eit våtare klima på Osterøy. Dette vil kunna medføre auke i flaum og skredhendingar. Det er difor viktig at ein i arealplanlegging og utbygging legg til rette for og sikrar at risiko i første omgang vert redusert gjennom god arealplanlegging og førebyggjande tiltak.

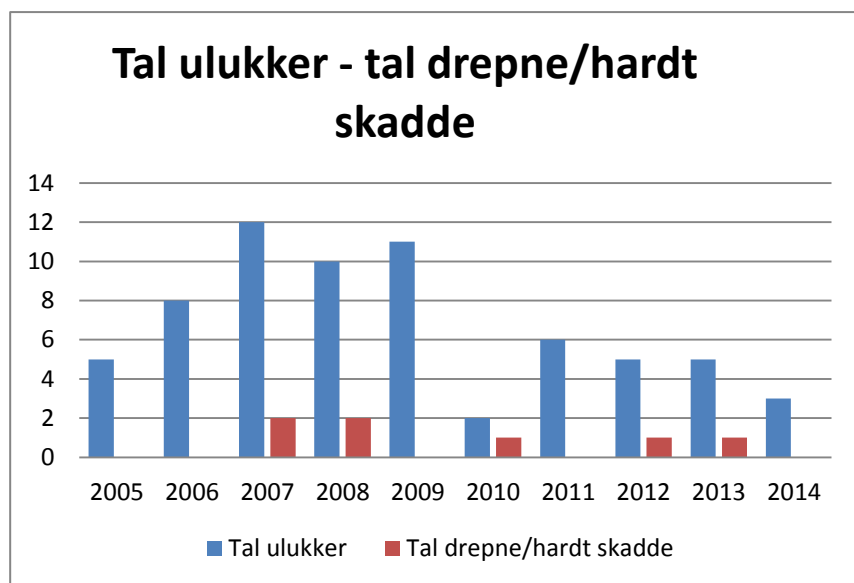
3.0 UTFORDRINGER

I samband med utfordringsbiletet for Osterøy ser ein både på ulukkesstatistikk, men og på vurderingar som innbyggjarane gjer seg på bakgrunn av følt uttryggleik. I planen er det vanskeleg å sjå på dei konkrete årsakene til ulukkene, men planen viser til risikofaktorar som ligg til grunn for ulukker gjennom arbeid som er gjort av Statens vegvesen.

3.1 ULUKKESSTATISTIKK:

I utarbeiding av ein trafikksikringsplan er det naturleg å ta utgangspunkt i ulukkesstatistikken. Tala for Osterøy er små, difor vil ikkje ulukkesstatistikken åleine gje eit grunnlag for kva tiltak som skal setjast i verk. Det er difor viktig å få innspel på opplevd utryggleik på Osterøy. Dette kjem fram i planen i punkt 3.2

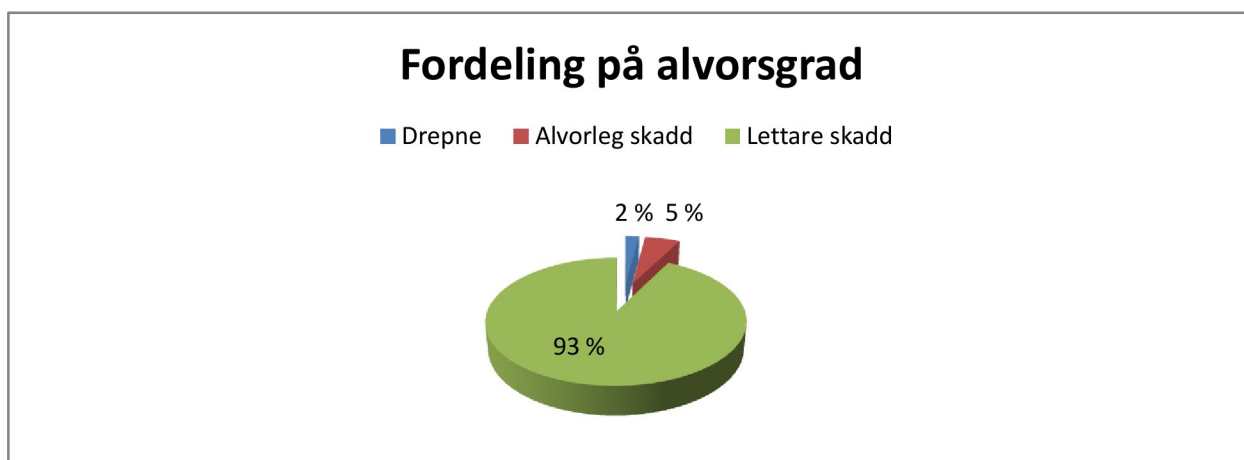
3.1.1 OMFANG AV ULUKKER:



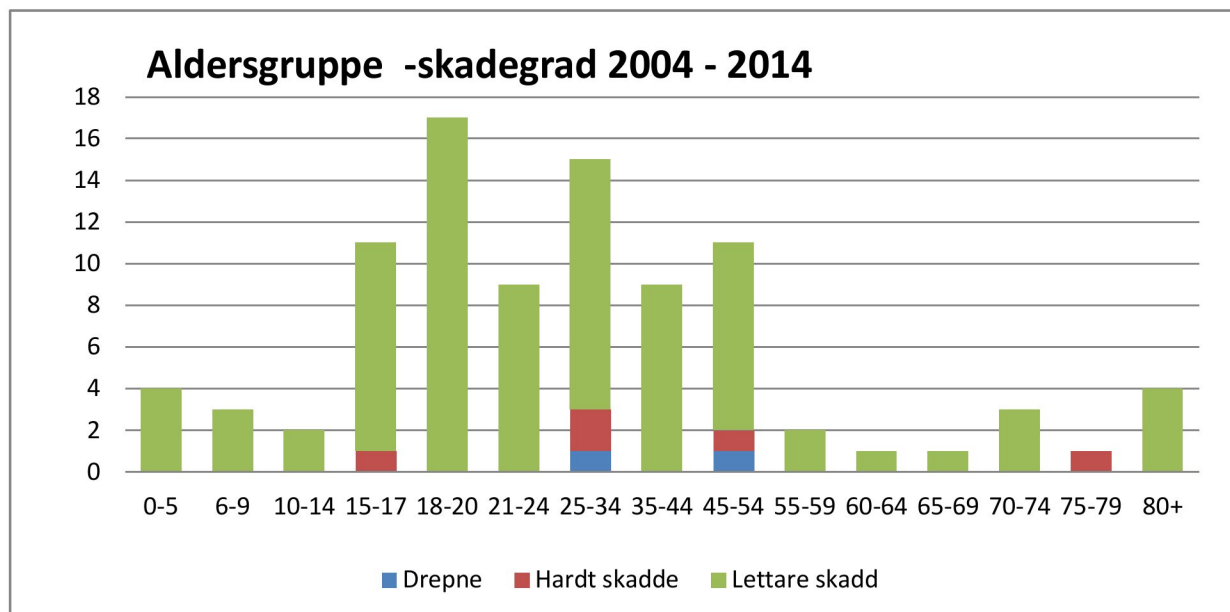
I siste 10-årsperiode 2005-2014, har det i Osterøy kommune skjedd 67 ulukker med personskafe. Av 67 ulukker er det registrert 93 personskadar, ca 1,4 skadde pr. ulukke med personskafe.

Figur 1: Tal skadde eller drepne personar i trafikkulukker i Osterøy kommune 2004-2014 (Straks - registeret)

3.1.2 KVA GRUPPE ER MEST UTSETT, OG ALVORSGRAD PÅ ULUKKA



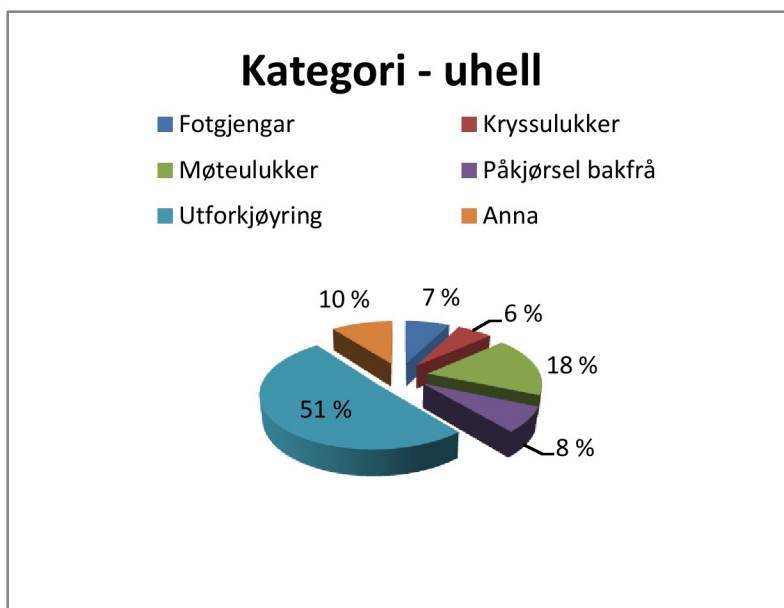
Figur 2: Fordeling på alvorsgrad (Statens vegvesen 2004 - 2014)



Figur 3: Tal skadde per aldersgruppe og skadegrad. (Statens vegvesen 2004 - 2014)

Statistikken viser at aldersgruppene 16-20 og 25 - 34 er mest utsett for ulukker. Mellom 16 – 25 år er 69,7 % av dei skadde menn. Av alle involverte i ulukker i denne aldersgruppa var 77,5 % menn. I aldersgruppa 25 – 67 er fordelinga lik mellom kvinner og menn i tal skadde.

