



Kommunedelplan for trafikktryggleik 2014 – 2025

VEDTEKEN PLAN

Planutvalet 22. januar 2014

Kommunestyret 13. februar 2014

FORORD

Det er gjort vedtak om at kommunedelplan for trafikktryggleik 2007 – 2010 skal oppdaterast.

Kommunen sitt Planutval er styringsgruppe for planarbeidet. Det er sett ned ei eiga arbeidsgruppe:

Kjell Ese, Høyanger kommune

Arne Hauge, Høyanger kommune

Hilde Ullebø, Høyanger kommune

Synne Vefring, Høyanger kommune

Nils Husabø, Asplan Viak

Gruppa hadde møte 14.06.13 med gjennomgang og drøfting av gjeldande plan.

Framlegg til planprogram vart så utarbeidd og sendt på høyring i samsvar med reglane i plan- og bygningslova – med frist for innspel 16.09. Planutvalet vedtok planprogrammet med endeleg verknad i sak 021/13.

Parallelt med høyring av planprogrammet, vart det henta innspel om trafikktryggingsarbeid og om trafikkfarlege punkt på vegnettet. Dei innkomne innspela vart, saman med ei skisse til plan, drøfta av arbeidsgruppa 14.10.2013.

Planutvalet vedtok i møte den 03.12.2013 å sende framlegg til kommunedelplan for trafikktryggleik 2014-2025 til offentleg ettersyn jf. PBL § 11-14. Frist for å komme med merknadar vart sett til 20. januar 2014.

INNHALD

1. INNLEIING, s.4
 - 1.1. Ein trygg kommune
 - 1.2. Oppbygging av planen

2. OM HØYANGER KOMMUNE – MED FOKUS PÅ TRAFIKKTRYGGLEIK, s.5
 - 2.1. Busetnad
 - 2.2. Vegnett
 - 2.3. Trafikkmønster
 - 2.4. Skular og barnehagar
 - 2.5. Trafikktryggingsarbeid

3. REGISTRERINGAR OG PROBLEMANALYSE, s.10
 - 3.1. Grunnlag for prioriteringar
 - 3.2. Definisjonar
 - 3.3. Ulukkesstatistikk
 - 3.4. Utrygge stader på vegnettet
 - 3.5. Hovudkonklusjonar

4. ORIENTERING OM IKKJE-FYSISK TRAFIKKTRYGGING, s.15
 - 4.1. Opplæring og informasjon
 - 4.2. Planlegging, forvaltning og kontroll

5. VISJON OG MÅL, s.18
 - 5.1. Nullvisjonen
 - 5.2. Hovudmål og delmål

6. HANDLINGSPLAN 2014 – 2018, s.20
 - 6.1. Satsingsområde
 - 6.2. Om tiltaka i planen
 - 6.3. Prioriteringskriteria som er brukte
 - 6.4. Ikkje-fysiske tiltak
 - 6.5. Tiltak på E39 og Fv55
 - 6.6. Tiltak på resten av fylkesvegnettet
 - 6.7. Tiltak på kommunalt vegnett
 - 6.8. Rullering av handlingsplan

- Vedlegg 1: Kriteria for handsaming av søknader om trafikktryggingstiltak (ikkje endra)
- Vedlegg 2: Nærare omtale av nokre konkrete verkemiddel (ikkje endra)
- Vedlegg 3: Trafikkfarlege stader – opplevd utryggleik
- Vedlegg 4. Samandrag innspel
- Ulukkeskart: Politirapporterte ulukker 2005 – 2012 (Statens vegvesen)

1. INNLEIING

1.1 EIN TRYGG KOMMUNE

Trafikktrygging - eit vedvarande arbeid

Høyanger kommune er godkjend etter WHO sine kriteria for "Trygge Lokalsamfunn". Trafikktryggleik er på dagsorden i kommunen, og mange store og små trafikktryggingstiltak er gjennomførde kvart år. For å systematisere dette arbeidet, vart det i 2006 utarbeidd ein samla trafikktryggleiksplan (planperiode 2007 – 2010) for heile kommunen. Planen som no vert lagt fram, er ein revisjon av planen frå 2006.

Registrering og analyse av trafikkulukker dei siste åra gir eit bilete av ulukkes risikoen på vegnettet i Høyanger. I tillegg har det og vore viktig å sjå på innspel og kommentarar frå innbyggjarane. Trafikktrygging handlar mellom anna om fartsdemping, gang- og sykkelveg, siktrydding, vegutbetring, og ei rekkje andre fysiske tiltak. Likevel er det slik at trafikktrygging også må handle om haldningar, trafikantåtferd og andre ikkje-fysiske tiltak.

Målet med denne planen

Trafikktryggleiksplanen skal vere styrande for trafikktryggingarbeidet. Sjølv om ein dei siste åra har fått gjennomført viktige tiltak, er det mykje å ta fatt på. Målet med planen er difor mellom anna å gi:

- oppdatert analysegrunnlag
- grunnlag for prioriteringar
- handlingsplan
- kriteria for kommunal sakshandsaming

Planen skal vere handlingsretta, der tiltaka vert prioriterte ut frå ei samla vurdering av ulukker, uhell og utryggleik.

1.2 OPPBYGGING AV PLANEN

Kap 2; Presentasjon av Høyanger kommune

- kort om grunnleggjande fakta som har noko å seie for trafikktryggleik.

Kap 3; Registreringar og problemanalyse

- oppdatert status om trafikktryggingproblema i kommunen, med konklusjonar.

Kap 4; Ikkje-fysisk trafikksikring

- om tiltak som gjeld opplæring, haldningsskaping, kontrollverksemd, arealplanlegging mv.

Kap 5; Visjon og mål

- visjon og mål for planperioden.

Kap 6 Handlingsplan

- prioriteringskriteria.
- tiltakslistar, inkl. riksveg, fylkesveg og kommunal veg (ulike ansvarsområde).
- straktiltak/langsiktige tiltak.
- kriteria for kommunal sakshandsaming.

2. OM HØYANGER KOMMUNE – MED FOKUS PÅ TRAFIKKTRYGGLEIK

2.1 BUSETNAD

På begge sider av fjorden!

Høyanger er den einaste kommunen som ligg på begge sider av Sognefjorden. Kommunesenter og stad for kommuneadministrasjonen er Høyanger, tettstaden som vart den første verkelege "industribyen" i Sogn og Fjordane.

Kommunen dekkjer i alt 907 km², men over nitti prosent av arealet ligg høgare enn 150 m.o.h. Næringsgrunnlaget er i hovudsak knytt til aluminiumsindustri, ein del småindustri, detaljhandel og servicenæringar, og jordbruk i bygdene langs fjorden. Kommunen er elles ein kraftkommune med store utbyggingar i fjellområda. Dei kommunale tenestetilboda er godt utbygd.

2.2 VEGNETT

Hovudårer og sidevegnett

E39 Kyststamvegen og Fv55 er hovudårene gjennom kommunen. E39-strekninga frå ferjekaien i Lavik til grensa mot Gaular er på rundt 3 mil. Om lag tilsvarande lengd er det på Fv55 Vadheim-Høyanger-Balestrand grense. Fv607 ca. 7 km Lavik – Hyllestad grense er og til dels ein gjennomfartsveg.

Dei resterande fem fylkesvegane utgjer til saman 102 kilometer:

Fv8 (Ikjefjord –Hest og Fv92 (Ortnevik - gr. Masfjorden) ligg sør for Sognefjorden. Nord for fjorden ligg Fv63 (Lavik - gr. Hyllestad), Fv91(Vidjeh - Sørestrandsvatnet) og Fv93 (Lia - gr. Fjaler). Det er og eit kommunalt vegnett på rundt 100 kilometer av varierende standard.

Varierende vegstandard

Hovudårene i Høyanger har varierende standard.

E39 frå Lavik til Gaular grense (og også vidare nordover) har lenge vore kjent for låg standard og stadvis stor rasfare. Omlegginga av den rasfarlege strekninga Teigen-Bogen i 2004, og nettopp gjennomført utbetring av Torvund-Teigen, har hjulpet på dette.

Den siste opna 10. desember 2012, og vegen vart då korta ned med om lag 1 kilometer ved bygging av ein tunnel på 2,5 kilometer. Dette fjerna to problematiske stigningsparti ved Torvundåsen. Neste steg for utbetring av E39 i kommunen, er Bogen – Gaular (m.a. gjennom Vadheim).

E39 Lavik ferjekai har vore ein flaskehals m.a. med trange oppstillingstilhøve som har gjeve negative verknader for trafikktryggleik i lokalsamfunnet. Kai/oppstillingsområde og den næraste delen av E39 er no under opprusting.

Fv55 er utbeta ein del, men framleis står det att store, ressurskrevjande anleggsarbeid før vegkvaliteten er tilfredsstillande. Spesielt gjeld dette dei strekningane der vegen går gjennom utbygde område, der problema gjerne er knytt til dårlege tilhøve for gåande og syklende, mange avkøyrslar og for høgt fartsnivå. Standarden på fylkesvegane elles og dei kommunale vegane varierer frå akseptabel til svært dårleg.

