

PLAN FOR TRAFIKK- TRYGGL EIK

2026-29
PLANPROGRAM
- Trafikkanalyse

Offentleg ettersyn

SAMANDRAG

Vidareføre Høyanger kommune som "Trafikksikker kommune" utover vår godkjenning 2023-25. Mykje av grunnlaget til denne sertifiseringa må ein ha med seg i arbeidet med kommunedelplanen.

Planen skal gje føringar på trafikksikringsarbeidet i kommunen dei neste 4 åra. Oppbygging og tema i kommunedelplanen med temakart i utarbeiding av satsing og prioriteringar

- Infrastrukturen E39 og Lavik - Oppedal
- Tronvik – Ulvåna, regulering til ny fylkesveg
- Førebygging av utfordringar knytt til klima og ras på viktige vegstrekningar
- Kryssutforming fylkesveg Fv55 i Høyanger tettstad og veg-arm til Dalsdalen
- Vegstandard og bruer
- Hamner og ferjekaiar
- Haldningsskapande arbeid, informasjon og organisatoriske tiltak

Innhald

1. Innleiing	3
1.1. Bakgrunn.....	3
1.2. Lovgrunnlag	3
1.3. Føremålet med planen	3
2. Føringer for arbeidet.....	4
2.2. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet	4
4. Status noverande plan	5
5. Tema i kommunedelplan for trafikktryggleik 2026 - 2029	5
6. Planprosess og medverknad	5
6.1. Organisering av arbeidet	5
6.2. Medverknad	6
6.3. Framdriftsplan utarbeide ny plan i 2025.....	6
7 Analyse av trafikkulukker	7
7.1 Søk i Trafikk ulykkesregisteret.....	8
8 Behov for utgreiing og analyse	9
9 Tiltak/handlingsplan	9
9.1 Fysiske tiltak.....	10
9.2 Haldningsskapande arbeid, informasjon og organisatoriske tiltak	10
10 Økonomiske konsekvensar	10
Feil! Bokmerke er ikke definert.	
11 Temakart i utarbeiding av plan og prioriteringar:	11
A Infrastrukturen E39 og Lavik - Oppedal.....	11
B Tronvik – Ulvåna, regulering til ny fylkesveg	11
C Førebygging av utfordringar knytt til klima og ras på viktige vegstrekningar	12
D Kryssutforming fylkesveg Fv55 i Høyanger tettstad og veg-arm til Dalsdalen.....	12
E Vegstandard og bruer	13
F Hamner og ferjekaier	13
G Infrastruktur, mobilitet, skule	14



1. Innleiing

Trafikktryggleiksplanen (TT-plan) skal vera kommunen sitt styringsverktøy i arbeidet med trafikktryggleik, og sikre at trafikksikring vert teke i vare på ein god måte. Trafikktryggleik gjeld for vegnettet i heile kommunen og omfattar fysiske tiltak, samt tiltak knytt til opplæring og informasjon (førebyggjande tiltak). Målet er systematisk trafikktryggingsarbeid, samt å sjå tiltak på veg i ein heilskap. Det er ein føresetnad for å søke om statlege midlar til trafikksikringstiltak å ha ein godkjent og oppdatert trafikktryggleiksplan.

1.1. Bakgrunn

Høyanger kommune har starta arbeidet med trafikktryggleiksplan jf. vedteken planstrategi i 2024. Vidareføre Høyanger kommune som "Trafikksikker kommune" utover vår godkjenning 2023-25. Mykje av grunnlaget til denne sertifiseringa må ein ha med seg i arbeidet med kommunedelplanen. Planen skal utarbeidast for perioden 2026 til 2029. Planen skal gje føringar på trafikksikringsarbeidet i kommunen dei neste 4 åra. Planen skal utarbeidast mellom anna på bakgrunn av innkomne innspel og utarbeidd trafikkanalyse, inkludert registrerte data om ulukker.

1.2. Lovgrunnlag

Kommunedelplan for trafikksikring har status som tematisk delplan til kommuneplanen, men utan heimel til bindande arealdisponeringar. Planen kan gje tilrådingar om arealdisponeringar til kommuneplanen sin arealdel og peike på større infrastruktur prosjekt.

Planen vil bli utarbeida som ein kommunedelplan, og det er såleis krav om planprogram.