3.1.4 FORDELING PÅ TYPE ULUKKER

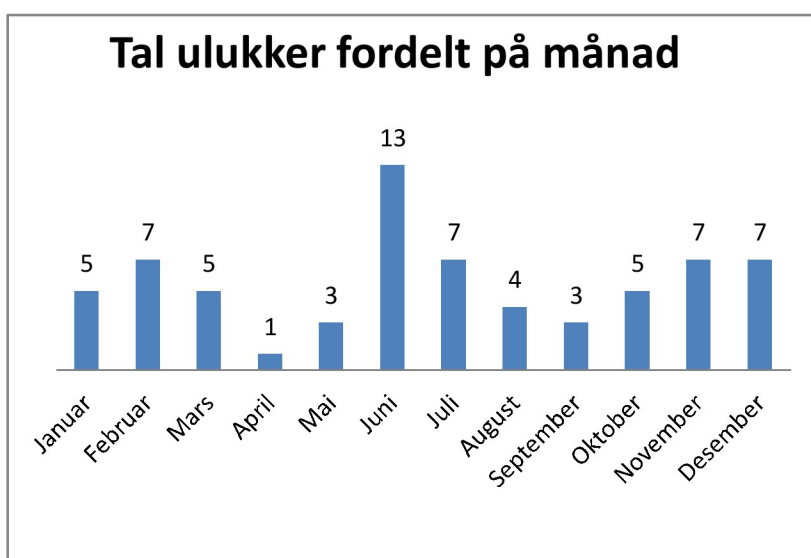


Over halvdelen av alle trafikkulukker med personskafe i Osterøy kommune skuldast utforkjøyring. 74 % av dei som blir skadd er i ulukkeskategorien utforkjøyring og møteulukker.

Figur 4: Fordeling på type ulukker (Statens vegvesen 2004 - 2014)

3.1.5 ULUKKESTIDSPUNKT

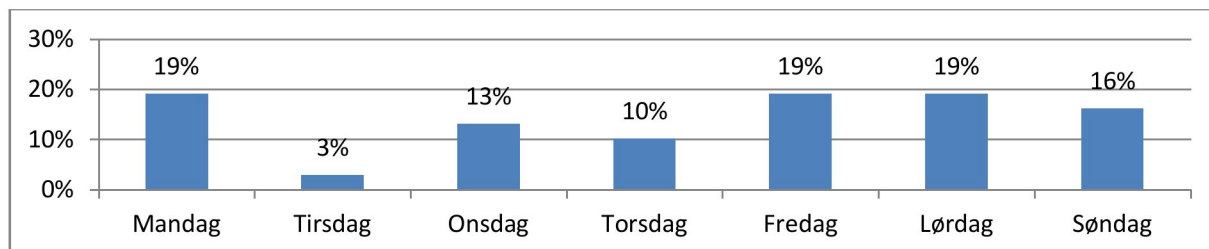
Fordeling per måned



Figur 5: Fordeling per måned (Statens vegvesen 2005 - 2014)

Fordeling på vekedag

Det er auka tal på ulukker frå fredag til og med måndag. Alder på sjåførane er gjennomsnittleg 29 år i helgene og 40 år i vekedagane.



Figur 6: Fordeling på vekedagar.

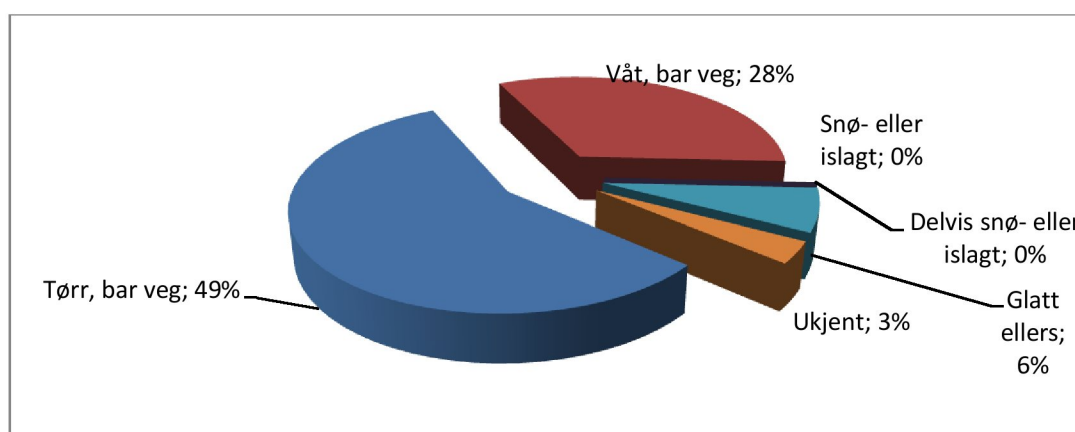
(Gjennomsnittsalder på sjåførane ved ulukker er 29 år i helgene og 40 år i vekedagane.)

Fordeling på klokkeslett:

Dei fleste ulukkene i perioden 2004 - 2013 skjedde på dagtid, om morgonen mellom 06.00 – 10.00. I same periode skjedde det ingen ulukker med personskade mellom 00.00 – 02.00.

3.1.6 FORDELING PÅ UNDERLAG:

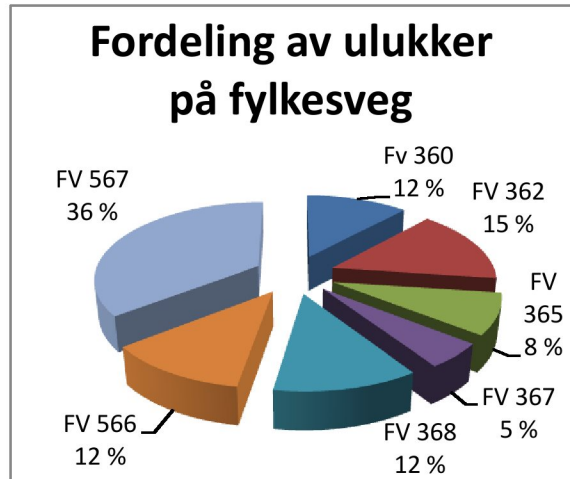
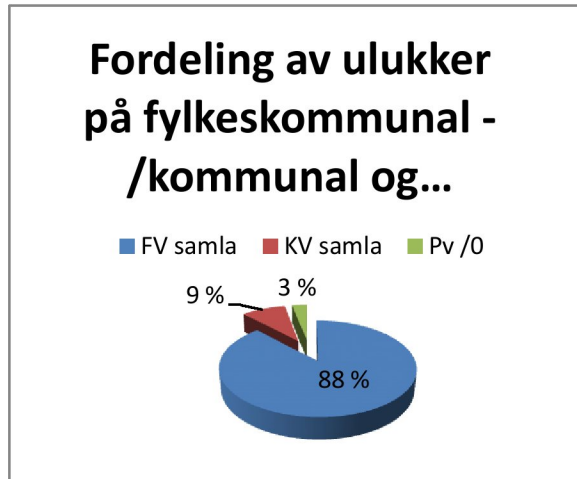
Nær halvparten av ulukkene skjer på tørr bar veg. 20 % av ulukkene skjer når det er glatt vegbane.



Figur 7: Fordeling på underlag (Straks – registeret 2004 – 2014)

3.1.3 KVAR SKJER ULUKKENE

Av 68 politiregistrerte personskadeulukker i Osterøy kommune mellom 2004 – 2013 har 59 (88 %) skjedd på fylkesveg(Fv), 6 (8,9 %) på kommunal veg(Kv), 2 (3,1 %) på privat veg/uregistrert(Pv/0) veg. (Statens vegvesen 2004- 2013)



3.2 UTRYGGLEIK

Gjennom folkemøte, innkomne framlegg og tilbakemeldingar frå mellom anna skule ser ein at mange grunngjev sine ynskje om tiltak på bakgrunn av følt utryggleik. Kommunen har vegstrekke som er definert som farleg skuleveg, der det er gjort vedtak om skyss for skuleborn. Dette er kunnskap som er viktig å ta med seg, då denne følte utryggleiken kan gjera at ein vel å nytte bil/buss framfor å sykla og gå.

Det er til dels lange avstandar mellom ulike områdesenter og kollektivtilbodet er avgrensa om kvelden og natta. Tal frå Ungdata syner at nokre ungdommar vel å sitja på med ruspåverka førarar. Desse faktorane må ein og ta omsyn til i trafikksikringsarbeidet.

3.3 RASFARE

Statens vegvesen Region vest har utarbeidd ein Skredsikringsplan (des. 2011) som syner dei mest skredutsette punkta på riks- og fylkesvegnettet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Statens vegvesen utarbeidde i 2015 ein ny rapport om skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest. (Prioritert liste for Osterøy ligg inn under kapittel 8.0 F). Skredpunkta er identifisert og rangert med grunnlag i Statens vegvesen sin prioriteringsmodell. Dette er ein reknemodell som tek omsyn til ulike faktorar knytt til skredfare og framkomst på den utsette strekninga. Både risiko for personskade, trafikkmengde og omkøyringsmoglegheiter er med i modellen.

Det er fleire rasutsette punkt på Osterøy. Spesielt utsette punkt er fylkesveg 360 mellom Bruvik og Skaftå.

3.4 NÆRARE OM ÅRSAKER TIL TRAFIKKULUKKER.

Handlingsplanen for trafikksikring i Hordaland (HTH) viser til at dei fleste ulukkene er resultat av mange medverkande årsakar som til saman er tilstrekkelege for å utløyse ei ulukke. I forskning knytt til trafikksikring vert det arbeidd med eit statistisk årsaksomgrep; risikofaktorar (Trafikksikkerhetshåndboken (TØI, 2012). Det er grunn til å tru at desse risikotfaktorane og kan ligge til grunn for ulukkene på Osterøy. Difor blir dei spesielt nemnd i dette kapitlet.

RISIKOFAKTORAR KNYTT TIL TRAFIKANTANE:

Dei viktigaste medverkande årsakene til at ulukkene skjedde, er knytt til trafikantane.