Høyanger kommune har relativt lite gang- og sykkelveg, i alt 9,8 km (fortau ikkje medrekna) der kommunen sjølv eig 3,2 km. Gang- og sykkelvegane er hovudsakleg lokaliserte i og nær sentrumsområda. Dette er ei utfordring ved utbetring av vegnettet. På grunn av at det mange stader er bratt, vil utviding med gang- og sykkelveg føre til høge kostnader og store inngrep i terrenget. Av fartsdempende tiltak har ein teke i bruk fartshumpar på enkelte kommunale vegar.

2.3 TRAFIKKMØNSTER

Ein del gjennomgangstrafikk på hovudvegane

Hovudtrafikkårene E39 og Fv55 har begge ein viktig funksjon mellom anna for mange dagpendlarar til Høyanger og bedriftene der, og likeeins til regionsenteret Førde. Kanskje spesielt for Fv55 fører dette til ei trafikkopphoping i ved arbeidsstart –og slutt. Sommartid er det stor turisttrafikk både på E39 og dels på Fv55.

E39 i kommunen er ein del av kyststamvegen, og dermed hovudåra nord-sør på Vestlandet. Dette er difor ei strekkje med mykje gjennomgangstrafikk og trafikkmonster prega av ferjestrekninga Oppedal-Lavik.

Det er faste teljepunkt i eller nær kommunen på 3 stader langs E39: Ferja Oppedal-Lavik, Bogstunnelen og Årbergdalen (over grensa til Gaular). Trafikken vert rekna ut som ÅDT (årsdøgntrafikk), dvs. samla tal på køyretøy som passerer (begge retningar) eit snitt på vegen i løpet av eitt år, dividert med 365.

På Oppedal –Lavik var ÅDT 1140 i 2012 – ein auke frå 978 i 2007. Dette vil seia årleg auke på opp mot 3,5%.

ÅDT i Bogstunnelen litt utom Vadheim var 1717 i 2012 - med 18% tungtrafikk. ÅDT på E39, strekkja Lavik- Vadheim var i 1999 kring 1350, med ein tungtrafikkdel på omlag 16%, slik at det har vore om lag 27% auke på desse åra. Dette tilsvarar ein årleg vekst på litt under 2% generelt – men større vekst for tungtrafikk.

Frå Vadheim og nordover er det større trafikk – med ÅDT 2063 i Årbergdalen (sør for Sande). I 1999 var trafikken ved Sande ÅDT 1750, slik at det også her er ein monaleg auke.

Fv55 frå Vadheim til Høyanger og vidare er hovudåra frå kommunen austover mot Balestrand, Indre Sogn og Austlandet, men har også høvesvis meir lokal trafikk enn E39. Her har vi teke utgangspunkt i kjende ÅDT-tal frå 1999.

ÅDT i 1999 mellom Vadheim og Kyrkjebø var rundt 1000, og viss vi legg inn trafikkauke opp mot det som har vore på E39, kan ÅDT for 2012 ha kome opp på over 1250. Mellom Kyrkjebø/Nordeide og Høyanger er trafikken naturleg nok større med ÅDT kring 1450 i 1999, som kan bety om lag 1800 i 2012.

Størst trafikk på Fv55 finn ein i Høyanger sentrum med ÅDT 2900 i 1999 og dermed kanskje 3500 i 2012. Vidare austover gjennom Høyangertunnelen og mot Balestrand, gjekk det omlag 500 køyretøy i døgeret i snitt i 1999 og dermed kanskje mellom 600 og 650 i 2012.

Mindre trafikk på fylkesvegnettet elles

Trafikken på desse vegane er langt mindre enn på hovudårene. Det meste er lokal trafikk, med unntak for Fv607 Lavik – Hyllestad grense, der det er noko trafikk knytt m.a. til industri- verksemd og ferjekai i Leirvikområdet (Hyllestad).

2.4 SKULAR OG BARNEHAGAR

Barnehagar

Det er i alt 6 barnehagar med til saman 183 born fordelt slik:

Bjordal – 10, Lavik – 21, Vadheim – 16, Kyrkjebø – 32, Olderdalen – 59, Hjetland – 45

Utryggleik i samband med levering og henting av born i barnehage er ofte eit problem. Fysisk tilrettelegging er viktig, men samstundes er det også foreldre sitt ansvar å vise aktsemd ved køyring der små born ferdist.

Spreidd skulestruktur

Skular og skuleveg er sentralt i høve til trafikktrygging og utryggleik. I Høyanger er det naturleg nok ein spreidd skulestruktur, der rundt 563 grunnskuleelevar er fordelte på fem offentlege skular rundt i kommunen. Klasseinndeling og elevtal 2013/14 går fram av lista nedanfor, saman med oversyn over dei som får skuleskyss pga. farleg skuleveg.

Høyanger skule (klasse 1-10), 371 elevar – ingen med skyss pga. farleg skuleveg

Kyrkjebø skule (klasse 1-7), 53 elevar - 4 med skyss pga. farleg skuleveg

Vadheim skule (klasse 1-7), 31 elevar - 1 med skyss pga. farleg skuleveg

Lavik skule (klasse 1-10), 62 elevar - 4 med skyss pga. farleg skuleveg

Bjordal skule (klasse 1-10), 46 elevar - 1 med skyss pga. farleg skuleveg

Vanlege avstandsreglar (bustad-skule) gjeld for fri skuleskyss. Det vil seie 2 km for seks-åringar og 4 km for elevar elles. Mange elevar i skulen har såleis fri skuleskyss ut frå avstand til skulen.

Elevar kan også få fri skuleskyss ved spesielle tilhøve som farleg skuleveg. Skuleåret 2013/14 er det, slik det går fram av lista over, i alt 10 elevar som har skuleskyss pga. farleg veg. Dette gjeld desse strekningane, jf. sak 113/12 i kommunestyret, 20.nov-12:

1	Skyss for 1. klasse – under 2 km
	Førde – Bjordal skule Indredalen – Vadheim skule Håland, inkl bustader fram til bru ovafor gravplassen
2	For elevar i 1.- 4. klasse reiseavstand under 2/4 km
	Kleivane - Kyrkjebø skule Ringereide - Lavik skule Dyrnesli - Vadheim skule
3	For elevar i 1. – 10. klasse
	Trødal – fylkesveg, tilskyss til skuleskyss - Bjordal skule Hellebø – Lavik Alværa – Lavik skule

Vidaregåande skule

Denne vert driven av fylkeskommunen og er lokalisert til Høyanger sentrum.

2.5 TRAFIKKTRYGGINGSARBEID

Mange involverte

Trafikktryggingsarbeid gjeld fysiske utbetringar på vegnettet, men også ikkje-fysiske tiltak som opplæring, haldningsskaping, kontroll, ulike aksjonar, arealplanlegging, osb. Det er viktig med ei brei tilnærming, der trafikktrygging ikkje berre er noko som skal "byggjast" av vegvesenet eller kommunen. Kombinasjon av mange typar tiltak må til.

Høyanger kommune

Denne trafikktryggleiksplanen er ein overordna styringsreiskap for trafikktryggingsarbeidet. Kommunen sitt eige ansvar for tiltak gjeld mellom anna:

Skuleverket har eit ansvar for førebyggjande trafikktryggingsarbeid, der opplæring og haldningsskapingande arbeid er sentrale oppgåver. Nokre av barnehagane driv og trafikktryggleiksarbeid etter opplegg frå Trygg Trafikk

Skulane har eigne planar for haldningsarbeid der FAU og foreldra er involverte. Det vert sendt skriv til foreldra og teke opp på foreldremøte aktuelle tema - t.d. om transport/avsetjing av skuleborna på ein mest mogleg trafikktrygg stad og måte – slik at det også er trygt for andre born i området.

Grunnskulen (1-10 kl.) driv trafikkopplæring, m.a. gjennom aksjon skuleveg kvart år og tryggleiksveka (september). Det er utdeling av refleksvestar til 1 klasse.

Det vert t.d. skipa til:

Aktiv skuleveg gå/sykle, "Gangerolv" (5-7 kl. Kyrkjebø skule) og "Busse og Rulle" (1 kl. Lavik skule). Morgontur med refleks kvar dag om hausten.(Bjordal skule)

Tenesteområde plan og utvikling har ansvaret for tryggleiken på det kommunale vegnettet. Kommunen planlegg, byggjer og held ved like kommunale vegar. Oppsetting av veglys vert dels kosta av kommunen, dels av private. Drift av veglys vert kosta av kommunen (med noko tilskot for riksveg). Høyanger kommune har i dag veglysansvar for rundt 38 km. veg (ca. 1400 punkt), og ansvar for om lag 8 km gang- og sykkelveg. Kommuneplan, kommunedelplanar og reguleringsplanar vert utarbeidde av kommunen.

Kommunen har ansvar for folkehelsearbeidet lokalt, jf. «Folkehelselova»

Fylkeskommunen

Fylkeskommunen har (jf. vegtrafikklova §40) eit særskilt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggingsarbeidet i fylket. Trafikktryggingsutvalet (FTU) har ansvar for fylkeskommunen sitt trafikktryggingsarbeid – m.a. utarbeiding av fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging og utdeling av midlar frå «aksjon skuleveg» (f.o.m. 2014: «TIK-midlar»). Fylkeskommunen har og eit samordna ansvar knytt til folkehelsearbeidet.