Planprogrammet skal i korte trekk skildre føremålet med planarbeidet, planprosessen, utgreiingstema og opplegg for medverknad. Framlegg til planprogram skal sendast ut på høyring og leggast ut til offentleg ettersyn i minst 6 veker, jf. plan- og bygningslova § 4-1. Sjå framdriftsplan under kap 6.3.

1.3. Føremålet med planen

Føremålet med kommunal trafikktryggleiksplan er å leggja grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. TT-planen er eit overordna grep for å få talet på ulukker ned og auka tryggleiken i trafikken. Planen skal òg gje ein oppdatert oversikt over dei utfordringar ein har i trafikken i kommunen, og påverka aktørar til å delta aktivt i arbeidet med trafikktryggleik. Fokus på trafikksikring er først og fremst viktig for å redusera konsekvensane ved ulykker, med alvorlege skader og tap av liv. I tillegg fører trafikkulykkene med seg store samfunnskostnader. TT-planen vil presentera utfordringar, målsetjingar og prioriteringar for trafikksikringsarbeidet i Høyanger kommune. Dette vert følgt opp i revisjon av handlingsplanen kor konkrete TT-tiltak vert prioritert med utgangspunkt i dei økonomiske rammer som er lagt i kommunen sine budsjett.

Trafikktryggleik på sjø vil inngå som tema i trafikktryggleiksplanen. Sjølv om tal hardt skadde og omkomne på sjøen har hatt jamm nedgang dei seinare åra, er det viktig å arbeide systematisk mot enda tryggare ferdsel til sjøs. Høyanger kommune har lang strandsone, og mykje sjøareal, strandlinje og kai- og bryggjeanlegg. I denne trafikktryggleiksplanen er tiltak for tryggleik på sjø avgrensa til å handle om ferdsel med fritidsbåt og tryggleik ved kaianelegg. Planen tek ikkje føre seg tryggleik knytt til anna transport på sjø eller verksemder som driv sjøretta næring, då desse er omfatta av eige regelverk og rutinar knytt til tryggleik.

Det vil verte lagt opp til at planen skal fastsette visjon og mål for ulike deltema. Prosessen vil avdekke kva fokusområda vil vera, men ut frå gjeldande TT-planar ser ein at det er naturleg at følgjande tema vil vera særleg aktuelle og viktige i planarbeidet:

- Barn og unge i trafikken og på sjøen, som inkluderer trygg skuleveg
Generell åtferd sjø
- Eldre og menneske med nedsett funksjonsevne



- Haldnings- og åtferdsskapande arbeid
- Arealplanlegging
- Vegutforming og fysiske tiltak, her under lys

2. Føringar for arbeidet

2.1. Nasjonale, regionale og lokale mål og føringar

Stortinget vedtok i høve handsaminga av Nasjonal transportplan ein nullvisjon, med mål om eit transportsystem som ikkje fører til tap av liv eller varig skade. Nullvisjonen er det berande elementet for arbeid med trafikksikring i Noreg. Som ein naturleg konsekvens av nullvisjonen skal ein fokusera på satsingsområde som har størst verknad i høve til ulykker.

Barn og unge er eit hovudfokus i nasjonalt og regionalt trafikksikringsarbeid. Barn sin skuleveg involverer mange, og det er viktig å førebyggja ulykker og utryggleik, samt at ein i ung alder arbeider med å få lagt til rette for gode haldningar. Trygge oppvekstforhold for barn og unge er viktige satsingsområde i kommunen og arbeidet med trafikksikring må ha fokus på dette.

Regjeringa har som mål at det ikkje skal skje ulykker med fritidsbåt til sjøs kor nokon vert drepne eller hardt skada. Det er difor utarbeidd ein Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker, der kommunane sjølv har ansvar for å følgje opp med lokale tiltak.

Folkehelseperspektivet skal bli ivaretatt i all kommunal planlegging, og planlegging etter plan- og bygningslova skal fremja befolkninga si helse og motverka sosiale helseforskjellar.

Høyanger kommune sin nye arealdel til kommuneplan er under fullføring og truleg vedteken Q3 2025.

Nasjonale, regionale og lokale føringar vert skildra i ei rekke dokument. Av dei viktigaste kan nemnast:

- Nasjonal transportplan NTP 2022- 2036
- Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2022 – 2025
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025 ¹
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Regional transportplan Vestland 2022-2033
- Regional plan for klima 2022–2035 ²
- Ulukker i Noreg. Nasjonal strategi for førebygging av ulykker som medfører personskade
- Kommuneplanen sin arealdel – 2023

2.2. Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet

Det er fleire forvaltningsnivå og organisasjoner som har ansvar for gjennomføring av trafikktryggleik i kommunen.