- Manglande dugleik hos førar i 54 % av ulukkene
- Høg fart 45 % av ulukkene
- Køyning i ruspåverka tilstand 22 %
- Sovna bak rattet 19 % i 2012

Risikofaktorar knytt til veg og vegmiljø, kjøretøy og ytre forhold

- Feil og manglar ved kjøretøy – i 27 % av ulukkene
- Forhold til veg og vegmiljø (linjeføring av vegen, sikthindringar, mangelfull skilting og vegmerking) 27 %
- Krevjande vær- og føreforhold 16 %

Risikofaktorar knytt til omfang og konsekvensar av ulukkene:

- Manglande bruk av sikringsutstyr. Ikkje nytta bilbelte: 43%, ikkje nytta hjelm mc: 22%,
- 65% av omkomne syklistar nytta ikkje hjelm.
- Stor forskjell i vekt og energimengde mellom involverte kjøretøy 26%
- Utilstrekkeleg sikring i kjøretøy har medverka til at 37 % av dødsulukkene fekk dødeleg utgang
- Farleg sideterreng har medverka til at 23% av dødsulukkene fekk dødeleg utgang.

(Henta frå Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017)

3.5 OPPSUMMERING AV ULUKKESSITUASJON, UTVIKLING OG ÅRSAKSSAMANHENGAR PÅ OSTERØY

På grunn av små tal kan det vera vanskeleg å konkludera i forhold til utvikling. Men ein kan ta ut nokre tal for å få ei oversikt:

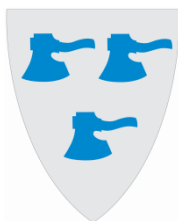
- Det har vore eit snitt på 4,2 ulukker med personskade dei siste 5 åra.
- Dei fleste ulukkene gjev lettare skadar.
- Tala viser 51 % utforkøyningar og 21 % møteulukker. Til samanlikning er det 6% fotgjengarulukker med personskade.
- Det er noko høgare ulukkesfrekvens for aldersgrupper mellom 18 – 20 og 25 – 34.
- Det er flest ulukker på fylkesvegane og då særleg FV 567. Denne vegen er lengst i tal km. Delar av denne vegen er smal og svingete.
- Dei fleste ulukkene skjer mellom 06.00 og 10.00 og det er ein auka frekvens på tal ulukker frå fredag til tysdag.
- Dei fleste ulukkene skjer på tørr, bar veg.

Høg fart og manglande dugleik hos førar er dei største medverkande faktorane til ulukker knytt til førar. Manglande bruk av sikringsutstyr gjer at ulukkene får auka grad av konsekvensar. Risiko knytt til ytre tilhøve som feil og manglar ved kjøretøy og veg/vegmiljø er og medverkande til ulukker (TØI, 2012)). På Osterøy er ein del av vegnettet smalt og svingete og dette dempar farten naturleg. Ein kan difor tenkja seg at omfanget og konsekvensane av ulukkene går ned då farten er dertil låg. Vegane på Osterøy blir utbetra og ein får nye vegar der farten naturleg blir høgare, ulukker på desse vegane vil få større risiko for auka skadegrad dersom ein ser på risikofaktorane knytt til ulukkene. Det er grunn til å tenkje seg at høg fart likevel er sentralt i ulukkene på Osterøy, då ein ser at dei fleste ulukkene skjer på tørr og bar veg.

Ungdom mellom 18 - 20 år har større skadefrekvens enn andre aldersgrupper. I ei årsakssamanheng kan dette knyttast til at denne gruppa er urøynd og manglar den dugleiken som eldre bilistar har når det gjeld å vurdera eigen køyring.

4.0 TRAFIKKSIKRINGSARBEID I OSTERØY KOMMUNE I DAG

4.1 OSTERØY KOMMUNE



Kommunen er som arbeidsgjevar, vegeigar, barnehageeigar, skuleeigar og kjøpar av transporttenester ein viktig aktør i trafikksikringsarbeidet. Kommunen har med bakgrunn i lover og forskrifter plikt til å arbeida tverrsektorielt og systematisk med trafikksikringsarbeid.

PLANAVDELING:

Seksjonen sine oppgåver er knytt til samordning og gjennomføring av kommunale planprosessar, arealplanar og samfunnsplanar. Gjennom desse oppgåvene skal ein ta omsyn til trafikktryggleik i planprosessane.

SEKTOR FOR MILJØ OG TEKNIKK

Sektoren har ansvar for drift og vedlikehald av kommunal veg , brøyting og veglys. Dei har ansvar for å motta vegmeldingar, vurdere desse og utføra tiltak på bakgrunn av vurderingane.

SEKTOR FOR OPPVEKST UNDERVISNING OG KULTUR:

HELSESTASJONEN: Har jamnleg oppfølging av foreldre og born om trafikktryggleik. Sjå kap 8.0 A.1.3 for dei aktuelle tiltaka frå helsestasjonen.

BARNEHAGANE: Har trafikk som tema i barnehagen og er med på nasjonal refleksdag i oktober.

BARNESKULANE: Arbeider saman med bussopertøren om skulebuss og sikring i og rundt skulebussordninga. Skulane følgjer opplæringsplanen og har eit spesielt fokus på trafikksikring i 1. klasse. Det er i samarbeid med BKK utdeling av refleksvestar til 1. klasse. Skulane har sykkeldag i 4. klasse etter modell frå Trygg Trafikk i samarbeid med politiet når dei har anledning til dette.

UNGDOMSSKULE: Har tilsyn på busshaldeplass etter skuletid. Dei har sykkeldag med fokus på bruk av hjelm i samarbeid med politiet. Osterøy ungdomsskule nyttar ZERO programmet som eit førebyggjande program for å styrka elevane til å ta rette val.

SEKTOR FOR HELSE OMSORG OG SOSIAL:

Hjelpemidlar til bruk i trafikken: Den som søker om hjelpemidlar til bruk i trafikken har ansvar for å lære opp brukar i trafikkreglar knytt til bruk av hjelpemiddelet.

4.2 HORDALAND FYLKESKOMMUNE



Hordaland fylkeskommune har etter Vegtrafikklova §40a ansvar for å samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Fylkeskommunen er vegeigar av fylkesvegnettet. Gjennom sams vegadministrasjon er Statens vegvesen underlagt fylkeskommunen i saker som gjeld fylkesvegnettet, og med det har også Statens vegvesen det utøvande ansvaret for drift og vedlikehald på fylkesvegane. Hordaland fylkeskommune har og ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss. I tillegg har fylkeskommunen og eit pådrivar- og samordningsansvar for folkehelsearbeidet i fylket.

Fylkeskommunen sitt trafikkisikringsarbeid er organisert gjennom Fylkestrafikkisikringsutvalet i Hordaland (FTU) som er samansett av fem politisk valde representantar og konsultative representantar frå aktuelle fagetatar. Fylkeskommunen sin fireårige handlingsplan for trafikkisikring er eit grunnelement i arbeidet til FTU, og skisserer også dei særskilde satsingsområda i perioden. Planen gjev eit oversyn over økonomiske rammer, og fordeling av midlane.

FTU har ansvaret for tre ulike tilskotsordningar med ei årleg totalramme på 3,3 million kroner (2015). Desse tre tilskotsordningane er; tilskot til kommunale trafikkisikringsplanar, tilskot til lokale trafikkisikringsarrangement og tilskot til mindre fysiske trafikkisikringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg. FTU arrangerer også ein årleg trafikkisikringskonferanse for kommunane i Hordaland. Arbeidet i FTU har eit breitt fokus, men nullvisjonen og dei tre satsingsområda i handlingsplanen er førande for det fylkeskommunale arbeidet. Det er eit særleg ønske for FTU å stø oppunder det kommunale trafikkisikringsarbeidet, mellom anna gjennom konseptet «trafikkisikker kommune».

Den kommunale trafikkisikringsplanen er eit viktig grunnlag når fylkeskommunen skal gjera prioriteringar på fylkesvegnettet. Difor er det viktig for Hordaland fylkeskommune at kommunane har gode og oppdaterte kommunale trafikkisikringsplanar.

OSTERØY VIDAREGÅANDE SKULE: I samarbeid med politiet gjennomfører dei årleg førebyggjande tiltak retta mot rusen med fokus på fart og rus.

4.3 STATENS VEGVESEN



Statens vegvesen

Statens vegvesen planlegg og gjennomfører ei rekkje trafikkisikringstiltak på fylkesvegane. I tillegg til fylkeskommunale midlar, kjem det midlar frå staten gjennom tilskot. Statens vegvesen har ansvar for informasjon og opplæring for å betra åtferda i trafikken. Dei fører kontroll av kjøretøy og verneutstyr, gjennomfører førarprøver og følgjer opp trafikkskulane.

<http://www.vegvesen.no/>

4.4 OSTERØY LENSMANNSKONTOR



Politiet har årleg førebyggjande gjennomgang med russen på Osterøy vidaregåande skule. Dersom politiet vert invitert, vitjar dei ungdomsskular, barneskular og barnehagar.

Lensmannskontoret har kontrollar åleine, eller i samarbeid med UP. Dei utfører og kontrollar saman med Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Politiet etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskadar og er vedtaksmynde på ein del trafikkregulerande tiltak.

4.5 TRYGG TRAFIKK



Trygg Trafikk er ein landsomfattande organisasjon for det friviljug trafikktryggingsarbeidet. Dei gjennomfører kampanjar og prosjekt, og gjev opplæring og informasjon om trafikktryggleik til barnehagar, skular, bedrifter, kommunar og styresmakter. Trygg Trafikk har etablert konseptet «trafikksikker kommune». Her er fokuset tverrfagleg samarbeid innan i kommunen. Dette er som kjent også eit prosjekt som er ein del av HFK sin ts-plan.

<http://www.tryggtrafikk.no/>

4.6 SKYSS



Skyss vart oppretta i november 2007 og organiserer nesten all kollektivtransport i fylket, etter dei budsjett som politikanane vedtek. Skyss har ansvar for å setja i verk vedtekne strategiar og tiltak for å nå dei politiske måla for kollektivtrafikken i Hordaland. Skyss skal bidra til å betra og vidareutvikle kollektivtilbodet i fylket. Skyss er organisert som ei eining under Samferdselsavdelinga i Hordaland fylkeskommune

Lokalt har bussoperatøren eit nært samarbeid med skulane i samband med skulestart for dei som tek buss til og frå skulen.