Fylkeskommunale Høyanger vidaregåande skule har trafikk som tema i undervisning og i folkehelsegrupper på skulen. T.d. er det samarbeid med lensmann og biltilsyn om informasjon til russen og om kontroll av russebilar/rus. Fylkeskommunen er og ein stor

vegeigar og har såleis ansvar for konkret fysisk trafikktryggingsarbeid på fylkesvegane – det praktiske ansvaret er plassert hjå vegvesenet.

Politiet driv trafikktryggingsarbeid innanfor fleire hovudområde:

- Førebyggjande arbeid med informasjon og trafikkopplæring. Politiet/Lensmannskontoret vitjar born i 1-, 5-, og 8.klasse. I tillegg stiller dei opp dersom skulane melder si interesse.
- Trafikkkontrollar (fart, promille, åtfærd, verneutstyr).
- Etterforsking av trafikkulukker/lovbrot.

Statens vegvesen har hovudansvar for trygg ferdsle på riks- og fylkesvegnettet, både planlegging, bygging og drift/vedlikehald. Dei har også ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelvegar langs riksveg, og sakshandsaming/gjennomføring ved søknader om t.d. gangfelt, fartsgrense og liknande.

Etaten gjennomfører ulike trafikantretta aksjonar. Førde trafikkstasjon dekkjer Høyanger og gjennomfører kontrollar av køyrety, førarprøvar, ulukkesetterforsking og tilsyn/god-kjenning av verkstader og køyreskular.

Fylkesmannen ved fylkeslækjaren

§34 i vegtrafikklova gjev rett til å kalle tilbake førarrett for motorvogn m.m. ut frå særlege tilhøve. Føremålet er å fjerne trafikkfarlege køyrande – som t.d. har helsesvikt eller som misbrukar medikament/rusmidlar. T.d. vil vi når vi vert eldre få auka risiko for slik helsesvikt. Fylkeslækjaren har ansvar for å handsame og vurdere §34-saker som vert innmelde av lækjar og politi.

Her i fylket er det no i gang eit prosjekt – «førarkortprosjektet», som skal samordne innsatsen som dei ulike etatane – t.d. politi, helsevesen og vegstyresmakter – har på dette feltet.

Andre aktørar

Også ei rekkje andre aktørar deltek på ulike vis i det daglege trafikktryggingsarbeidet, t.d.:

- Trygg Trafikk.
- Firda Billag m.fl. (m.a. skuleskyss).
- Redningstenesta/ambulanse: utrykning ved ulukker.
- Trafikkskulane.

3. REGISTRERINGAR OG PROBLEMANALYSE

3.1 GRUNNLAG FOR PRIORITERINGAR

Kapittelet inneheld registreringar og problemanalyse for trafikktryggleikssituasjonen i Høyanger. Dette er viktig for å gi eit best mogleg grunnlag for prioriteringar og tiltak.

Data om ulukker er henta frå Statens vegvesen sitt register over politirapporterte ulukker. Det er ei vesentleg underrapportering av trafikkulukker. I snitt reknar ein med at rapporteringsgraden kan liggje heilt ned mot 30 prosent for alle ulukker totalt (høgare for alvorlege ulukker). Spesielt reknar ein med store mørketal for eineulukker med moped og sykkel.

Materialet om utryggleik er i første rekkje basert på opplysingar frå skular, lag og enkeltpersonar som no har kome med innspel, samt tidlegare planarbeid. Viktig er også sjølvstøtt lokalt kunnskap om trafikktryggingssproblem hjå Høyanger kommune, lensmann m.fl.

3.2 DEFINISJONAR

Skadegrad

Skadekategoriene er: drepne, svært alvorleg skadde, alvorleg skadde og lettare skadde:

Drepen – ”Død innan 30 dagar som følgje av skadane”

Svært alvorleg skadd – ”Skade som truar liv eller fører til varige mein, 30-100% medisinsk invaliditet”

Alvorleg skadd – ”Skade som ikkje er livstruande, 0-30% medisinsk invaliditet”

Lettare skadd – ”Skade som medfører kortvarig behandling og ikkje etterlet varige mein av betydning”

Ofte vert svært alvorleg og alvorleg skadd slegne saman til kategorien: «hardt skadd»

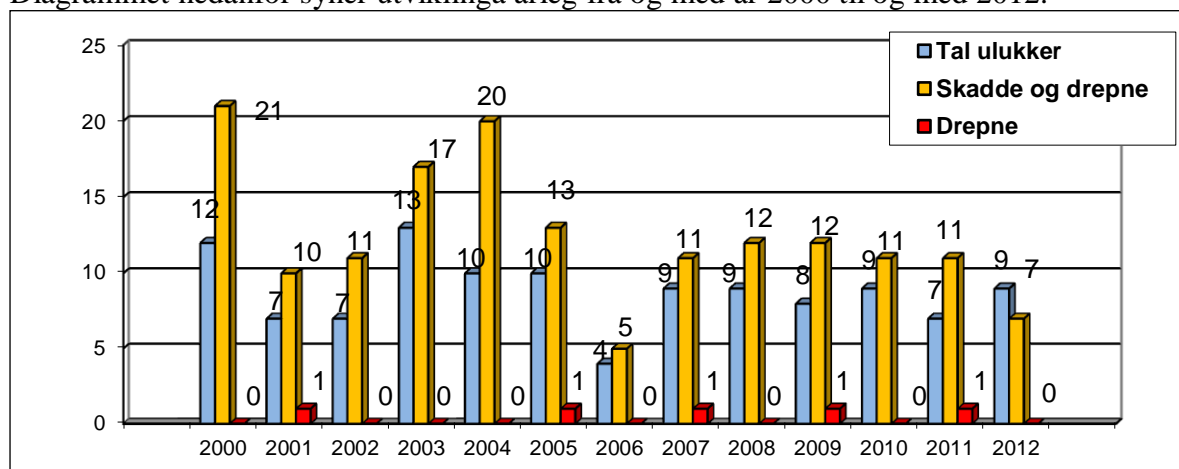
Trafikkuhell

Uhell utan personskade men med materielle skadar på køyrety vert registrert med skademelding i TRAST-registeret (Norges Forsikringsforbund). Denne statistikken stadfester at det er store mørketal i registeret over politirapporterte ulukker.

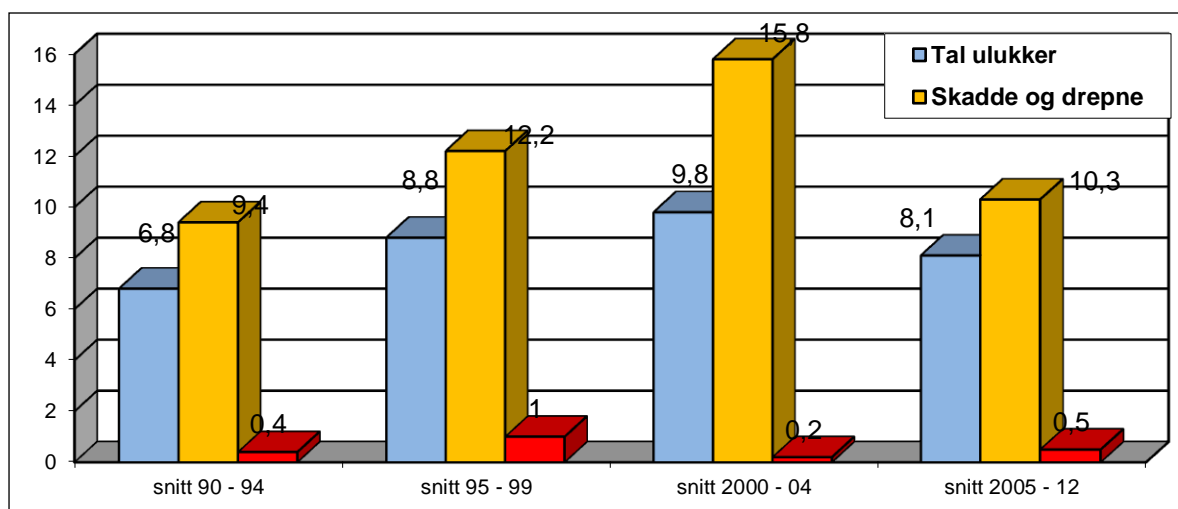
3.3 ULUKKES-STATISTIKK

Utvikling over tid

Diagrammet nedanfor syner utviklinga årleg frå og med år 2000 til og med 2012.



Reporterte personskadeulukker Høyanger 2000 - 2012



Rapporterte personskadeulukker i Høyanger – årleg snitt: tal ulukker, tal skadde/drepne

Framstillinga over syner årleg snitt i fire periodar frå og med 1990 til i dag. I perioden 2000 – 2004, som låg til grunn for førre plan, var det eit årleg snitt på om lag 10 ulukker og 16 drepne/skadde - det hadde då vore ein auke i tal ulukker og skadeomfang frå 1990 og utover.