Høyanger kommune

Kommunen har eit særleg ansvar for trafikktryggleik blant sine tilsette og innbyggjarane i kommunen. Kommunen har mellom anna ansvar for at trafikktryggleik alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjener tiltak i tilknyting til vegsystemet. Teknisk drift har ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikktryggleikstiltak på det kommunale vegnettet. I tillegg bør eining for undervisning og barnehage ha ansvar for ikkje-fysiske tiltak retta mot skule og barnehage. Samarbeid mellom skule, barnehage, politi og Trygg Trafikk er viktig i denne samanhengen.

¹ Det er ikkje publisert nyare enno

² I tillegg er det laget en årsplan for 2024 for å sikre ressursar og plassere ansvar for gjennomføring av tiltaka. Denne årsplanen ble vedtatt i fylkesutvalet 15. februar 2024.



Vestland fylkeskommune

Ifølgje Vegtrafikkloven § 40a har fylkeskommunen «et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket». Fylkeskommunen har det overordna ansvar i saker som gjeld fylkesvegane.

Statens vegvesen

Vegvesenet har ansvar for at ferdsla på riksvegar er trygg for alle trafikantgrupper. Dei planlegg, byggjer og har ansvar for vedlikehald på desse vegane. Tilknyting av avkjørslar til desse vegane vert regulert av Statens vegvesen. Vegvesenet har også ansvaret for planlegging og bygging av gang- og sykkelvegar langs sitt vegnett samt ansvar for kontroll av køyretøy, kontroll av køyre- og kviletid og bilbeltekontroll.

Politiet

Politiet har ansvar for kontrolltiltak overfor trafikantane, særleg når det gjeld fart og køyring i ruspåverka tilstand. I tillegg har etaten eit ansvar for førebyggjande tiltak overfor trafikantane, med hovudvekt på dei yngste. Slike tiltak vert utført i samarbeid med skulen.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk har eit særskilt ansvar for trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik, og skal stimulera det frivillige trafikksikringsarbeidet i kommunane. Dei kan yta fagleg bistand til mellom anna barnehagar og skular gjennom kampanjar, kurs og materialetilbod.

4. Status noverande plan

I førre plan var det tiltakslistar retta både mot fysiske tiltak og ikkje fysiske tiltak knytt til dei ulike delane av vegnettet. I revidert plan vil status frå førre plan kartleggast, og om nødvendig skal det diskuterast tiltak for å auke gjennomføringsevna på tiltak som ikkje er gjennomførte.

5. Tema i komunedelplan for trafikktryggleik 2026 - 2029

I planprosessen vil følgjande tema drøftast:

- Gjennomgang av registrerte ulykker og uhell dei siste 10 åra
- Haldningsskapande arbeid
- Ikkje-fysiske tiltak og korleis desse best kan forankrast slik at gjennomføring av tiltaka er sikra
- Tryggleik på sjø (Lavik-Oppedal og autonome ferjer – infrastruktur 5G) ?
- Gå gjennom konkrete framlegg til fysiske og ikkje-fysiske tiltak frå inneverande periode 2023 – 2027
- Metode og prosess knytt til rullering av planen. Særleg handlingsprogrammet med å korte ned lista på «prioriterte prosjekt»

Trafikktryggleiksplanen vil ha eit særskilt fokus på tryggleik for dei mjuke trafikantane i bygdene, og trygg skuleveg.

6. Planprosess og medverknad

6.1. Organisering av arbeidet

Planarbeidet vert leia av eininga Plan, prosjekt og forvaltning, samt eininga for Kultur og mangfold. Beredskap og førebygging vil også vere knytt opp til planarbeidet.

Planarbeidet er forankra med godt eigarskap i utval for Samfunn og vore med orientering til utvalet sist 24. mars 2024. Framdrifta og progresjon vert følgt opp frå kommunalsjef Samfunn.



I arbeidsgruppa deltek:

- Einingsleiar Plan, prosjekt og forvaltning
- Einingsleiar for Kommunalteknisk drift
- Kultur og mangfold
- Planleggar
- Fagarbeidar veg
- Representant for politiet
- Representant for Vestland fylkeskommune (fylkesveg)
- Representant for Trygg Trafikk.