4.7 ANDRE

Forutan dei som er nemnd ovanfor er det fleire etatar som tek del i trafikksikringsarbeidet i kommunen. Det kan vera i form av trafikkopplæring, førebyggjande tiltak, eller direkte involvert i arbeidet rundt trafikkulukker. Her kan ein nemne; trafikkskulane i området, blålysetatar, forsikringsselskap og lokalpresse.

5.0 NASJONALE OG REGIONALE MÅLSETJINGAR OG SATSINGSOMRÅDE FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET

5.1 NASJONALE MÅL:

Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Regjeringa sitt mål og satsingsområde i trafikksikringsarbeidet vart presentert i St.meld. 26 (2012 – 2013) Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Her vert det formulert etappemål for trafikksikring som seier at det « innan 2024 maksimalt skal være 500 drepne og hardt skadde i vegtrafikken »

5.2 NASJONAL TILTAKSPLAN

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017



Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg er utarbeidd av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, 18 fylkeskommunar og 7 storbykommunar. I tillegg var ei rekkje ulike interesseorganisasjonar involvert.

Tiltaksplanen gjev ein samla uttale om kva tiltak som skal gjennomførast for å bidra til å oppnå måla som er gjeve i planen. Tiltaksplanen inneheld fire kategoriar tiltak:

- Trafikantretta tiltak

Trafikantane si åtferd er avgjerande for sikkerheita på vegane og enkelte trafikkgrupper er overrepresentert i ulukkesstatistikken både i form av ulukkesinnblanding og i form av skadeomfang, og utgjer slik ein fare for seg sjølv og andre. Det er venta at målretta tiltak mot høgrisikogrupper og trafikkfarleg åtferd vil gje ein tydeleg reduksjon i tal drepne og hardt skadde.

- Kontrolltiltak

Høg fart og aggressiv trafikkåtfærd, køyring i ruspåverka tilstand og manglande bruk av sikringsutstyr er medverkande faktorar i ein stor del trafikkulukker.

- Køyretøytiltak

Retta mot trafikkulukker der tilstanden på køyretøy er medverkande faktor. Det som oftast går igjen er feil eller manglar på dekk-/hjulutrustning på eit eller fleire av dei involverte køyretøya. Slitasje eller uheldige tekniske løysingar kan medverka til ulukker.

- Tiltak på veg

Dei forholda ved vegen og vegmiljøet som oftast har medverka til trafikkulukker, er linjeføring på vegen, sikthindringar, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

5.3 REGIONALE MÅL:

Regional transportplan Hordaland 2013 – 2024 (RTP).

Dette er ein langsiktig regional strategiplan for transportsektoren i Hordaland og er difor vedtaksgrunnlaget for fylkeskommunale prioriteringar og tildelingar innafor samferdsleområdet.

RTP legg nullvisjonen til grunn. I tillegg skal den vidareføra måla nedfelt i Handlingsplan for trafikksikring 2014 – 2017 og Nasjonal transportplan. Det nasjonale målet er sett ned på fylkesnivå, og for Hordaland fylkeskommune er måtalet: Tal personar som vert drepne og hardt skadde i vegtrafikken i Hordaland skal reduserast frå 85 i 2012 til 47 i 2024. Dette inneber samtidig at målet for 2017 vert ein reduksjon i tal drepne og hardt skadde frå 85 til 68 personar.

5.4 REGIONAL HANDLINGSPLAN:

Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017



Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017 er utarbeidd av Hordaland fylkeskommune. Føremålet er å definera dei viktigaste måla for trafikksikringsarbeidet i Hordaland, samt å prioritera vedtekne satsingsområde og konkrete tiltak for å oppnå mål om reduksjon i tal drepne og hardt skadde i åra framover.

Handlingsplanen er fylkeskommunen sitt plandokument. Mål og satsingsområde er førande for trafikksikringsarbeidet i Hordaland.

Satsingsområda i Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017 er:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulukker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i byområde

6.0 MÅLSETJINGAR FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEID PÅ OSTERØY

Måla for trafikksikringsarbeidet i Osterøy kommune byggjer på nullvisjonen når det gjeld drepne og alvorleg skadde i trafikken, og er underlagt overordna målsetjingar på nasjonalt og regionalt nivå.

Hovudmål :

Redusera tal drepne og hardt skadde til null innan utgangen av planperioden. Det skal vera trygt for innbyggjarane å velja helsefremjande transportløyisingar.

- Delmål: Reduksjon i tal ulukker som normalt har alvorleg utfall
- Delmål: Lågare alvorsgrad på dei ulukkene som skjer.
- Delmål: Planleggja for å auka tal innbyggjarar som brukar helsefremjande transportløyisingar på strekningar mellom 0 – 4 km.

På bakgrunn av desse måla samt nasjonale og regionale målsetjingar ynskjer kommunen:

- Å bidra til å skapa gode haldningar i trafikken
- Å tenkja trafikksikring og tilretteleggjing for gode trafikksikre løysingar gjennom all planleggjing, utbygging og utbetring av veg.
- Planleggja for at ein i dei sentrale delane av kommunen skal kunna utføra kortare reiser med sykkel (4 km). Målpunkt for barn og unge skal kunna bli nådd med sykkel.

7.0 SATSINGSOMRÅDE FOR TRAFIKKSIKRINGSARBEID PÅ OSTERØY

1. Starta arbeid for å verta trafiksikker kommune i samsvar med kriteria frå Trygg trafikk.

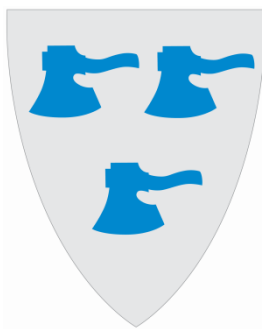
- Trafiksikker kommune
- Trafiksikker barnehage
- Trafiksikker skule

2. Utarbeida plan for gang- og sykkel. Gjera det tryggare å nytta sykkel i dei sentrale delane av kommunen. Målpunkt for barn og unge skal kunna bli nådd med sykkel. Dette er i samsvar med vårt hovudmål.

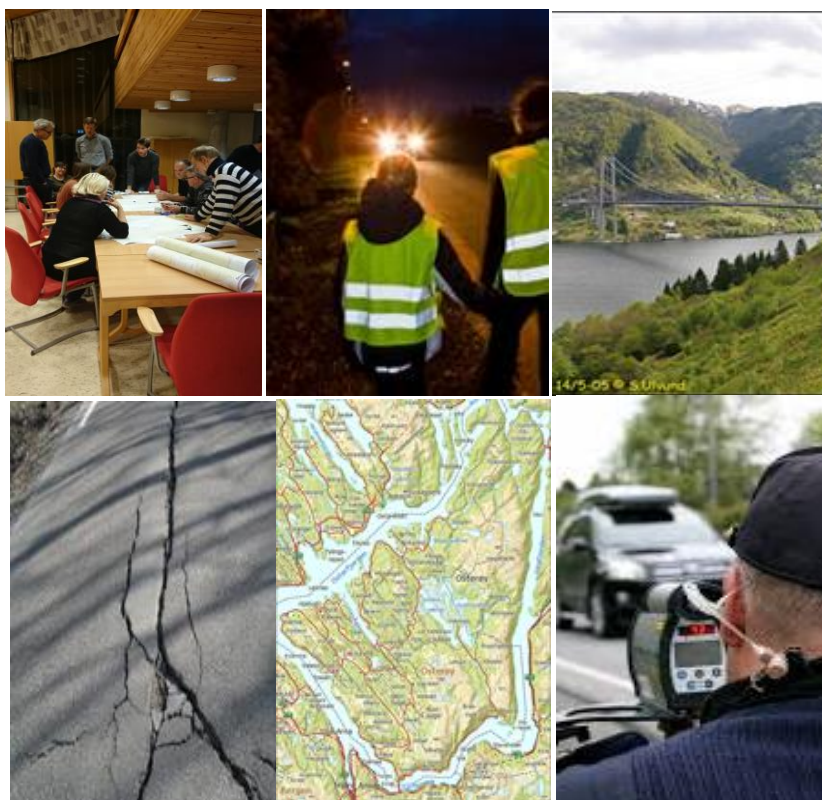
3. Fysiske tiltak på vegnettet

Gjennom vegutforming og fysiske tiltak skal ein få eit vegnett som reduserer tal på drepne og skadde i trafikken i samsvar med vårt hovudmål.





HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING I OSTERØY KOMMUNE



2016 - 2020

8.0 HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKRING PÅ OSTERØY

OSTERØY KOMMUNE HAR VALD Å KATEGORISERA TRAFIKKSIKRINGSTILTAKA SLIK:

- | | |
|-------------------------------|---|
| A. Organisatoriske tiltak: | Kommunen skal ha fokus på trafikksikring i alle ledd i organisasjonen |
| B. Haldningsskapande tiltak: | Tiltak retta mot trafikantgrupper for å sikra god åtferd i trafikken. |
| C. Mindre investeringstiltak: | Enkle fysiske tiltak som kan gjennomførast i løpet av 2 – 3 år utan omfattande planlegging. |
| D. Utarbeiding av planar: | Større fysiske tiltak som er kostnadskrevjande og krev omfattande planlegging. |
| E. Større investeringstiltak: | Større tiltak på fylkesvegar, bunden av prioriteringar frå stat og fylke gjennom transportplanar. |
| F. Rassikring | Kommunal og fylkeskommunal prioriteringsliste |
| G. Vedlikehald: | Tiltak som krev auka vedlikehald. |
| H. Ikkje aktuelle tiltak: | Tiltak som allereie er gjennomførte eller ikkje aktuelle å gjennomføra. |

A. ORGANISATORISKE TILTAK

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

ARBEIDA FOR Å BLI EIN TRAFIKKSIKKER KOMMUNE VED Å INNARBEIDA FØLGJANDE TILTAK:

TILTAK:	ANSVAR:
FORANKRING AV TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET:	
Forankra ansvar for trafikktryggleiksarbeidet hjå tilsette og politikarar.	Rådmannen
Utval med ansvar for trafikktryggleik i Osterøy kommune.	Kommunalteknisk utval
PROSEDYRAR / RUTINAR:	
Innarbeida trafikktryggleik i HMS/internkontrollsystem	HMS
Gjennomgå reglar for reiser og transport i kommunen sin regi i forhold til anbefalingar for trafikktryggleik	HMS
Innarbeida oppdaterte kriterium for trafikktryggleik i anbod ved kjøp av transporttenester.	HMS
Kommunen skal arbeida inn kriteria for trafikk sikker kommune/sjekklistene for kommunen sine sektorar (HR, barnehage, skule, kultur, helse og veg).	Stab og sektor
PLAN FOR TRAFIKKSIKRING:	
Oppdatert oversyn over trafikkulukker og trafikkuhell	Sektor for miljø og teknikk
Trafikksikringsplanen skal vera forankra i fylket sin trafikksikringsplan	Prosjektgruppe for utarbeiding av trafikksikringsplan
Trafikksikringsplanen skal ha rullerings- og rapporteringsrutinar.	Prosjektgruppe for utarbeiding av trafikksikringsplan
Planen skal ivareta haldingsskapande, trafikkretta- og fysiske tiltak.	Prosjektgruppe for utarbeiding av trafikksikringsplan

GENERELT:	
Tenestesamling for kommunalt tilsette (inkludert lærlingar) om trafikksikring	
Kommunen som bedrift skal visa seg som eit godt førebilete.	
Kommunen skal påverka lag og foreiningar til å innarbeida reglar for trafikktryggleik i si verksemd.	

<http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/>

PLANAVDDELINGA:

TILTAK:	ANSVAR:
Kommuneplanar, kommunedelplanar og temaplanar:	
Planar skal ta omsyn til trafikktryggleik, dersom tiltak i planen vil ha innverknad på trafikkbiletet på Osterøy.	Planavdelinga
Planane skal leggja til rette for at innbyggjarane skal kunna ta trygge, helsefremjande val når dei skal flytta seg.	Planavdelinga
Laga plan for gang- og sykkelveg på Osterøy.	
Arealplanlegging:	
Alle arealplanar skal ha fokus på trafikksikring og kva ringverknader etableringar langs vegen skapar med tanke på å sikra trygg ferdsel for alle trafikantgrupper.	Planavdelinga
Reguleringsplan:	
Når kommunen utarbeider planar for vegutbetring eller bygging av nye vegar, skal desse gjennom ein trafikksikringsrevisjon. Føremålet med revisjonen er å gjera planen så sikker som mogleg allereie før vegen blir bygd.	Planavdelinga

SEKTOR FOR OPPVEKST, UNDERVISNING OG KULTUR:

Sektoren skal følgja opp aktuelt arbeid som kjem inn under kommunen sitt arbeid med å verta ein trafikksikker kommune, samt oppretthalda arbeidet som vert gjort innan trafikksikring i dag. Det er eigne kriterier for barnehage og skule frå Trygg trafikk, desse skal Osterøy følgje.

TRAFIKKSIKKER BARNEHAGE

TILTAK	ANSVAR:
GENERELT:	
Trafikkopplæring skal vera med i barnehagen sin årsplan.	Styrar
Krav til busselskap og drosjar om belte og trafikksikker åtferd ved kjøp av transporttenester.	Sektor Oppvekst/undervisning og kultur.
Tilsette skal kjenna rutinar for handtering av uforutsette faresituasjonar og hendingar på turar.	Styrar
Barnehagen skal utarbeide rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, med bil eller buss.	Styrar
TRAFIKKOPPLÆRING I BARNEHAGEN:	
Borna skal læra enkle trafikkreglar for fotgjengarar.	Styrar / tilsette
Borna skal læra om sikring i bil, sykkelhjelm og refleks.	Styrar / tilsette
SAMARBEID MELLOM BARNEHAGE OG HEIM	
Årleg gjennomgang med foreldre og tilsette av rutinar for å ivareta borna sin tryggleik ved barnehagen sin parkeringsplass og port.	Styrar/tilsette/foresatte
Krav til foreldre om å sikra born på veg til og frå barnehagen.	Styrar/tilsette/foresatte
Trafikktryggleik og trafikkopplæring skal vera eit integrert tema på foreldremøte.	Styrar/tilsette/foresatte
Foreldre skal verta involvert i barnehagen sitt trafikktryggingssarbeid.	Styrar/tilsette/foresatte

TRAFIKKSIKKER SKULE

TILTAK:	ANSVAR:
GENERELT:	
Skulen skal ha ein plan for å ivareta elevane sin tryggleik til og frå skulen, enten dei går, sykklar eller blir kjørt.	Rektor
Skulen skal utarbeida rutinar for å ivareta tryggleiken på turar til fots, på sykkel, i bil/buss eller med kollektivtransport i skulen sin regi.	Rektor
Skulen skal ha gode rutinar for at planane blir følgt av dei tilsette og ha ein trafikkansvarlig lærar.	Rektor
TRAFIKKOPPLÆRING I SKULEN	
Skulen skal integrera trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftet sitt kompetansemål.	Rektor/tilsette
Skulen skal leggja til rette for at det vert gjennomført god trafikkopplæring.	Rektor/tilsette
SAMARBEID MELLOM SKULE OG HEIM	
Skulen sin læreplan for trafikk skal vera årleg tema på foreldremøte.	Rektor/tilsette/foresatte
Foreldre må verta involvert i skulen sitt trafikktryggingsarbeid, til dømes gjennom foreldra sitt arbeidsutval (FAU).	Rektor/tilsette/foresatte

HELSESTASJONEN:

TILTAK:	ANSVAR:
Tema: Sikring i bil av gravid - informasjon	Jordmor
Tema: Bilsete til baby - informasjon	Jordmor
<i>Nyfødt, 2 år, 4 år og skulestart.</i> Tema: Sikring i bil /barnesete informasjon + brosjyre.	Helsesøster
<i>6 mnd + 2 års kontroll:</i> Tema: Refleks på vogn, sikring av born og foreldre ved bruk av barnesete på sykkel. Bilsete tilpassa barnet.	Helsesøster
<i>4 års kontroll:</i> Tema: korleis reisa med barnet i trafikken – bruka gangfelt (der det er), stoppa før vi går over vegen, sjå til begge sider, bruk av refleks, sykkelhjelm og eigen sykkel	Helsesøster
<i>Skolestart:</i> Tema:: Tilpassa tohjuls sykkel, trenar på å sykla med barnet. Ikkje sykla aleine i trafikken før 10-12 års alderen. Vurdera trafikkmiljøet der de bur.	Helsesøster
<i>Ungdomskolen 8.klasse:</i> Tema: sitja på i bil når nokon køyrer fort og/eller er påverka av rusmidlar	Helsesøster
<i>Videregående:</i> Tema: Russetid, rus og bilkjøring, unge bilførara og fart	Helsesøster

SEKTOR FOR MILJØ OG TEKNIKK

TILTAK:	ANSVAR:
Sektoren har ansvar for drift og vedlikehald av kommunal veg , brøyting og veglys.	Sektor for miljø og teknikk
Ta i mot og følgja opp meldingar som kjem inn i samband med trafikktryggleik.	Sektor for miljø og teknikk
Sektoren skal følgja opp aktuelt arbeid som kjem inn under kommunen sitt arbeid med å verta ein trafikksikker kommune.	Sektor for miljø og teknikk

SEKTOR FOR HELSE, OMSORG OG SOSIAL

TILTAK:	ANSVAR:
Sektoren skal følge opp aktuelt arbeid som kjem inn under kommunen sitt arbeid med å verta ein trafikksikker kommune.	Sektor for helse, omsorg og sosial

B. HALDNINGSSKAPANDE TILTAK

1. Ein del av dei haldningsskapande tiltaka ligg inn under organisatoriske tiltak 8 A. Dette gjeld til dømes tiltak direkte retta mot eigen organisasjon og tiltak retta mot organisasjonen som eigar av barnehage/skule og helsestasjon.

2. SIKRINGSVEKE: Koordinera ei veke der organisasjonen innad og i samarbeid med bedrifter/friviljuge organisasjonar utad arbeider med mellom anna trafikktryggleik. Andre funksjonar denne veka kan ha er; fokus på brannvern, førstehjelp, rus m.m. Døme på trafikksikringstiltak i ei sikringsveke:

Eigen organisasjon:

- Born: Spesiell fokus på trafikk i barnehage/skule denne veka
- Tilsette: Fokus på trafikktryggleik i aktuelle møte denne veka.

Samarbeid med Fylkeskommunen:

- Inngå samarbeid med Osterøy Vidaregåande skule for å auka fokus på trafikksikringsarbeid mot ungdom.

Bedrifter:

- Oppretta samarbeid med bedrifter for å få dei til å retta fokus på trafikktryggleik for sine tilsette til og frå arbeid og i arbeidstida.

Yrkessjåførar:

- Initiera eit samarbeid med bedrifter for å få yrkessjåførar til å vera med på opplæring innan trafikktryggleik retta mot skulane.
- Samarbeid med bedriftene om haldningsarbeid innan trafikktryggleik for sjåførar.

Eldre i trafikken:

- Leggja til rette for trafikk - kurs for eldre 65 + i samarbeid med friviljuge organisasjonar.

Rus:

- Oppretthalda ordninga der politiet har årlege gjennomgåingar med russen om fart og rus.

3. KONTROLLAR:

FART/SIKRING I BIL: Politiet har ansvar for dette.