I perioden 2005 – 12 (8 år) er det årlege snittet nede på eit noko lågare nivå att – med om lag 8 ulukker og 10 omkomne/skadde i årleg snitt. Det er difor von om at den negative trenden er snudd. Men ein har likevel ikkje oppnådd målet førre plan hadde om: «ingen dødsulukker samt å kome ned mot 7 personskadeulukker årleg».

I 5-årsperioden 90 – 94 omkom to personar, i 95 – 99 fem og i 2000 – 2004 «berre» ein. I perioden 2005 – 12 (8 år) var det diverre 4 som omkom – dvs. litt over nivået i 90 – 94, men likevel berre om lag halvdelen av nivået i 95 – 99.

Ulukkesnivået (politirapporterte ulukker) - samanlikning med fylket

I 2005 – 2012 hadde Høyanger 65 ulukker og 89 drepne/skadde (av dei 4 omkomne)

Fylket hadde i same periode 1269 ulukker og 1695 drepne skadde (av dei 55 omkomne)

Pr. 10.000 innbyggjarar er omfanget av ulukker/skadde/drepne slik for h.v. Høyanger og fylket:

	ulukker	skadde/drepne	drepne
Høyanger	155	211	10
Sogn og Fjordane	118	157	5

Ulukker og skadde/omkomne 2005 – 2012 (8 år) pr. 10.000 innbyggjarar (politirapporterte ulukker)

Tal ulukker i høve til folketalet i denne perioden var såleis om lag 30% høgare, og tal drepne om lag dobbelt så høgt i Høyanger som i fylket som heilskap. Dette er om lag same tendensen som kom fram i analysedelen av førre plan: I 2000 – 2004 hadde Høyanger etter denne reknemåten 28% fleire ulukker enn fylket, men det var då færre drepne i Høyanger enn i fylket.

Ulukkesnivået i Høyanger i høve til *folketalet* er altså nokså høgt – samanlikna med fylket, og i siste 8-årsperioden var det høvesvis svært mange omkomne. Noko av grunnen til dette er nok at Høyanger har stor gjennomgangstrafikk samanlikna med mange andre kommunar.

Som ein samla konklusjon kan ein, som i førre plan, seie at ulukkesnivået i Høyanger er for høgt, men truleg ikkje unormalt høgt når ein tek omsyn til den store gjennomgangstrafikken.

Ulukkesutsette vegar

Nesten 74% av dei politiregistrerte personskadeulukkene i Høyanger 2005 – 2012 var på E39 eller Fv55. Av dei 4 som omkom var det 2 på kvar av desse vegane. Reell ulukkesrisiko er altså i svært stor grad er knytt til desse hovudvegane. Dei to på Fv55 omkom i tunnelulukke.

Dei 65 registrerte ulukkene i perioden 2005 – 2012 fordeler seg slik på dei ulike vegane i kommunen:

- E39 (Lavik - gr. Gaular): 28 ulukker
- Fv55 (Vadheim - gr. Balestrand): 20 ulukker
- Fv607 (Lavik - gr. Hyllestad): 0 ulukker
- Fv8: (Ikjefjord -Hest) 2 ulukker
- Fv63: (Lavik - gr. Hyllestad) 0 ulukker
- Fv91: (Vidjeh. -Sørestrandsv.) 0 ulukker
- Fv92: (Ortnevik - gr. Masfjorden) 1 ulukke
- Fv93: (Lia - gr. Fjaler) 0 ulukker
- Kommunale vegar: 1 ulukke
- Private vegar: 10 ulukker

Sjå elles vedleggskart for lokalisering av ulukkene.

Dei fleste registrerte ulukker i Høyanger var på nordsida av Sognefjorden.

Både E39 og Fv55 innafor kommunegrensa er litt over 30 km lange. I perioden 2000 – 2004 var det 20 ulukker på E39 og 17 på Fv55, medan tala er h.v. 28 (E39) og 20 (Fv55) i 2005 - 2012. Relativt har E39 såleis hatt ei meir negativ utvikling enn Fv55

Det må nemnast at ein stor del av ulukkene langs Fv55 skjer på den sterkast trafikkerte strekninga: Kyrkjebø – Høyanger (sjå vedleggskartet).

Ulukkestypar, skadeomfang:

ULUKKESTYPAR	OMFANG ULUKKER		ALLE SKADDE/-OMKOMNE		OMKOMNE/HARDT SKADDE	
	TAL	%	TAL	%	TAL	%
Utforkøyering	43	66,2%	48	58,6%	9	75,0%
Møteulukke	11	16,9%	15	18,3%	1	8,3%
Påkøyering bakfrå	6	9,2%	12	14,6%	2	16,7%
Kryssulukke	3	4,6%	5	6,1%	0	-
Fotgjengar-ulukke	0	-	0	-	0	-
Andre	2	3,1%	2	2,4%	0	-
Sum	65	100%	82	100%	12	100%

Typar politirapporterte ulukker, Høyanger 2005 - 2012

Utforkøyringsulukker utgjorde altså over 66% av alle ulukkene i kommunen og stod for ca. 59% av alle skadde – og heile 75% av dei omkomne/hardt skadde i perioden.

Av dei 4 drepne i trafikken, var det 3 som omkom i utforkøyringsulukker, medan 1 omkom i møteulukke (kollisjon). Det var i tillegg 6 hardt skadde i utforkøyringar og 2 i ulukker med påkøyring bakfrå.

For fylket som heilskap (2005 – 2012) stod utforkøyringar for om lag 50% av ulukkene og 47% av dei skadde/omkomne, medan møteulukker utgjorde 18% av ulukkene og nærare 23% av dei skadde/-omkomne. Høyanger hadde såleis merkbar større skadeomfang ved utforkøyring enn fylket.

Dei fleste som vert utsette for trafikkulukker vert lettare skadde, og slik er det også i Høyanger med 70 lettare skadde og 12 omkomne/hardt skadde dei siste 8 åra. Alvorsgrad heng særleg saman med fartsnivå og med om det er mjuke trafikantar innblanda. Det er ei hovudutfordring ut frå nullvisjonen å få ned alvorsgrad på ulukkene.

Fart er viktig for alvorsgrad: Undersøkingar viser at sjansen for skade aukar vesentleg med fart over 70 km/. Om farten vert over 100 km/t er det umogleg å unngå alvorleg skade, uavhengig av bilbeltebruk.

Ulukkene fordeler seg over året, og ein kan ikkje snakke om spesielle årstidsproblem i Høyanger utover det som er ”normalt”. Ulukkene i Høyanger har ikkje skilt seg vesentleg frå fylket elles når det gjeld fordeling på ver, lystilhøve og føretilhøve.

Det har ikkje vore politirapporterte fotgjengarulukker i Høyanger kommune dei siste 8 åra , mot 5 slike registrerte ulukker i perioden 2000 – 2004. Talet fotgjengarulukker i Høyanger er såleis ikkje spesielt høgt, men samstundes veit ein at slike ulukker lett kan få alvorleg utfall. Fokus på sikring av mjuke trafikantar er difor viktig. Den einaste dødsulukka i perioden 2000 – 2004 gjaldt påkøyrt fotgjengar.

I mange av ulukkene har det vore mistanke om rus/medikamentbruk. I tillegg har det vore ein del tilfelle av nesten-ulukker og bilførarar som er tekne i promillekontroll i Høyanger. Dette er ei viktig utfordring i trafikktryggingsarbeidet.

Unge er utsette for trafikkulukker

Alder	Tal skadde/-omkomne	% av alle skadde/-omkomne
0 - 14	5	6,1%
15 – 24	23	28,1%
25 – 34	7	8,5%
35 – 44	12	14,6%
45 – 54	10	12,2%
55 – 64	6	7,3%
65 - 74	5	6,1%
75, over	14	17,1%
Sum	82	100%

Alder på personar skadde i trafikkulukker i Høyanger 2005 – 2012

Ved alle politirapporterte trafikkulukker vert alderen til dei skadde registrert. Ikkje uventa er det personar mellom 15 og 24 år som er mest utsett, sjå tabellen over. 23 av dei skadde/omkomne (28,1% av alle skadde/omkomne) var i denne gruppa! Sjansen for at personar i denne gruppa skal bli skada i trafikken er høgare enn for alle andre aldersgrupper. To av dei hardt skadde var også i denne aldersgruppa, men ingen av dei omkomne. Av dei skadde i alderen 15 – 24 var det 12 bilførarar, 7 på moped/motorsykkel og 3 bilpassasjerar.

Ulukses/skadeomfanget viser at tiltak retta mot unge og urøynde trafikantar er viktig for å få ned ulukkestala. Fordelinga er ikkje spesiell for Høyanger og viser at målretta tiltak og trafikkopplæring for ungdom må styrkast. Dette er og ei gruppe som ofte er vanskeleg å ”nå fram til” i trafikktryggingsarbeidet. Fokus på betre køyreopplæring er viktig for dei unge. Fokus på betre haldningar gjeld alle!

Eldre i trafikken

Det kan sjå ut til at eldre i Høyanger er utsette for trafikkulukker – 17,1 % av dei skadde/omkomne dei siste 8 åra var over 74 år (14 skadde – 3 av desse hardt skadde). Av dei skadde eldre var det 7 bilførarar og 5 bilpassasjerar.