Andre viktige aktørar i planarbeidet vil vere Skyss og transportnæringa i kommunen.

Styringsgruppe for arbeidet er Formannskapet i Høyanger kommune.

Planprogram sendast på offentleg høyring og spesielt retta høyring til ungdomsrådet – barnas representant i plansaker og rådet for eldre og personar med funksjonsnedsetting.

6.2. Medverknad

Krav om medverknad er forankra i plan- og bygningslova, og det vert lagt opp til medverknad tidleg i prosessen. Engasjement og innspel frå innbyggjarar og andre vil ha stor verdi for arbeidet. Ein vil allereie ved oppstartsvarsel be om konkrete innspel til handlingsplanen. Dette vil også fungere som ei form for kartlegging over korleis innbyggjarane opplever sitt nærområde, samt at desse kan ha mykje lokalkunnskap, informasjon om behov, utfordringar og løysningar, som kan medverke til betre planar og breiare grunnlag for avgjersle og prioriteringar. Skular, barnehagar og lag og foreiningar vil særskilt bli invitert til å kome med innspel.

Planprogrammet og kommunedelplan for trafikktryggleik vert sendt på offentleg høyring i seks veker. Skular, barnehagar og lag- og organisasjonar vert invitert til å komme med sine innspel til planarbeidet.

6.3. Framdriftsplan utarbeide ny plan i 2025

Framlegg til framdriftsplan for arbeidet med trafikktryggleiksplanen:

Fase	Målperiode	Aktivitetar
Oppstart og planlegging	Januar-Mars	Etablere prosjekt, definere mål og omfang, oppstartsmøte, planprogram, trafikkanalyse, plansak, forankring
Høyring av planprogram og trafikkanalyse	Mars	Få innspel frå Politi, Statens vegvesen, Fylkeskommune, lokalt næringsliv, skuleadministrasjon, og andre interessentar
Datainnsamling og kartlegging	Mars-April	Trafikkmåling, innhente data, innspel frå interessentar
Analyse og identifisering av tiltak	April-Mai	SWOT-analyse, identifisere og prioritere tiltak
Utforming av Trafikktryggleiksplan	April-Juni	Skrive trafikktryggleiksplanen, kostnadsoverslag
Høyring og involvering	Aug-September	Presentasjon og høyring frå interessentar
Revidering og godkjenning	November	Revidere og få politisk godkjenning
Implementering	1–5 år	Gjennomføre tiltak (kan gå over fleire år)
Evaluering og oppdatering	Frå 2 år	Evaluering og oppdatering av planen etter implementering

7 Kartlegging og risikoanalyse

Hovudmålsetjinga i trafikksikringsarbeidet er å redusera tal, omfang og alvorsgrad på ulykker. For å kunna møta dette med prioriteringar og tiltak, er det viktig med god dokumentasjon av forholda knytt til ulukker.

For å få ei oversikt over dei overordna utfordringane i kommunen har ein gjennomført ein statistisk analyse av trafikkulykker med bakgrunn i kjente data frå nasjonal vegdatabasen (NVDB). Dette er samla i eit vedlegg til planprogrammet. Under er utdrag frå analysen som tek for seg perioden 2006- 2023 i heile Høyanger kommune.

Langs våre fjordarmar er det mange registreringar på ras, jordskred og flaum av ulik karakter



Figur 1: Kart over ulike typar skred og flaum i Høyanger kommune.

Klimaendringar aukar risikoien for skred, flaum og erosjon, noko som kan true tryggleiken på våre mange vegar. Spesielt fylkesvegen langs sør-sida av Sognefjorden og sidearmar til denne.

Kartlegging og risikoanalyse - utføre skred- og flaumanalysar i samarbeid med NVE (Noregs vassdrags- og energidirektorat). Identifisere sårbare vegar og prioritere sikringstiltak.