SIKRING AV KJØRETØY: Statens vegvesen har ansvar for dette.

C. MINDRE INVESTERINGSTILTAK – IKKJE PRIORITERT LISTE

Her er teke med tiltak som kan gjennomførast innan 2 -3 år utan omfattande planlegging. Tiltaka krev naudsynt godkjenning og løyve frå rette styresmakt i fylkeskommune eller kommune for å verta gjennomført.

Vegnr.	Strekning /Stad	Utfordring	Ønska tiltak frå innbyggjarane:
KV 45	Frå Bjørndalhandel og 100 m mot Kleiveland	Uoversiktlege kryss, for høg fart på kjøretøy.	Nedsetjing av fartsgrense til 50 km/t
KV 52	Frå riksveg 567 – Hosanger Montessoriskule	For høg fart på kjøretøy på skuleveg.	Nedsetjing av fartsgrense til 30 km/t.
KV 52	Frå riksveg 567 – Hosanger Montessori skule	Auka tryggleik for gåande.	Lys
KV Myking	Myking - Kallekleiv	Manglar sikring langs heile vegen	Rekkverk
KV Hatland skulesenter	Hatland skulesenter	Lite oversiktlig, mange farlige situasjonar	Einvegskjøring frå aust inn på terminal / parkeringsplass
KV Hatland skulesenter	Lonevåg skule	Problem med mange privatbilar ved skuleslutt	Innkjøring forbudt for privatbilar til snusløyfe for buss
KV Hauge	Hauge handel - skulen	Høg fart på kjøretøy	Senka fartsgrensa
KV Vevle	Espevoll - Rongved	Manglar sikring	Rekkverk
KV Vevle	KV Vevle	Manglar sikring	Rekkverk
KV Njåstad	Njåstad	Manglar snuplass	Ny snuplass
PV 97808	Øvstevegen Hosanger	Ynskje ny/alternativ skuleveg.	Rusta opp for å kunna brukast til skuleveg.
FV 359	Mjeldalen - Ambogen	Manglar sikring ved Blautmyrsvingen	Rekkverk
FV 360	Bruvik sentrum	Auka tryggleik for mjuke trafikkantar.	Fartsdemparar

FV 360	Bruvik sentrum	Auka tryggleik for mjuke trafikantar.	Nedsetjing av fartsgrense til 30 km/t
FV 360	Bruvik retning Olsnesskiftet forbi busetnad.	Auka tryggleik for mjuke trafikantar.	Nedsetjing av fartsgrense til 30 km/t
FV 360	Bruvik sentrum – mot kryss Båtaleitet/skulen	Fare for utkøyring	Autovern
FV 360	Mellom Bruvik og Skaftå	Låg støypekant	Høgare kant
FV 360	Vik	Nedsett sikt	Speil i uoversiktleg sving.
FV 360	Kvist - Leikneset	Låge støypekantar / manglar sikring. Det er mykje rygging og oppsamling av bilar og strekninga er rasutsett.	Høgare støypekantar / rekkverk Ynskjer tiltak for å redusera trafikk på denne vegen og føreslår tiltak som å stenge vegen for gjennomkjøring (open for buss, uttrykningskjøretøy og bebuarar eller evt. Fartsreduserande tiltak som gjer vegen mindre attraktiv å nytte.
FV 361	Frå Haus sentrum til Bussterminal	Auka tryggleik for gåande.	Lys
FV 361	Barnehage Haus	Auka tryggleik for mjuke trafikkantar.	Fotgjengarovergang
FV 361	Kiwi - Åsheimvegen	Auka tryggleik for mjuke trafikkantar.	Fotgjengarovergang
FV 363	Hatland - Rymleheia	Farleg utkjøring frå bussterminal, manler fortau	Flytte fotgjengerovergang nærmere Rymleheia
FV 365	Varmyra Kvammen	Lav støypekant, dårlig sikring	Høgare støypekant / rekkverk
FV 365	Eikeland - Øyjord	Lav støypekant, dårlig sikring	Høgare støypekant / rekkverk
FV 365	Solhaug - Hamreplass	Manglar sikring før utvida bru	Rekkverk
FV 365	Bleikli	Manglar sikring i Kvernhusbrekka	Rekkverk
FV 366	Tepstad	Manglar sikring frå	Rekkverk

		Møbelfabrikk mot Tepstad	
FV 367	Hjellvik	Manglar sikring deler av strekningen Hjellvik bedehus til Raknes	Rekkverk
FV 367	Rakes - Dale	Manglar sikring deler av vegen	Rekkverk
FV 367	Hjellvik - Børtveit	Manglar sikring mot elv	Rekkverk
FV 367	Greve - Borge	Manglar sikring deler av vegen	Rekkverk
FV 367	Borge - Hauvikdalen	Manglar sikring ved badeplass	Rekkverk
FV 368	Fotland grendahus-Grønskaret	Manglar sikring langs vatnet	Rekkverk
FV 368	Kjørgrovi - Hatland	Manglar sikring i sving	Rekkverk
FV 368	Lonevåg bussterminal – Hatland skulesenter	Farlig å krysse veg ved bensinstasjon	Nedsatt fartsgrense
FV 566	Busshaldeplass Hannisdalen	Høg fart på køyretøy	Vurdera å setja ned fartsgrense
FV 566	Ambogen	Dårlig sikt ut frå veg frå Haus	Fjerne deler av jordvoll
FV 566	Mjeldalen - Tirsåstunellen	Hjort som kryssar veg	Veglus langs heile strekket.
FV 566	Vesetgjelet	Manglar sikring mot elv	Rekkverk
FV 566	Orrheia - Mæle bru	Manglar sikring	Rekkverk
FV 566	Skjerping - Hartveit	Manglar sikring	Rekkverk
FV 567	Hauge	Vanskelig å sjå passasjerer ved busstopp retning Valestrand	Lys ved busstoppet
FV 567	Hauge skule	Dårlig sikt ut frå bussterminal	Fjerne deler av jordvoll
FV 567	Heldal	Manglar sikring mellom Heldal kryss og Mjøs pels	Rekkverk
FV 567	Ved Kleppsvågen/vatnet	Fare for utkøyning.	Rekkverk begge sider
FV 567	Avkjøring Kringastemma	Smal / krapp sving /glatt vinterstid/	Nedsetjing av fartsgrense til 40 km/t før brua i retning Valestrand

D. UTARBEIDING AV PLANAR – PRIORITERT LISTE

For å få gjennomført enkelte tiltak vil det vera naudsynt å utarbeida reguleringsplanar. Tiltaka krev naudsynt godkjenning og løyving frå rette styresmakt i fylkeskommunen eller kommunen for å verta gjennomført. 5 tiltak er prioriterte.

Vegnr.	Strekning /Stad	Utfordring	Forslag til tiltak frå innbyggjarane:	Prioritering
FV 362	Lonevåg sentrum	Uttrygt for mjuke trafikantar langs veg	Gangfelt forbi Osterøykroa	1.
FV 567 FV 567/ KV 46	Fotlandsvåg sentrum	Utrygt for mjuke trafikantar.	Utviding/utbetring av eksisterande busslommer i sentrum og ved butikken. Fortau gjennom sentrum. Oppmerking av gangveg. Fartsdumpar på hovudveg inn til sentrum og opp til skule.	2.
FV 567	Hoshovde - Hosanger	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gang- og sykkelveg	3.
FV 359	Mjeldalen	Utrygt for mjuke trafikantar. Smal veg på delar av strekket	Gang- og sykkelveg	4.
FV 567	Geitreim – Hosanger (med vekt på Bysheim sør – nord)	Uttrygt for mjuke trafikkantar.	Gang- og sykkelveg	5.
KV 75	Veg til Skår	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gang og sykkelveg	6.
FV 567	Før Ystadneset på veg mot Tysse	Smal veg	Auka bredde på veg	
FV 360	Stokko - Vik	Smal veg		

FV 360	Bruvik sentrum	Farleg kryss mot Eidsvika frå FV 360	Utbetring av kryss	
FV 365	Rundhovdesvingen	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gang - Sykkelsti	
FV 372	Frå fylkesveg mot Bernes	Dårleg veg, smal.		
RV 567	Himmelleitet – mot sentrum	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gangveg / fortau	
FV 567/ KV66	Valestrand Utkjøring gamle skulen	Utrygt for mjuke trafikantar.	Drop off sone	
KV 52	Frå 567 – Hosanger Montessori skule	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gangfelt	
KV 66	Skule – veg opp	Utrygt for mjuke trafikantar.	Utkøyring/avgrensing	
KV 71	Valestrand sentrum ved legekantor	Utrygt for mjuke trafikantar.	Lys, meir oversikt for mjuke trafikantar	
KV 73	Kryss Barnehage frå Fylkesveg til kommunalveg	Utrygt for mjuke trafikantar.	Fortau / evt alternativ gangveg til Valestrand	

BAKGRUNN FOR PRIORITERING AV BEHOV FOR UTARBEIDING AV PLANAR I FORHOLD TIL TRAFIKKSIKRING :

Stad	Hovudmål 0-4 km frå målpunkt	Potensiell bruk	Trafikkmengde	Manglande kollektivtilbod	Snitt poeng
FV362 Lonevåg sentrum	Ja - 4	3 – Mange brukarar	4 –Mykje trafikk	Ikkje aktuelt	3,7
FV 567 Fotlandsvåg sentrum	Ja – 4	3 – Mange brukarar	3- Mykje trafikk (gjennomgangstrafikk)	Ikkje aktuelt	3,3

FV 567 Hosanger- Hoshovde	Ja – 4	2-Eindell brukarar (Potensielt framtidig)	3- Mykje trafikk (gjennomgangstrafikk)	2-Noko tilbod	2,75
FV 359 Mjeldalen	Ja – 4	1 –Relativt få brukarar	2-Eindell trafikk	2-Noko tilbod	2,25
KV 75 veg til Skår	Nei – 0	1 –Relativt få brukarar	2-Eindell trafikk	2-Noko tilbod	1,25

KRITERIAR FOR PRIORITERINGAR FOR ØSTERØY

I prioriterte tiltak er det lagt inn vurderingskriterie med vekting.