3.4 UTRYGGE STADER PÅ VEGNETTET

Ei hovudkjelde til kartlegginga av situasjonen har vore innkomne merknader om kvar folk føler seg utrygge. Opplevd utryggleik i trafikken og nærmiljøet samsvarar ofte lite med kvar ulukkene i røynda har skjedd. Slik er det også i Høyanger, der personskadeulukker og uhell i stor grad er knytte til E39 og Rv55. Ein del av publikum sine merknader gjeld kryssing og ferdsel langs dette hovudvegnettet, likevel er det ein klar tendens til at opplevd utryggleik også gjeld det kommunale vegnettet der fartsnivået er lågare. Meir blanda trafikk mellom harde og mjuke trafikantar inkl. born kan vere ein hovudgrunn til utryggleik på dei kommunale vegane.

Om registreringane

Før utarbeiding av førre plan, var det gjennomført omfattande spørjeundersøkingar i to omgangar; først til alle husstandar i Høyanger tettstad, og i år 2000 til alle husstandane i kommunen. I tillegg bad kommunen skular, foreldreutval, og ulike lag og organisasjonar om synspunkt og innspel.

Også no er det bede om innspel. Det vart sendt oppmoding om dette i samband med høyring av planprogrammet - med brev og gjennom avisannonse. Ein har også prøvd å fange opp innkomne merknader og søknader dei siste åra.

Sjå vedlegg 3 og 4 for ei oppsummering av innkomne framlegg til tiltak – både no i 2013 og ved utarbeiding av førre plan.

Dei vanskelege prioriteringane

Det viktigaste målet er å redusere talet på ulukker og alvorsgraden av desse. Innanfor knappe budsjettammer vert det difor ofte lagt mest vekt på tiltak som vil gi mest mogleg reell trafikktrygging per investert krone. Likevel er det også viktig å ta på alvor at born og vaksne føler seg utrygge i eige nærmiljø og på skuleveg. I tråd med intensjonen i Safe Community, må handlingsplanen difor også fokusere på mindre tiltak som kan gje folk kjensla av ein tryggare kvardag. Høyangersamfunnet er i omstilling. Trivsel og tryggleik er av dei faktorane som kan bidra til at folk vil bu i kommunen.

3.5 HOVDKONKLUSJONAR:

1. Sjølv om ulukkesnivået i Høyanger ikkje er ”unormalt” høgt, er det høgare enn for fylket elles. Høyanger kan ikkje slå seg til ro med rundt 8 personskadeulukker og 10 skadde/drepne i året, slik det har vore siste 8 åra.

- Trafikktrygging må ha høg prioritet!
- Reell risiko bør vege tungt i prioriteringane, men tiltaka i planen må også ta omsyn til opplevd utryggleik.

2. E39 og Fv55, med heile 74 % av dei registrerte personskadeulukkene, utgjer det klart største potensialet for å gjere noko med ulukkesnivået i kommunen. Utforkøyring langs hovudveg ser ut til å vere meir dominerande enn i fylket elles.

- Det må særleg fokuserast på tiltak mot utforkøyringsulukker, i tillegg til fotgjengar- og møteulukker.
- Sterkare satsing og prioritering av tiltak på E39 og Fv55 bør vere den viktigaste hovudstrategien. Det er stat og fylke som her har ansvaret!
- Problemstader med potensial for alvorlege ulukker bør prioriterast.

3. Nesten 30% av dei skadde/drepne i trafikken i Høyanger kommune (perioden 2005–12) er i aldersgruppa 15–24 år.

- (Køyre-)opplæring og haldningsskaping blant unge må betrast.

4. Det er få rapporterte ulukker på vegnettet elles (Fv/Kv/Pv) i kommunen. Opplevd utryggleik er i stor grad knytt til skulevegar.

- I vanskelege prioriteringar på fylkesvegnett/kommunalt vegnett, bør ein hovudstrategi vere tiltak rundt skulane og skuleveg.
- Når det gjeld mjuke trafikantar, bør tiltak prioriterast der trafikken og/eller fartsnivået er høgast. Særleg fokus bør vere på sikre kryssingsstader og tiltak rundt skulane og skulevegane.

5. Eldre ser ut til å ha vorte meir utsette for trafikkulukker – truleg pga. at dei i større og større grad deltek som bilførarar.

- Ein bør halde fram med, og styrkje, fokuset på oppfølging/kvalifisering av eldre bilførarar.

6. Helsesvikt, rus og medikamentbruk blant bilførarar utgjer ein fare i trafikken

- Informasjons- og kontrollarbeid retta mot rus/medikamentbruk og bilkøyning må styrkast.

4. ORIENTERING OM IKKJE-FYSISK TRAFIKKTRYGGING

Summen av mange ulike typar tiltak...

Målet med trafikktryggingsarbeidet og denne planen er å gjennomføre tiltak som kan redusere ulukkestalet og samtidig gjere at folk i kommunen føler kvardagen tryggare. Trafikktrygging er på mange måtar å famle i blinde. Ulukker har ein tendens til å skje ”der eller når ein minst ventar det”. Effekten av enkelttiltak er også vanskeleg å måle i form av ”sparde” ulukker. All statistikk og erfaring viser likevel at summen av eit breitt spekter av målretta tiltak betrar trafikktryggleiken, både reell risiko og opplevd utryggleik.

Vi har valt eit hovudskilje mellom «fysiske» og «ikkje-fysiske» tiltak. Innanfor dette har vi prøvt å fange opp mange andre dimensjonar, som til dømes strakstiltak og langsiktige tiltak.

Dette kapittelet gjev eit oversyn over "ikkje-fysiske" tiltak som er, eller kan vere aktuelle. I handlingsplanen, kap.6, er trekt fram dei tiltaka ein i første omgang vil gjennomføre.

Dei ikkje-fysiske tiltaka er meir generelle og gjerne av meir kontinuerleg karakter enn fysiske tiltak på vegnettet. Tiltaka er særleg retta mot å skape betre trafikantåtfærd og haldningar. Opplæring, informasjon og kontroll er tiltak som kan rettast mot mange ulike trafikant- eller aldersgrupper. Også kommunal (areal)planlegging legg langsiktige føringar for trafikk- og ulukkes-situasjonen.

4.1 OPPLÆRING OG INFORMASJON

Alle aldersgrupper

Haldningar og åtfærd i trafikken kan påverkast. Gjennom heile oppveksten vert barn sosialiserte til bilkøyning og ulike trafikantroller. Vaksne tenkjer dessverre ikkje alltid over at ein er rollemodellar for borna. Det hjelper ikkje om skulen formidlar gode trafikkkunnskapar og haldningar om foreldre og vaksne ikkje følgjer opp med tilsvarande fornuftig åtfærd i trafikken. Opplæring og informasjon må difor rettast mot alle aldersgrupper og trafikantroller. Dette må skje ved:

- Langsiktige, kontinuerlege opplærings- og informasjonstiltak
- Kampanjar – aksjonsretta tiltak

Tiltaka må setjast inn i eit *langsiktig perspektiv*. Med dette er også meint at ein set i system deltaking i og gjennomføring av ulike kortsiktige kampanjar/ aksjonar. Det vil her vere viktig at ikkje-fysisk trafikksikring vert knytt opp mot budsjett på linje med fysiske tiltak. Ein føresetnad for gjennomføring er sjølvstøtte og at dei valde tiltaka er innarbeidde i planar som gjeld skular, barnehagar, lensmann osv. Tiltaka må og rettast mot å styrkja det *individuelle* ansvaret. Til slutt er det kvar enkelt som må følgja trafikkreglane (fart, rus mv.), rydda sikt på eigen eigedom osv.

Opplæring i skule og barnehage

Grunnleggjande opplæring i trafikksikker åtfærd og haldningar må gjerast i barnehage og grunnskule. Her har Høyanger allereie etablerte opplegg (jf. kap. 2.5), og utfordringa er å utvikle dette vidare. Svært mykje materiell er tilgjengeleg for alle klassesetrinn (td. frå Trygg Trafikk, politiet og vegvesenet) – det gjeld berre å ta det i bruk. Kanskje ein "trafikk-ansvarleg" ved kvar skule kunne vere ein ide?

Anna opplæring

I tillegg til i barnehage/skule, er opplæring også svært aktuelt for andre målgrupper. Døme er:

- Føraropplæring moped/bil. Nye reglar for all føraropplæring vart innført frå 1.jan. 2005.
- Køyretrening for 16-18 åringar (med foreldre/køyreskule). Frå 2003 vart det innført eit 16-timars obligatorisk "trafikk grunnkurs" for å få lov til å øvekøyre. Eit mål her bør også vere å inkludere foreldre som skal øvekøyre med borna.
- Trafikksikring og (køyre)opplæring som del av HMS-arbeid internt i Høyanger kommune, eller i større verksemder som Hydro
- Trafikkkurs retta mot vaksne og eldre (vedlikehald og oppdatering av kunnskap), førstehjelpskurs o.l.