7.1 Søk i Trafikk ulykkesregisteret

Tal personskadar (2006-23)

År	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd	Sum
2023	0	1	5	6
2022	0	3	1	4
2021	0	0	1	1
2020	0	1	5	6
2019	1	2	3	6
2018	0	1	7	8
2017	0	1	6	7
2016	0	0	0	0
2015	0	0	0	0
2014	0	1	12	13
2013	1	1	10	12
2012	0	0	7	7
2011	1	1	10	12
2010	0	3	10	13
2009	1	2	9	12
2008	0	0	12	12
2007	1	2	8	11
2006	0	1	4	5

Tal registrerte personskadeulykker (2006-23)

År	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadde	Sum
2023	0	1	5	6
2022	0	2	0	2
2021	0	0	1	1
2020	0	1	3	4
2019	1	2	2	5
2018	0	1	5	6
2017	0	1	5	6
2016	0	0	0	0
2015	0	0	0	0
2014	0	1	7	8
2013	1	1	5	7
2012	0	0	7	7
2011	1	1	5	7
2010	0	2	8	10
2009	1	2	5	8
2008	0	0	9	9
2007	1	1	7	9
2006	0	1	3	4

Informasjon henta frå Statens vegvesens ulukkesstatistikk. Ulykkesdata for inneverande år publiserast mai/juni etterfølgande år. Ferdig genererte rapportar knytt til vårt område frå «[TRINE](#)» Statens Vegvesen. Sjå eige vedlegg som følgjer planprogrammet med registreringar attende til 1990.



Figur 2. Oversikt over hovudvegnettet i Høyanger kommune med vegnummer

Det offentlege vegnettet i kommunen består av fylkesvegar og kommunale vegen, slik det går fram av figur. 2. Trafikkanalyse på E39, Fv55 og kommunale vegen. ÅDT m.m. ikkje utført!!

8 Behov for utgreiing og analyse

Analysen av trafikkulykker vil saman med lokalkunnskap og politiske prioriteringar, danne grunnlaget for arbeidet med mål, strategiar og tiltaks-/handlingsplan med konkrete tiltak. Med bakgrunn i gjeldande TT-planar, ulykkesanalysen og arbeidsmøte, ser ein at følgjande tema vil vera sentrale å utgreie i den vidare prosessen:

- Gjennomgang av status frå eksisterande plan
- Gjennomgang av fakta knytt til registrerte ulykker på vegnettet i kommunen (Statens Vegvesen)
- Gjennomgang av innkomne innspel frå lag og organisasjonar samt dei ulike skular, barnehagar og oppvekstsenter mfl.
- Videreføre visjon og målsetningar
- Gje eit grunnlag for prioritering av ikkje fysiske og fysiske tiltak

Det vil bli lagt vekt på at planen skal vere handlingsretta, der tiltak vil verta prioritert ut i frå ei samla vurdering av ulykker, uhell og for låg grad av tryggleik. Det vil bli lagt til grunn å prioritere der det er behov for viktige trafikksikringstiltak, samt kva det er midlar til.

9 Tiltak/handlingsplan

Planen vil ta utgangspunkt i den historiske utviklinga for trafikkulykker i kommunen. Dette vil vera basert på eksisterande informasjon frå [«TRINE» Statens Vegvesen](#) og informasjon henta inn i arbeidsmøte og innspelsrundar. Planen vil omtale vegstrukturen i kommunen og ta for seg situasjonen



for alle typar trafikkantar, samt kome inn på transportbehovet (tidlegare uttaler og innspel med Skyss), samt busettingsmønsteret i Høyanger kommunen.

Handlingsplanen er tenkt å vere delt i to delar; ein del som tar for seg fysiske tiltak på/langs veg og ein del som omhandlar haldningsskapande arbeid og organisatoriske tiltak.

Mange tiltak som kom som innspel til førre plan, er ikkje gjennomført og vert vurdert og prioritert på nytt i denne planen. Hovudsakleg ynskjer ein å følgje mest mogleg metodikken til Trygg Trafikk, samt at ein har fokus på dei store prosjekta. Ein deler inn kommunen i naturleg delar og legg prioriterte lister på prosjekt der ein samtidig kan hente inn god ekstra finansiering gjennom søknadsportalar.

I arbeidet med å vekte tiltak i handlingsplanen vil empirisk kunnskap om verknaden av ulike trafikktryggleikstiltak leggast til grunn. Dette er viktig for å kunne vete kva som er den faktiske effekten av dei tiltaka som vert prioritert. Den eksisterande handlingsplanen 2023-27 syner at mange oppføringer manglar tilstrekkeleg oppfølging/prioritering og forankring i budsjett/økonomiplan.