- 1) Hovudmål er å sikra trygg framkome innafor ein radius på 4 km frå bustad til målpunkt som barnehage, skule og idrettsanlegg.
- 2) Potensiell bruk : Brukarar av tiltaket og framtidig vekst
- 3) Trafikkmengde. ÅDT eller område med høg trafikk innafor korte tidsrom.
- 4) Manglande kollektivtilbod som gjer det meir naudsynt for barn/unge å bruka sykkel som framkomstmiddel.
- 5) Desse vurderingskriteria er vekta frå ein skala på 4 poeng som er maksimal sum til 0 som er lågaste poeng. Toppscore er når det står opp om hovudmål, det er stor potensiell bruk eller høg trafikkmengd.

E. STØRRE INVESTERINGSTILTAK – PRIORITERT LISTE

Dette er store investeringstiltak som krev naudsynt godkjenning og løyve frå rette styresmakt i fylkeskommunen eller kommunen.

Vegnr.	Strekning /Stad	Utfordring	Forslag til tiltak frå innbyggjarane:	Prioritering
FV 567	Rådhuset – Hatlandsskiftet – Lonevåg barnehage	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gang - Sykkelveg	1.
FV 567	Loftås - Hauge	Utrygt for mjuke trafikantar.	Gang - Sykkelveg	2.
FV 360	Haus sentrum	Utrygt for mjuke trafikantar.	Omlegging av veg/fortau	3.
FV 566	Vesetgjelet		Endring av trase	4.
FV 567	Erstadsvingen - Hosanger	Smal sving. Is på fjellvegg og ut i veg på vinter.	Utbetring av veg	5.

BAKGRUNN FOR VURDERING AV PRIORITERING AV TILTAK – STØRRE INVESTERINGSTILTAK:

Stad	Hovudmål 0-4 km frå målpunkt	Potensiell bruk	Trafikkmengde	Manglande kollektivtilbod	Snitt poeng
Lonevåg/ Rådhus-Bhg	Ja – 4	4- Særs mange brukarar	3- Mykje trafikk	Ikkje aktuelt	3,7
Loftås-Hauge	Ja – 4	4 – Særs mangebrukarar	4- Mykje trafikk	0-Godt tilbod	3
Haus	Ja – 4	2-Eindel	2-Eindel trafikk	Ikkje aktuelt	2,7

sentrum		brukarar			
Hosanger	Ja - 4	1 –Relativt få brukarar	2 – Ein del trafikk	1 – noko tilbod	2
Erstadsvingen					
Vesetgjelet	Nei	1 –Relativt få brukarar	4 – Særs mykje trafikk	0-Godt tilbod	1,25

KRITERIAR FOR PRIORITERINGAR FOR ØSTERØY

I prioriterte tiltak er det lagt inn vurderingskriterie med vekting

- 1) Hovudmål er å sikra trygg framkome innafor ein radius på 4 km frå bustad til målpunkt som barnehage, skule og idrettsanlegg.
- 2) Potensiell bruk : Brukarar av tiltaket og framtidig vekst
- 3) Trafikkmengde. ÅDT eller område med høg trafikk innafor korte tidsrom.
- 4) Manglande kollektivtilbod som gjer det meir naudsynt for barn/unge å bruka sykkel som framkomstmiddel.
- 5) Desse vurderingskriteria er vekta frå ein skala på 4 poeng som er maksimal sum til 0 som er lågaste poeng. Toppscore er når det står opp om hovudmål, det er stor potensiell bruk eller høg trafikkmengd.

F. RASSIKRING – PRIORITERT LISTE

Vegnr.	Strekning /Stad	Utfordring	Prioritering
Fv 360	Bruvikvegen, Merkjesura	Rasfare	1.
FV 360	Bruvikvegen, Navena	Rasfare	2.
FV 360	Bruvikvegen, Storaviki	Rasfare	2.
FV 360	Bruvikvegen, Stokkaneset vest	Rasfare	2.
FV 360	Bruvikvegen, Tveit Øst	Rasfare	
FV 360	Kvisti vest	Rasfare	
FV 567	Bysheim	Rasfare	
FV 368	Herlandssvingane	Rasfare	

BAKGRUNN FOR VURDERING AV PRIORITERING AV TILTAK - RASSIKRING :

Prioriteringsliste frå Statens vegvesen blir lagt til grunn for prioritering av rassikring (Statens vegvesen (2015) skredsikringsbehovfor riks- og fylkesvegar i region vest):

HØGT PRIORITERT:			
Veg nr:	Strekning/stad	Type skred	Løysning
Fv. 360	Bruvikvegen, Merkjesura	stein	Nett
MIDDELS PRIORITERT:			
Fv. 360	Bruvikvegen, Stokkaneset vest	blautsnø/sørpeskred	
Fv. 360	Bruvikvegen, Storaviki	blautsnø/sørpeskred	Terrenginngrep, Stikkrenne/bru
Fv. 360	Bruvikvegen, Navena	stein	Nett
LÅGT PRIORITERT:			
Fv. 360	Bruvikvegen, Tveit Øst	stein	Nett

Fv. 360	Kvisti vest	jord og stein	Nett
---------	-------------	---------------	------

G. VEDLIKEHALD – IKKJE PRIORITERT LISTE

Vegnr.	Strekning /Stad	Tiltak
FV 360	Kvisti - Haus	Sikring av veg som sig ut
FV 360	Mellom Bruvik og Skaftå	Dårlig sikt pga vegetasjon
FV 360	Mellom Bruvik og Skaftå	Veglys lite funksjonelle pga vegetasjon
FV 360	Kvisti - Bruvik	Reinske grøfter /fylle med pukk.
FV 360	Bruvik kommunal kai	Utbetring
FV 360	Blom	Utbetring av tunell – lys, dekke i tunell
FV 360	Båtaleitet P-plass	Utbetring slik at bilane bruker P-plass og ikkje veg for parkering
FV 368	Kryss Hatland	Rydding av skilt. Ta ned, setja opp gjeldane skilt. Mellom anna retningsskilt
FV 566	Busslommer på Hannisdallinja	Manglar ved brøyting og strøing i henhold til trafikksikring
FV 567	Rundkjøring Lonevåg	Retningsskilt og rekkverk hindrar sikt.
KV 45	Får Bjørndal handel – 100 meter mot Kleiveland	Ta vekk vegetasjon som hindrar sikt
	Generelt	Dårleg standard på vegdekke.

H. IKKJE AKTUELLE TILTAK / ALLEREIE UTFØRTE TILTAK

Vegnr.	Strekning /Stad	Ynskje om tiltak frå innbyggjarane:
FV 360	Kvisti - Bruvik	Setje opp lyspunkt der det manglar.
FV 567	Hauge	Overgang
FV 567	Hauge	Lyskryss
KV	Bruvik Kløvika	Smal sving etter skulen
FV 367	Raknes	Farleg sving/kurve på veg inst i Raknesvågen

9.0 REALISERING

Ein vil kome tilbake til konkretisering av tidspunkt for tiltak gjennom det årlege kring økonomiplan- og budsjettarbeidet. Dette vil bli synleggjort i desse dokumentas handlingsprogram.

9.1 ØKONOMI

Ulike tiltak i planen vil måtte finansierast på ulike måtar. Blant anna gjennom årlege løyvingar i kommunens drift- og investeringsbudsjett, årlege løyvingar i fylkeskommunens drift- og investeringsbudsjett og av utbyggjarar i forhold til rekkefølgebestemmelser m.v.

10.0 SAMANDRAG

Bakgrunn:

Osterøy kommune har oppgåver som direkte og indirekte kan påverka trafikktryggleiken for innbyggjarane. Temaplanen for trafikksikring i Osterøy kommune 2016 – 2020 vil vera eit overordna verktøy for å setja i verk tiltak som kan redusera talet på ulukker og auka trafikktryggleiken i kommunen. Osterøy kommune byggjer planen på overordna styresmakter sin nullvisjon for drepne og alvorleg skadde i trafikken. Planen har tiltak på organisatoriske, førebyggjande, haldningsskapande og fysiske nivå.

Utfordringar for trafikktryggleiken i Osterøy kommune:

I kartlegginga av trafikktryggleiken på Osterøy er det i planen fokus på den følte uttryggleiken i tillegg til dei konkrete tala rundt ulukker. Vegane er smale og med til dels mykje svingar og dei er i liten grad tilrettelagt for mjuke trafikkantar. Det er grunn til å tru at dette kan vera med på at innbyggjarane vel bort helsefremjande transportmiddel. Innbyggjarane syner med sine innspel at den følte uttryggleiken er eit viktig tema for dei.

Osterøy kommune har i snitt hatt 6,7 ulukker pr år dei siste 10 åra. Av desse er 93 % blitt lettare skadd, medan 5 % alvorleg skadd og 2% drepne. Over halvparten av ulukkene er utforkøyringar, medan 18 % er møteulukker. Dei fleste ulukkene skjer på bar veg, over 50 % på tørr bar veg, medan 28 % er på våt bar veg. Resterande skjer på glatt underlag. I årsakssamanheng viser rapportar at høg fart og manglande førardugleik kan vera medverkande til ulukkesstatistikken.

Målsetjing for trafikksikringsarbeid i Osterøy kommune

Hovudmålet for Osterøy kommune er å redusera tal drepne og hardt skadde til null innan utgangen av planperioden og det skal vera trygt for innbyggjarane å velja helsefremjande transportløysingar.

Strategiar og satsing områder for Osterøy kommune

1. Starta arbeidet for å verta ein trafikksikker kommune i samsvar med kriteria frå Trygg trafikk.
 - Trafikksikker kommune
 - Trafikksikker barnehage
 - Trafikksikker skule
2. Utarbeida plan for gang- og sykkel. Gjera det tryggare å nytta sykkel i dei sentrale delane av kommunen. Målpunkt for barn og unge skal kunna bli nådd med sykkel.
3. Fysiske tiltak på vegnettet
Gjennom vegutforming og fysiske tiltak skal ein få eit vegnett som reduserer tal på drepne og skadde i trafikken.