Informasjon, kampanjar

I tillegg til den kontinuerlege påverkinga ved opplæring, trengst også meir kampanjeretta tiltak omkring trafikkisikring, både generelt og retta mot spesielle problem. Lokale initiativ ut frå lokale hendingar og akutte behov har fleire stader vist seg svært effektive.

For Høyanger kommune bør ei prioritert oppgåve vere samarbeid med Statens vegvesen og politiet om informasjons- og kampanjetiltak, td.om:

- ”Tryggleiksveka”
- dei mange ulukkene på E39 og Fv55
- ulukker med unge sjåførar/passasjerar.
- "aksjon skulestart" – med lensmann/politi i årleg aksjonsveke for å sikre 6-åringane som skal ut på skuleveg.

Kommunen kan vurdere å samarbeide med lokalpressa, der til dømes ei fast trafikkspalte i avisa med jamne mellomrom. Bruk av kommunen sine egne internettsider kan vere eit supplement til dette.

Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og andre har med jamne mellomrom ulike aksjonar ein kan vere med på. Nokre døme kan vere:

- "Skuleteljing" - bilbeltebruk, sykkelhjelm.
- ”Pass farten” - ikkje for fort, ikkje for seint...
- "Sei ifrå" - døme på fylkeskampanje retta mot ungdom og passasjerar til unge bilførarar (sei nei til fart og alkohol). Gjennomført med hell fleire år i fylket.
- "Heim for ein 50-lapp", transportordning for ungdom på fest.
- Bilbelteaksjon.

4.2 PLANLEGGING, FORVALTING OG KONTROLL

Overordna planar og vedtak – framsynt arealutvikling

Den langsiktige utviklinga og bruk av areal legg vesentlege føringar også for trafikkisikring. ”Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal- og transportplanlegging” er sentral. Samla *trafikkvolum* er ein viktig faktor som påverkar talet på ulukker. Trafikkisikring bør vere eitt av elementa nye arealplanar og vedtak skal sjekkast mot.

Lokalisering av bustader, skule, arbeidsplassar og fritidstilbod vil påverke trafikktryggleiken. Ukritisk utlegging av nye bustadområde langt frå eksisterande busetnad, vil t.d. kunne gje kostbare krav om gang og sykkelveg eller andre sikringstiltak i etterkant.

I tillegg til samla trafikkvolum bør ein også sjå på andre element som kan inn i sjekklister for overordna planar, til dømes tilknytning til eksisterande infrastruktur, gang- og sykkelveg-tilknytningar, at næringsområde ikkje skapar trafikkpress i bustadområde, og liknande.

Detaljplanar og byggesaker

Eit tiltak kan vere å utvikle sjekklister som sikrar at planane tilfredsstillar omsynet til trafikkisikring i nærmiljøet. Viktig er her prioritering av mjuke trafikantar i bustadfelt, skilje av harde og mjuke trafikantar, fartssoning og fartsdempande tiltak, gjennomgangstrafikk, krav til avkøyrslar/ sikt/vegetasjon mv og tilrettelegging av busslommer.

Økonomiske midlar

Øyremeking av midlar, både til fysiske og ikkje-fysiske tiltak, er ei viktig målsetting. Den årlege posten til veglys er kr 925 000 (2014). Høyanger kommune kan også få tilgang til eksterne midlar utover det som til dømes er knytt til større vegprosjekt. "Aksjon skuleveg"-midlar (frå 2014: TIK-midlar), vert fordelte av Trafikktryggingsutvalet i fylket (FTU). Kommunen kan her søkje om tilskot til prosjekt. Kommunen kan også søkje fylkeskommunen om "lokale transporttilskot for ungdom".

Overvaking/kontroll/målingar

For E39/Fv55 og fylkesvegnettet elles, vil det i første rekkje vere lensmann/politi og vegvesen som har ansvar for slike tiltak. Kommunen bør likevel vere med og be om prioriteringar ut frå spesielle problem, strekningar og grupper. Aktuelle tiltak kan vere:

- Fartskontroll og fartsmålingar
- Promillekontroll
- Bilbeltekontroll
- "Pass farten"-aksjon
- Fartsvisingstavler (evt. mobilt utstyr)

Kommunen har hovudansvar for eige vegnett. Eit mogleg tiltak knytt til handsaming av trafikksikringsøknader kan vere bruk av mobilt fartsmålings- og trafikkteljingsutstyr.

Å ta uskikka førarar ut av trafikken

«Førarkortprosjektet» som er i gang her i fylket (jf. kap. 2.5) har som mål m.a. å få ei betre samordning – og dermed betre effekt – av arbeidet etter §34 med å fjerne uskikka førarar frå trafikken. Høyanger kommune kan engasjere seg i dette. Det bør då leggjast til rette for at kommunehelsetenesta informerer best mogleg om trafikkkfare knytt til t.d. sviktande helse eller til medikament – eller rusmiddelbruk. M.a. bør fastlegar/kommunelækjarar bli meir bevisste om når helse eller andre tilhøve kan gjere ein motorvognførar uskikka til å køyre.

5. VISJON OG MÅL

5.1 NULLVISJONEN

"Nullvisjonen" ligg til grunn i den nasjonale satsinga på trafikktrygging, og er også ei naturleg rettesnor for Høyanger. Denne seier at vi heile tida skal strekkje oss mot ein tilstand der ingen vert drepne eller varig skadde i trafikken. Ein konsekvens av dette vil vere at trafikksikringsarbeidet må fokusere på å:

- redusere talet på trafikkulukker
- redusere alvorsgrad på dei ulukkene som skjer

Trafikktryggingsarbeidet i kommunen er og skal vere ein viktig del av Høyanger som "Trygt lokalsamfunn". Ein langsiktig visjon for trafikktryggleiken i Høyanger kan formulerast slik: *Ingen vert drepne eller varig skadd i Høyanger-trafikken. Innbyggjarane føler seg trygge*

5.2 HOVUDMÅL OG DELMÅL

Stegvis betring...

Ein visjon er ei langsiktig "leiestjerne" og retning for trafikktryggingsarbeidet. På kort sikt er denne kanskje uopnåeleg, men det er viktig å setje seg konkrete og ambisiøse mål som fører i riktig retning. Problemanalysen peikar ut nokre satsingsområde som er viktige å følgje opp. Ut frå planarbeidet har ein sett opp tre hovudmål for planperioden, med tilhøyrande delmål:

Hovudmål H 1:

Ingen dødsulukker, samt å kome ned mot i snitt 5 personskadeulukker i året

Delmål:

D 1.1 Vesentleg færre ulukker på E39 / Fv55

- færre utforkøyringsulukker.
- færre møteulukker.
- ingen fotgjengarulukker.

D 1.2 Lågare alvorsgrad

- færre utforkøyrings-, møte og fotgjengarulukker.
- sikrere sideareal.
- unngå ungdomsulukker med stor fart.
- redusert fartsnivå der det er tenleg.

D 1.3 Gradvis betra sidevegnett

- vekt på stader med høg fart og gang-/sykkeltrafikk.
- mindre kostbare tiltak på fleire stader.

Hovudmål H 2: Redusert utryggleik

Delmål:

D 2.1 Auka innsats rundt skule/skuleveg

- fleire sikre GS-vegar og kryssingspunktlangt E39/Rv55.
- sikrere skulevegar langs sidevegnettet.
- fleire kontrollar.

D 2.2 Betre skilje mellom mjuke og harde trafikantar

- utvida gang- og sykkelvegnett.
- etablere bilfrie skulevegar der mogleg.
- gi mjuke trafikantar høg prior. i sentrum.
- lågt fartsnivå ved nødv. blanda trafikk.

Hovudmål H 3:

Auka vektlegging av langsiktig trafikktryggingsarbeid

Delmål:

D 3.1 Meir trafikksikker arealdisponering

- betra rutinar (sjekklister) ved planlegging.
- unngå bustadområde utan GS-løysingar.
- mindre biltrafikk-genererande arealbruk.

D 3.2 Betre opplæring og haldningar

- auka fokus på trafikktryggleik i skulen.
- auka innsats retta mot unge mellom 15 og 25 år.
- auka fokus på helsetilstand mellom bilførarar – m.a. hjå eldre bilførarar.
- auka fokus vedkomande arbeid mot rus/legemiddelbruk blant bilførarar og andre trafikantar.

6. HANDLINGSPLAN 2014 - 2018

6.1 SATSINGSOMRÅDE

Konsentrert innsats

Kapittel 3 gir ein oppdatert gjennomgang av trafikktryggleiksproblema i Høyanger, og hovudkonklusjonane skal danne grunnlag for viktige satsingsområde og prioriteringar. Midlane strekk ikkje til for snarleg gjennomføring av alle dei tiltaka ein ønskjer. For å føre oss nærmare visjonen er det difor naudsynt å konsentrere innsatsen:

- *Fokus på reell ulukkes-/alvorsrisiko og tiltak mot utforkøyring, møte- og fotgjengarulukker.*
- *Prioritering og satsing på tiltak langs E39 og Fv55.*
- *Konsentrasjon om mjuke trafikantar/ skuleveg når det gjeld sidevegnettet og utryggleik.*

6.2 OM TILTAKA I PLANEN

Ikkje-fysiske tiltak

Dette er tiltak innafor opplæring/informasjon og planlegging/forvaltning/kontroll. Det er i gang mange slike tiltak i Høyanger, og framhald/vidareutvikling er viktig. Tiltaka er ikkje innbyrdes prioritert.