9.1 Fysiske tiltak

I gjeldande TT-plan er det mange innspel og tiltak i handlingsplanen. Det er fleire av desse som ikkje er gjennomført. Dei fysiske tiltakslistene vil ta utgangspunkt i gjeldande TT-planar, der ein i første fase vil gå gjennom eksisterande planar og vurdere vidareføring av tiltak som ikkje er gjennomført. Vidare vil ein også nytte kommunen sin kommuneplan, lokal kjennskap, faglege vurderingar og politiske prioriteringar i arbeidet. Innspel frå innbyggjarar og andre skal også vurderast i planarbeidet.

Tradisjonelle tiltak har vore å bygging av gang- og sykkelvegar saman med fylkeskommunen, utbetring av kryss i kommunal regi, oppsetting av veglys, bygging av «dropsone ved skule» og oppgradert uteområde ved busstasjon i Høyanger, samt sikre kryssingspunkt for fotgengarar, fartsreduserande tiltak, mm.

9.2 Haldningsskapande arbeid, informasjon og organisatoriske tiltak

Haldningsskapande- og informasjonsarbeid må jobbast og inkluderast i alle typar arbeid som kommunen har ansvar for. Gjeldande TT-plan har definert fleire punkt knytt til ikkje fysiske tiltak, og det er lagt opp til at ny plan tar utgangspunkt i desse og vidareføre, samt supplerer punkta for ikkje fysiske tiltak.

10 Økonomiske konsekvensar

TT-planen vil vera eit grunnlag for å årleg søke om trafikktryggingsmidlar og fordeling av kommunale midlar (økonomiplan og budsjett). Planen vil gå nærmare inn på moglegheit for å prioritere mellom tiltaka.

Kommunen har moglegheit til å kome med innspel til tiltak på fylkesvegnettet i kommunen. Planen vil omtale dei ulike finansieringsordningane som kan nyttast for å søkje om midlar.

For dei haldningsskapande/organisatoriske tiltaka er det hovudsakeleg kostnad knytt til tidsbruk av eigne ressursar, samt eventuelle utgifter til prosjekter/kampanjar. Planen vil gå nærmare inn på dette.



11 Temakart i utarbeiding av plan og prioriteringer:

A Infrastrukturen E39 og Lavik - Oppedal

Ferjesambandet Lavik–Oppedal, som knyter saman kommunane Høyanger og Gulen i Vestland fylke.

Autonome ferjer med å ta i bruk avanserte sensorsystem, kunstig intelligens og automatiserte kontrollsystemer for å redusere behovet for manuell styring. Potensial til å gje lågare driftskostnader, betre miljøvennlig drift og øka tryggleik gjennom redusert risiko for menneskelege feil.

Når det gjeld tryggleik, er hovedutfordringene å sikre påliteleg navigasjon i vær- og straumutsette farvatn slik som Sognefjorden, unngå kollisjonar og ha gode system for menneskeleg intervension ved behov. Utviklinga av slike system krev omfattande testing og strenge tryggleiksstandardar for å sikre at teknologien er påliteleg før fullskala drift kan innførast i 202....

B Tronvik – Ulvåna, regulering til ny fylkesveg

Når ein fylkeskommune regulerer ein ny fylkesveg, har kommunen avgrensa, men viktige moglegheiter til å stille krav til trafikktryggleik gjennom plan- og bygningslova og lokal trafikksikringspolitikk. Her er nokre sentrale aspekt:

Medverknad i reguleringsprosessen- innspel og høyringar i planprosessen og trafikksikringsomsyn Plan- og bygningslova (§ 3-3, § 12-1, § 12-5) regulere trafikksikringsmessige tiltak i detaljregulering dersom dette er ein del av kommunal planstrategi. Krevje gang- og sykkelvegar, vegbelysning, kryssløysingar og fartsreduserande tiltak i reguleringsplanen.

Vår kommunal trafikksikringsplan skal vere styrande for innspel til fylkeskommunen.

Vi må argumentere for tiltak basert på ulukkesstatistikk og risikoanalysar. Statens vegvesen gir oss faglege råd om tryggleikstiltak. Fylkeskommunen som vegmynde må ta omsyn til kommunale innspel, men har siste ordet.

I reguleringsplanen kan kommunen stille krav om at visse tryggingstiltak må vere på plass før vegen kan takast i bruk. Kommunen har ikkje direkte styringsrett over fylkesvegar, men kan påverke gjennom reguleringsplanen, trafikksikringsplanar og samarbeid med fylkeskommunen og Statens vegvesen.