Tiltak:

Tiltaka byggjer på ei samla vurdering av utfordringane på Osterøy. Dei byggjer på innspel som har kome inn i planprosessen og ein del av tiltaka er vidareføringar frå trafikksikringsrapporten frå 2003. Tiltaka er samla i kapittel 8. Dei er kategorisert som følgjer:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| A. Organisatoriske tiltak | E. Større invisteringstiltak |
| B. Haldningsskapande tiltak | F. Rassikring |
| C. Mindre investeringstiltak | G. Vedlikehald |
| D. Utarbeiding av planar | H. Ikkje aktuelle tiltak |

11.0 LITTERATUR:

Hordaland fylkeskommune (2014), Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 – 2017)

Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (NTP) og Regional transportplan (RTP)

Statens vegvesen (2013) Fylkes- og kommunale vegar Vegliste

Statens vegvesen (2014), Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, Sigurd Løtveit,

Statens vegvesen, 12.06.2014

Statens vegvesen (2015) skredsikringsbehovfor riks- og fylkesvegar i region vest

Statens vegvesen, Straksregisteret

Stortingsmelding nr.46 (1999 – 2000) Nasjonal transportplan 2002 – 2011.

Stortingsmelding nr. 26 (2012-2013) om Nasjonal transportplan 2014-2023

Temaanalyse eldreulykker 2005 – 2011 – Statens vegvesen

Trafikksikkerhetshåndboken (TØI 2012). <http://tsh.toi.no/>

Ungdata 2013

www.hordaland.no/ftu

<http://www.tryggtrafikk.no/>

12.0 VEDLEGG:



Nasjonal
vegdatabase

Årsdøgntrafikk med stedsnavn

Statens vegvesen

Fylke Komm	Veg	Fra HP	Km	Til HP	Km	Pars. Lengde	Fra stedsnavn	Til stedsnavn	Total ADT	% lange	År
12 00	FV 359	1	0,000	1	0,285	285	HAUS KAI		800	5	2013
12 00	FV 359	1	0,285	1	3,597	3312		SANDBREKKANE X566	900	5	2013
12 00	FV 359 699	0,000	699	0,003		3	SANDBREKKANE X566	SANDBREKKANE X566	900	5	2013
12 00	FV 360	1	0,000	1	0,509	509	HAUS KAI XF359		800	5	2013
12 00	FV 360	1	0,509	1	3,441	2932		TRÆLDALEN X566 R	650	5	2013
12 00	FV 360	1	3,441	2	10,485	21944	TRÆLDALEN X566 R	HAKANES	400	5	2013
12 00	FV 360 600	0,000	600	0,005		5	HAUS KAI XF359	HAUS KAI XF359	800	5	2013
12 00	FV 361	1	0,000	1	0,515	515	HAUSVIK XF359		700	5	2013
12 00	FV 361	1	0,515	1	2,626	2111		VOTLO XKV	500	5	2013
12 00	FV 361 600	0,000	600	0,003		3	HAUSVIK XF359	HAUSVIK XF359	700	5	2013
12 00	FV 362	1	0,000	1	5,939	5939	ROLLAND XARM	SOLBJØRG BRU XF363	1200	10	2013
12 00	FV 362	1	5,939	1	7,317	1378	SOLBJØRG BRU XF363	LONE BRU X567	750	10	2013
12 00	FV 362	1	7,317	1	9,463	2146	LONE BRU X566	LONEVÅG XF368	1000	10	2013
12 00	FV 362	1	9,463	1	9,719	256	LONEVÅG XF368		2800	10	2013
12 00	FV 362 50	0,000	50	3,041		3041	LONE BRU X566		250	10	2013
12 00	FV 365	1	0,000	1	1,410	1410	VALESTR.FOSS X567		1200	5	2013
12 00	FV 365	1	1,410	1	7,461	6051			300	5	2013
12 00	FV 365	1	7,461	1	12,260	4799		TVEITASKARET XF366	350	5	2013
12 00	FV 365 600	0,000	600	0,004		4	VALESTR.FOSS X567	VALESTR.FOSS X567	1200	5	2013
12 00	FV 365 699	0,000	699	0,003		3	TVEITASKARET XF366	TVEITASKARET XF366	350	5	2013
12 00	FV 366	1	0,000	1	2,652	2652	N.VALESTRAND X567	TVEITASKARET XF365	650	5	2013
12 00	FV 366	1	2,652	1	6,543	3891	TVEITASKARET XF365	BIRKELAND NORD XKV	360	5	2013
12 00	FV 366	1	6,543	1	7,333	790	BIRKELAND NORD XKV	HJELLVIK XF367	350	5	2013
12 00	FV 366 600	0,000	600	0,003		3	N.VALESTRAND X567	N.VALESTRAND X567	650	5	2013
12 00	FV 366 699	0,000	699	0,003		3	HJELLVIK XF367	HJELLVIK XF367	350	5	2013
12 00	FV 367	1	0,175	1	0,303	128			600	5	2013
12 00	FV 367	1	0,303	1	7,042	6739		HJELLVIK XF366	450	5	2013
12 00	FV 367	1	7,042	1	10,925	3883	HJELLVIK XF366	DALE	350	5	2013
12 00	FV 368	1	0,000	1	0,097	97	LONEVÅG BUSST X567		2600	6	2013
12 00	FV 368	1	0,097	1	0,945	848		HATLANDSKIFTET XF363	1800	5	2013
12 00	FV 368	2	0,000	2	2,005	2005	HATLANDSKIFTET XF363		1300	5	2013
12 00	FV 368	2	2,005	2	5,470	3457			600	5	2013
12 00	FV 368	2	5,470	2	10,859	5389			300	5	2013
12 00	FV 368 600	0,000	600	0,011		11	LONEVÅG BUSST X567	LONEVÅG BUSST X567	2600	6	2013
12 00	FV 372	1	0,000	1	1,629	1629	BYRKJELAND X567	INDRE BERNES 'KV	300	5	2013
12 00	FV 372 600	0,000	600	0,004		4	BYRKJELAND X567	BYRKJELAND X567	300	5	2013
12 00	FV 566	1	0,436	1	0,917	481			3200	10	2014
12 00	FV 566	1	0,917	1	3,877	2960		SANDBREKKANE XF359	3300	10	2014
12 00	FV 566	5	3,800	5	5,341	1741	SANDBREKKANE XF359	ROLLAND XARM	3300	10	2014
12 00	FV 566	6	0,000	6	5,423	5423	ROLLAND X566	HANNISDAL X567	3000	10	2014
12 00	FV 566 70	12,000	70	12,247		247	KVISTI BOMST X566	TRÆLDALEN XF360	300	10	2014
12 00	FV 566 601	0,000	602	0,003		18	KVISTI BOMST X566	TRÆLDALEN XF360	300	10	2014
12 00	FS 567	3	0,000	3	2,500	2500	BREISTEIN	VALESTRANDFOSS	517	5	2014
12 00	FV 567	5	0,000	5	0,115	115	VALESTRANDFOSS FK	VALESTR.FOSS XF365	600	6	2014
12 00	FV 567	5	0,115	5	0,859	744	VALESTR.FOSS XF365	N.VALESTRAND XF366	2500	8	2014
12 00	FV 567	5	0,859	5	3,460	2601	N.VALESTRAND XF366		2800	8	2014
12 00	FV 567	5	3,460	5	3,947	487		HANNISDAL X566 ARM	3000	8	2014
12 00	FV 567	5	4,001	5	5,128	1127	HANNISDAL X566 ARM		3600	8	2014
12 00	FV 567	5	5,128	5	7,345	2217			3500	8	2014
12 00	FV 567	5	7,372	5	7,425	53		Lonevåg	1500	10	2014
12 00	FV 567	7	0,315	7	4,475	4160	Lonevåg		1500	10	2014
12 00	FV 567	7	4,475	7	8,423	3948			1200	7	2014
12 00	FV 567	7	8,423	7	14,102	5679		FOTLANDSVÅG XF368	700	10	2014



Årsdøgntrafikk med stedsnavn

Statens vegvesen

Fylke Komm	Veg	Fra HP	Km	Til HP	Km	Pars. Lengde	Fra stedsnavn	Til stedsnavn	Total ADT	% lange	År
12 00	FV 567	7	14,102	8	0,881	889	FOTLANDSVÅG XF368	BYRKJELAND XF372	700	10	2014
12 00	FV 567	8	0,881	8	6,815	5921	BYRKJELAND XF372	TYSSEBOTN FK	500	10	2014
12 00	FV 567	70	0,000	70	0,140	140			50	90	2014
12 00	FV 567	80	43,000	80	43,112	112	LONEVÅG BUSST XF368	LONEVÅG BUSST X567	50	50	2014
12 00	FV 567	405	0,000	405	0,106	106	HANNISDAL X566 ARM	HANNISDAL RKJ X567	4800	8	2014
12 00	FV 567	406	0,000	406	0,083	83	Lonevåg rkj	Lonevåg rkj	4000	8	2014
12 00	FV 567	605	0,000	606	0,004	10	LONEVÅG BUSST XF368	LONEVÅG BUSST X567	50	50	2014
12 53	KV 1000	1	0,000	1	0,003	3	SOLBJØRG BRU X566	SOLBJØRG BRU X566	800	5	2012
12 53	KV 1000	1	0,003	1	2,258	2255	SOLBJØRG BRU X566		800	5	2012
12 53	KV 1000	1	2,258	1	2,806	548		HATLANDSKIFTET XF368	1300	5	2012
12 53	KV 1000	1	2,806	1	2,809	3	HATLANDSKIFTET XF368	HATLANDSKIFTET XF368	1300	5	2012