Fysiske tiltak (større tiltak og strakstiltak)

Ansvar for gjennomføring er vist i egne kolonnar i tiltakslistene og tiltaka er nummererte og sorterte etter vegtype (ansvar).

Strakstiltak er mindre tiltak som ikkje treng ekstraordinære løyvingar eller plangrunnlag, og som kan gjerast raskare. Strakstiltak er ikkje prioriterte innbyrdes då gjennomføring av slike i nokon grad også kan vere avhengig av praktiske omsyn, samankopling med anna arbeid i eit område, e.l.

Større fysiske tiltak krev forholdsvis mykje ressursar, planar og tid til å gjennomførast. For desse er det utarbeidd prioritering.

6.3 PRIORITERINGSKRITERIA SOM ER BRUKTE

Dei innbyrdes prioriteringane er gjort ut frå ei *totalvurdering* for desse kriteria:

- Fell tiltaket inn under dei satsingsområda som er utpeika på bakgrunn av problemanalysen?
- Er staden/strekninga spesielt ulukkesutsett, og er dette underbygd av uhell?
- Er det registrert stor utryggleik på staden, og verkar denne spesielt velgrunna?
- Er tiltaket knytt til skuleveg/ område der born ferdast i trafikken?
- Har tiltaket spesiell effekt for spesielle ulukkestypar eller målgrupper som er framheva?
- Er plangrunnlag og andre ikkje-økonomiske føresetnader for gjennomføring på plass?
- Er tiltaket kostbart? - fordeling på ansvarleg instans/kostnadsberar
- Geografisk fordeling av tiltak i kommunen

Det er dessutan fastlagt meir detaljerte/tekniske kriteria for prioritering av tiltak, sjå vedlegg1. (uendra i høve til dei som gjaldt frå 2007).

Ovannemnde kriterier skal også nyttast ved rullering av denne planen – for å prioritera mellom tiltak som ligg i vedlegg 3 eller som kjem fram i seinare rundar.

6.4 IKKJE-FYSISKE TILTAK

Tiltak nr.	Tiltak	Kommentar	Hovud-ansvar	Samarbeid med:
If-01	Trafikkopplæring i skule/-barnehage. Vurdere å innføre ein "trafikkansvarleg" ved kvar skule	Skal sikre kontinuerleg og grunnleggjande trafikkopplæring blant barn. Det vert elles vist til kapittel 4.1 for omtale av andre tiltak som er og kan vere aktuelle	Høyanger kommune (HK)	Skule barnehagar lensmann Trygg Trafikk
If-02	Overvaking/kontroll: - Vekt på E39 og Fv55: fart - Fv elles: stikkprøvar fart, promille	Det vert elles vist til kapitla 2.8 og 4.3 for omtale av andre tiltak som er og kan vere aktuelle.	Politiet	SVV
If-03	Sikre at "Tryggleiksveka" vert eit årleg arrangement, og at ulike vinklingar på trafikktryggleik er med som tema	Tryggleiksveka er ein viktig arena for å møteinnbyggjarane i kommunen	HK	SVV, politiet
If-04	Arbeide for vidareføring av fylkeskommunale satsingar som "Heim for ein femtilapp", og at denne framleis skal omfatte Høyanger.	"Sei ifrå" og andre fylkeskommunale tiltak er også viktige for trafikktryggleiken	HK, fylkeskommunen	
If-05	Utvikle samarbeidet om køyreopplæring (bil/moped) td. gjennom - felles informasjonsmøte(10.klasse m/foreldre, køyreskular) - betre ledsagar-opplæring (foreldre som skal gi borna mengdetrening og trafikkopplæring) - mfl.	Problemanalysen viser at unge mellom 15 og 24 år er målgruppa med størst potensial for reduksjon italet på skadde/drepne. Både betring av haldningar, trafikkunnskap og meistring av køyrety/kritiske situasjonar er viktig.	HK	Ungdomsskulane, foreldre, køyreskular, Trygg Trafikk
If-06	Samarbeid med russen – Russen er her ei naturleg og viktig målgruppe. Gratis kontroll av russebil. Vurdere om kommunen t.d. kan vere med å lønne eldre/ansvarlege russebilsjåførar rundt 17.mai .	Statistikken syner at den aldersgruppa som russen høyrer til er meir utsette for trafikkulukker enn alle andre aldersgrupper.	HK	Høyanger VGS, lensmann, Trygg Trafikk
If-07	Etablere betre og meir regelmessig trafikktryggingsinformasjon til innbyggjarane, knytt til aktuelle problem i Høyanger, fersk statistikk om ulukkes-utvikling, informasjon om trafikkreglar, tiltak, kampanjar osv.	Aktuelle informasjonskanalar kan t.d. vere regelmessig "trafikkikringsspalte" i - lokalavis - kommunen sine eigne internettsider	HK	ev. lokalavis, lensmann, SVV, Trygg Trafikk
If-08	Øyremærke midlar til fysiske og "ikkje-fysiske tiltak" i budsjettet.	T.d. også vurdere ein "nærmiljøpost" der lag og velforeningar kan søkje midlar til mindre tiltak der ein sjølv må ta delvis ansvar for gjennomføring/drift.	HK	
If-09	Etablere sjekklister som sikrar at (areal-)planar og politiske vedtak tilfredsstiller langsiktige omsyn til trafikkikring i nærmiljøa.	Eit utgangspunkt kan td. vere sjekklister som er innarbeidd i Statens vegvesen si Handbok 222 "Trafikksikkerhetsrevisjon og -inspeksjon". Her er m.a. lister for TS-revisjon av kommunedelplan, regulerings-plan, byggeplan, ulike krysstypar, gang- og sykkelveg mv.	HK	
If-10	Revidere trafikkikringsplan kvart 4. år. Årleg rullering av handlingsdelen	Kontinuerleg oppfølging av status og prioriteringar.	HK	SVV, Lensmann
If-11	Eldre i trafikken	Kurs - m.a. for eldre bilførarar «65+»	HK	Pensjonistlaget, politiet m.fl.

If-12	Kommunen deltek i «førarkort-prosjektet» som er i gang på fylkesplan	Føremålet er å ta ut av trafikken førarar som representerer trafikkkfare pga. helse-svikt eller pga. medikamentbruk eller rus.	HK, helse-tenesta	Fylkeslegen, politiet m.fl.
-------	--	--	-------------------	-----------------------------

6.5 TILTAK PÅ E39 OG Fv55

E39 og fylkesveg 55– Strakstiltak

Tiltaknr.	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag	Ansvar
Rs-01 jf. Rs-04	E39	TS-inspeksjon med fokus på utforkøyning*	SVV
Rs-02	E39, kryss med Kv ved Vardeleitet	Svært dårleg sikt ved utkøyning på E39 (80 km/t) frå kommunal veg. Krysset ligg i kurve. Strakstiltak: Siktrydding og ev. noko siktsprenging i retning Vadheim. Alt. flytte krysset i retning Aven for å oppnå siktkrav. Ev. stengje krysset.	SVV, HK
Rs-03, jf. Rs-01	E39 Bru nord for Vadheim	Altfor kort bru-rekkverk på oppsida av brua. Farleg opning direkte mot elva frå begge sider. Strakstiltak: Forleng rekkverket i begge retningar, med godkjent overgangsrekkverk og utføring/forankring i sideterreng, min. 30 meter i kvar retning. På nordsida av brua der vegen går langs elva, bør ein ev. føre rekkverk saman med eksisterande rekkverksende km 1850.	SVV
Rs-04, jf. Rs-01	Fv55	TS-inspeksjon med fokus på utforkøyning*	Fylket/SVV
Rs-05	Fv55 –kurve i Kråkevika	Uhell – nestenulukker, bilar hamner oppå fortauet. Vurdere utvida 50-sone, markering av kurven	Fylket/ SVV
Rs-06	Fv55 Kyrkjebø	Kurve/strekning med fare for at bilar hamnar i lågareliggjande gangveg. Vurdere behov for rekkverk	Fylket/ Statens vegvesen
Rs-07	Fv55, Kvernhaugtunnelen, kurve innkøyringssone	Kurve/isproblem/utforkøyringsfare. Betra friksjon? Utbetre/sikre rekkverksene og murende? Skilting? Retningsmarkering?	Fylket/ SVV
Rs-08	E39, Fagernes	Skilt «500 m til f Fagernes» bør setjast opp i begge retningar då bilane no bremsar for brått når skiltet vert oppdaga (Vedl.3 Lavik- Norevik 21)	SVV
Rs-09	E39, Fagernes	Av/på-køyning Fagernes farleg pga. sine 90 grader (Vedl.3- Lavik - Norevik 22)	SVV
Rs-10	Fv55, Vadheim	Øyanekrysset – dårleg sikt ved eldebustader (spilene tek sikt) (Vedl.3 -Lavik - Norevik 29)	SVV
Rs-11	Fv. 55, Frivika	Busstopp med venteskur og av/påstigningsplass	SVV
Rs-12	E39 Ytre Torvund	Busskur retning Lavik	SVV
Rs – 13	E39 Aven	Stenging av avkjørsle/kryss frå bustadområde pga. manglande sikt.	SVV/HK
Rs – 14	E39 Torvund	Gatelys ved eksisterande busstopp.	SVV/HK

* (Rs – 01 og -04) Utforkøyringsulukker er eit markert problem på E39 og Fv55, og reduksjon av reell ulukkes- og skaderisiko i Høyanger er særleg knytt til dette. Større tiltak og vegomlegging, særleg på Fv.55, ligg langt fram i tid. Difor bør mindre tiltak med utbetring av påkøyringsfarleg sideterreng prioriterast. Ulike tiltak kan her vere aktuelle; rekkverk, terrengforming, skilting mv.