C Førebygging av utfordringar knytt til klima og ras på viktige vegstrekningar

Klimaendringar aukar risikoen for skred, flaum og erosjon, noko som kan true tryggleiken på våre mange vear. Spesielt fylkesvegen langs sørssida av Sognefjorden og sidearmar til denne.

Kartlegging og risikoanalyse - utføre skred- og flaumanalysar i samarbeid med NVE (Noregs vassdrags- og energidirektorat). Identifisere sårbare vear og prioritere sikringstiltak.

Sikringstiltak - ras vollar, fangnett og støtteførebyggingar. Forbetre drenering og vassvegar for å unngå erosjon og flaumskadar. Bruke forsterka vegfundament og stabile massar i utsette område.

Beredskap og overvaking - installere sensorar og varslingssystem for skred og flaum. Ha beredskapsplanar for rask utsynning ved ekstremvêr.

Samarbeid med fylkeskommunen - tiltak for viktige vear med stor trafikk eller kritisk samfunnsfunksjon/infrastruktur. Søke midlar frå NVE og staten til rassikring.

Utgreie nytt eigarskap til våre vear - kan vi be fylkeskommunen overta enkelte vegarmar?

«Ja, kommunen kan søkje fylkeskommunen om å overta viktige kommunale vear, men dette krev: Politisk og administrativ behandling: Kommunen må dokumentere at vegen har regional betydning, f.eks. som hovudferdselsåre eller skuleveg.

Forhandlingar med fylkeskommunen: Overføring av vear skjer ofte gjennom avtalar og kan avhenge av økonomi og prioriteringar i fylket.

Staten sin rolle: Kommunen kan òg søkje om statlege midlar til sikringstiltak dersom fylket ikkje tek over ansvaret.»

Kommunen kan altså arbeide for at fylkeskommunen overtek viktige vegarmar, men vi må grunngje behovet godt og forhandle om ansvarsdeling.

D Kryssutforming fylkesveg Fv55 i Høyanger tettstad og veg-arm til Dalsdalen

Sidan starten på 80 talet Høyanger tunellen har vegløysinga gjennom Høyanger tettstad vore uendra. Vegomlegging langs Daleelva er delvis gjennomført og eit kryss mellom fylkesveg og ein høgt trafikkert kommunal veg som fører til eit industriområde og kritisk elkraftforsyning står for tur. Utforming med omsyn til trafikktryggleik for alle som ferdest, framkome og beredskap til viktig infrastruktur. Ein godt planlagt kryssløysing vil sikre trygg og effektiv trafikkavvikling, redusere ulukkesrisiko og ivareta samfunnskritiske funksjonar.

Tilfredsstille Statens vegvesen sine krav- frisikt (jf. N100 vegnormalen), fartsgrense og fartsdemping, Separerte gang- og sykkelvegar om aktuelt. God vegbelysning for trygg ferdsel døgnet rundt.

Tunge køyretøy- dimensjonering for store lastebilar og spesialtransport knytt til industripark og revisjon i kraftstasjonsanlegg. Store nok svingradiusar for langtransport og kranbilar.

Framkome og kapasitet - unngå flaskehalsar, god avvikling også ved høgare belastning. Sikre fri ferdsel for brannvesen og kraftberedskap.



Beredskap og elkraftforsyning - langs Daleelva er det gjort tryggleikstiltak mot naturfarar (skred, flaum). Beredskapsplan for omkjøring ved stenging må alltid vurderast. Høyanger sentrum har ikke tilstrekkeleg evakuatingsveg frå Sæbø område.

Myndighetskrav og finansiering - vurdere større samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og industriaktørar. Tiltaket inneber store inngrep eller endra arealbruk og dermed reguleringsplan.

E Vegstandard og bruer

For å sikre trygge kommunale vegar og bruer, må kommunen ha faste rutinar for tilsyn, vedlikehald, beredskap og målretta oppfølging. Trygge vegar og bruer krev systematisk oppfølging, førebygging og beredskap. Ei god kommunal rutine sikrar at vegnettet er sikkert, funksjonelt og motstandsdyktig mot klimaendringar og andre påkjenningar.

Tilsyn og inspeksjon - visuelle inspeksjonar (minst årleg) av dekke, bereevne, rekverk, drenering og eventuelle skader. Spesialinspeksjonar ved ekstra belastning (f.eks. etter flaum, ras eller stor trafikk). Bruinspeksjon (minst kvart 5. år for mindre bruer) etter retningsliner frå Statens vegvesen.

Loggføring og dokumentasjon i eit system for oppfølging og prioritering av tiltak. Sjå matrise med tiltak frå rapport.

Vedlikehald og utbetring - drenering og vasshandtering: Reinse stikkrenner, grøfter og avløp for å unngå erosjon og flaumskadar. Brusikring- vedlikehald av landkar, berekonstruksjon og rekverk. Snørydding og strøing: Vintersikringsrutinar for å oppretthalde trygg ferdsel.

Skredsikring og klimatilpassing - ROS- identifisere skred-, flaum- og erosjonsutsatte område. Bygge fangvollar, støtteførbyggingar, skrednett, sikre drenering, samt overvaking av farlege parti. Forhindre vegstengingar og farlege situasjonar:

Trafikksikringstiltak - kontrollere at skilt og merking er tydelege og i god stand. Fartshumper, innsnevringar eller andre tiltak ved behov. Sikre gode overgangar for mjuke trafikantar.

Sikre rask respons ved akutte hendingar - beredskapsplan for veg og bruer, samt forsvarlege rutinar for stenging, omkjøring og naudreparasjonar. Ha klare avtalar for rask utrykking ved skadar. Samarbeid med politi, brannvesen og innbyggjarar for å melde om farlege situasjonar. **Betere å stenge oftare enn å utsette trafikkgrupper i fare.**

Langsiktig vedlikehaldsplan - prioritere tiltak ut frå tilstand og budsjett. Søke statlege midlar og fokusere på tilskotsordningar for rassikring og vedlikehald.

F Hamner og ferjekaier

Kommunen har ansvar for drift, vedlikehald og tryggleik på hamner og ferjekaier som ikkje er under statleg eller fylkeskommunalt ansvar. Dette inneber å sikre trygge forhold for persontransport året rundt, både for reisande og mannskap. Kommunen må ha faste tydelege rutinar for inspeksjon, vedlikehald og beredskap for å sikre trygge hamner og ferjekaier. Særlege tiltak må tilpassast sesongvariasjonar for å ivareta tryggleiken for både fotgjengarar og køyretrøy året rundt. Tryggleikstiltak knytt til avvikling av hurtigbåt rutene Bergen - Sogn og lokalruta Nordeide – Høyanger – Måren – Ortnevik og inn til Vik vil har større fokus i planen. Altså trygge rutinar for persontransport over kai og ferjeleie i åra framover.

Regelmessig inspeksjon og vedlikehald - kaidekke, rekkverk, fending, fortøyningspunkt og ramper. Kontroll av belysning og skilting for å sikre god sikt og informasjon til reisande. Vedlikehald av gangareal for å hindre fallulukker (t.d. reparasjon av hol og sprekker).

Klare køyremønster og merking for køyretøy og fotgjengarar. Bruk av bommar eller signalanlegg for å hindre at reisande går ut på ferjekai før det er trygt. Sikre gode vente soner for fotgjengarar og tilkomst for rullestolbrukarar.

Beredskap og varsling - Evakueringsplanar for nødssituasjonar (brann, mann over bord, tekniske feil). Nødtelefonar og redningsutstyr (livbøyer, redningsleidere, førstehjelpsutstyr). Opplæring av personell i tryggleiksprosedyrar og førstehjelp.

Tiltak for tryggleik om sommar og vinter

Ulike årstider gir forskjellige utfordringar for tryggleiken på kaier og ferjeleie:

Handtering av høg trafikk- auka tilsyn og mannskap om sommaren ved store reiserush.

Sikring mot drukningsfare- klare avgrensinga områder for reisande og ventande. Tydelege skilting og reglar for ferdsel i hamneområdet.

Is- og snørydding- regelmessig snørydding og strøing for å hindre fallulukker. Frostsikring av ramper og ferjeleie - varmekablar eller sand/salt for betre feste. Kontroll av heve-senkemekanismar og fortøyningspunkt for å hindre isdanning og driftsproblem.

G Infrastruktur, mobilitet, skule

Det er gjort mykje godt arbeid med å trygge skuleelevar til og frå skule og aktivitetar på fritid. Ein del samordna planlegging også innanfor trygg mobilitet for å redusere sårbare tal sårbare situasjonar. Gode gang- og sykkelvegar og naturlege grøne korridorar.