Strakstiltak: Gjennomføre TS-inspeksjon med særleg fokus på utforkøyringsulukker; farlege fjellskjeringar, rekkverksopningar, lågestøypekantar, feil utførte rekkverksavslutningar, farlege trestolpar, tunnelportalar, manglande retnings-markering ol. Strakstiltak bør her prioriterast samla innanfor lengre strekningar. Det bør særleg rettast fokus mot strekningar med fartsgrense 70/80 km/t.

E39 og Fv55 – større fysiske tiltak

Prioritet	Tiltaknr.	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag	Ansvar
1	R-01	Fv55 Kråkevika, Vadheim	Må utbetrast i samsvar med vedteken reguleringsplan, – kommunen tilbyr eit samarbeid, jf. Rs-08 over	Fylket (SVV) / HK
2	R-02	Fv55 – Hovdetunnelen og Kvernhaugtunnelen	Oppruste gamle Fv55 forbi tunnelen som gang-/sykkelveg på like linje som andre anlegg på Fv. 55. t.d. Leikanger og Skjolden. (kommunal deltaking kan vurderast).	Fylket(SVV)/HK

3	R-03	Fv55 Kyrkjebø vest – Klevold (Ulvåna)	Smal veg med ujamn standard og dårleg kurvatur – utforkøyringsulukker. Den viktigaste strekn. for å gi Fv55 tilfredstillande standard.	Fylket (SVV)
4	R-04	E39 Bogen-Vadheim	Bør no prioriterast (er no den verste på E39)	SVV
5	R-05	E39 Vadheim sentrum	Manglande gs-tilbod, bustadfelt Sanden mot skulen, samt dårleg kryss og sikt mot kryss begge sider av Hovlandselva.	SVV
6	R-06	Fv93	Omlegge delar av Fv93 (rasutsett fjellparti mellom Vadheim og Ullebø)	SVV

6.6 TILTAK PÅ RESTEN AV FYLKESVEGNETTET

Andre fylkesvegar – Strakstiltak

Tiltaknr.	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag	Ansvar
Fs-01	Fv63 Bilsbakkane In.Hjelmeland	Manglande sikt mot ny busslomme (skogrydding)	Fylket/SVV
Fs-02	Fv63xFv91 (til Strandos)	Uoversiktleg kryss – kryssutbetring? Sikre master og trafostasjon med rekkverk	Fylket/SVV
Fs-03	Fv92 rett nord for Vamråktunnelen	Svært låg støypekant – høgt ned til sjøen Påkøyringsfarleg portal Nytt betongrekkverk – slett overgang for rekkverk inn mot portal ... <i>(vedl. 3- Sørsida -7)</i>	Fylket/SVV
Fs-04	Fv92 sørlege portal Vamråktunnelen	Påkøyringsfarleg tunnelportal både på innsida og utsida Støype ny trygg betongavslutning/rekkverk	Fylket/SVV
Fs-05	Fv92 Bjordals-tunnelen	Lang einfelts tunnel difor problem med store køyretøy som må rygge Tiltak: Betre informasjonsskilt eit stykke frå tunnelen på begge sider <i>(vedl. 3- Sørsida -8)</i>	Fylket/SVV
Fs-06	Fv8 og 92	Ynskjer oftare oppmerking av kvitestriper – særleg i tunnelane <i>(vedl. 3- Sørsida -11)</i>	Fylket/SVV
Fs-07	Fv92 Bjordal - bru	Brua over fjorden v/skulen er for smal og innkøyringa har berre låg støypekant mot sjøen – utbetre rekkverk, rekkverk også på støypekanten i begge endar av brua <i>(vedl. 3- Sørsida -5, 14)</i>	Fylket/SVV
Fs-08	Fv92Bjordal - Søreide	Ber om skilting vedk. sykklar i tunnelen <i>(vedl. 3- Sørsida -19)</i>	Fylket/SVV
Fs-09	Fv91, Ø. Lavikdal	Utbetra djupe hjulspor som er farlege for syklistar <i>(vedl. 3- Lavikomr. - Norevik -29)</i>	Fylket/SVV
Fs-10	FV. 92 Hest camping	Fartshumpar, flytte skilt	Fylket/SVV
FS -11	Fv. 92 Søreide	Busskur og busslomme ved byggefelt Søreide	Fylket/SVV
FS -12	Fv. 92 Bjordal	Redusert fartsgrense Bjordal – Hest	SVV

Andre fylkesvegar – Større fysiske tiltak

Prioritet	Tiltaknr.	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag	Ansvar
*1	F-01	Fv92 Bjordaltunnelen	Veglys i Bjordaltunnelen <i>(vedl. 3- Sørsida 6, 13 m.fl.)</i>	Fylket/SVV (HK)
*2	F-03	Fv8 og 92, Einfelts-tunnelar på strekn. Ortnevik – Ikjefjord	Problem v/møting (særleg for store køyretøy) Møtelommer!	Fylket/SVV
*3	F-02	Fv92 Strekn. Ortnevik - Mjølsvik	Mykje ras på strekninga – rassikring!	Fylket/SVV
4	F-04	Fv8, og Fv92	Manglande rekkverk, og for lågt rekkverk, smale vegar, dårlege tunnelar	SVV

* I fråsegna til RTP strekar kommunen under behov for utbetringar på heile Fv8 og Fv92 – som m.a. vert sett på som trafikkfarleg pga. smal veg og dårleg standard.

6.7 TILTAK PÅ KOMMUNALT VEGNETT

Kommunale vegar – Strakstiltak

Tiltaknr	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag	Ansvar
Ks-01	Heile kommunen	Fartshumpar, veglys, busskur, osv	HK
Ks-02	Strandos	Manglar rekkverk langs Sørestrandvatnet: Setje opp på dei mest kritiske strekn	HK
Ks-03	Fossøyrigata X St.Sunnivasgt,	Svært dårleg sikt pga. gjerde/hekk	HK
Ks-04	Bekkefarete X Øvrevegen	Dårleg sikt pga. gjerde (aking om vinteren) utbetre sikt, vurdere 1 – 2 fartshumpar	HK
Ks-05	Kvernhaugen - Sandvika	Ungar leikar i vegen (manglar leikeplassar). Vurdere søknad om 1 – 2 fartshumpar. (Blindveg – difor ikkje ??)	HK
Ks-06	Øvre Lavikdal	Utbeta djupe hjulspor som er farlege for syklistar (vedl. 3- Lavikomr. - Norevik -29)	HK
Ks-07	Dale	Overgangsskilt frå gangveg frå/i krysset til gangveg på Dale ved elva over Dalestova (vedl. 3- Høyanger tettstad -21)	HK
Ks -08	Avedal	Rekkverk	HK
Ks -09	Austreimslia	Autovern	HK
Ks -10	Bergevegen	Autovern	HK
Ks -11	Høyanger	Redusert fartssone 30 km i Hålandvegen	HK
Ks-12	Høyanger	Tiltak mot steinsprang i Hålandsvegen	HK
Ks-13	Høyanger	Utbetring av støypekant Hålandsvegen	HK

Kommunale vegar –Større fysiske tiltak

Prioritet	Tiltaknr.	Veg/Stad	Problem/tiltaksforslag/plangrunnlag	Ansvar
1	K-01	Bjordalsdalen	Nye gatelys, ev. oppgradering av eksisterande	HK
2	K-03	Vadheim/Markeseth	Rekkverk svingen før Løbø	HK
3	K-02	Fv55 Høyanger bru, fortau	Jf. RS16 – Løyse problemet med fotgjengarar på bru Fv55 Sæbø ved å bygge gangveg langs elveforbygginga på Sæbøside slik at tilgangen til eks. gangbru vert betre. Ny bru frå Sæbø til idrettsområde.	HK

6.8 RULLERING AV HANDLINGSPLAN

I samband med kommunen sitt årlege budsjettarbeid, skal ein vurdere behovet for rullering av heile kapittel 6 – m.a. med tanke på best mogleg grunnlag for budsjettarbeidet og for å sikre mest mogleg oppdatert grunnlag for søknad om «aksjon-skuleveg»- midlar (TIK-midlar frå og med 2014).

Ved rulleringa skal ein ta utgangspunkt i planen sitt vedlegg 3.