RADØY
KOMMUNE

TRAFIKKSIKRINGSPLAN

2014-2020

Vedteke i kommunestyret 28.04.2015

Innhald:

innleiing 3

Organisering av arbeidet 3

Kvifor kommunal trafikksikringsplan? 3

Oppbygging av trafikksikringsplanen 4

Utfordringar 4

VISJON OG MÅLSETTING 13

Tilhøve til andre kommunale planar 13

Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid 14

Litt om Radøy kommune 16

Folkehelseperspektiv 16

DAGENS VEGSITUASJON I RADØY KOMMUNE 17

BARNEHAGAR OG SKULAR PÅ RADØY 19

Særordningar for skuleskyss 21

TILTAKSDEL 22

HALDNINGSSKAPANDE TRAFIKKOPPLÆRING 22

Planar for ikkje fysiske tiltak og haldningsskapande Trafikkopplæring 23

FYSISKE TRAFIKKSIKRINGSTILTAK 24

Fylkesvegar 25

Kommunevegar 33

Vedlegg: 40

Nyttige heimesider: 40

Statens vegvesen sin fartsgrensepolitikk 41

Grunnlag for kostnadsberekning 42

Kjelder: 44

Tiltaksliste, fysiske tiltak 45

Fylkesvegar 45

Kommunevegar 46

INNLEIING

Trafikksikringsplanen var utarbeidd som ein kommunedelplan for å få den politisk forankra, og for å sikra et den vert rullert. Kommunedelplanen gjaldt for planperioden 2001 – 2012 og vert med dette revidert og vidareført for ein ny periode.

Kommunen er satt til å følgje opp nasjonal og regional politikk. Hordaland fylkeskommune har vedteke *«Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013»* og det er naturleg at trafikksikringsplan for Radøy følgjer opp intensjonane i den regionale planen. Handlingsplanen for Hordaland er og nytta som utgangspunkt for denne kommunale planen.

Organisering av arbeidet

Formelt varsel om oppstart av planarbeid var kunngjort 13. februar 2013.

Formannskapet er styringsgruppe for arbeidet.

Rådmannen har sett ned administrativ arbeidsgruppe for å utarbeide framlegg til revidert plan for trafikksikring. Gruppa har bestått av Tore Rikstad, kommuneingeniør, Helge Vallestad, rådgjevar oppvekst og Kjersti Flatråker, rådgjevar plan.

I samband med utarbeiding av trafikksikringsplanen for 2001 – 2012 var det ein omfattande prosess som låg til grunn. Det kom inn mange framlegg til gode tiltak, og dei som ikkje er gjennomført vert ståande på tiltakslista. I den reviderte trafikksikringsplanen vert altså tiltak som er utført teke ut av lista og andre vert lagt til.

I samband med arbeidet til trafikksikringsplanen er det kome inn krav og ynskje om tiltak i område som vert oppfatta som trafikkfarlege. Ofte er dette knytt opp mot område der mjuke trafikantar ferdast. Dei innkomne merknadene gjev uttrykk for kva stader trafikantane eller foreldra føler seg utrygge. Reduksjon av utryggleiken kan i seg sjølv vera eit mål.

Det er viktig at me er visse på kva tiltak som fyrst og fremst kan redusere utryggleiken , og kva tiltak som reduserer risiko for ulukke.

Mange av dei ynskte tiltaka er enkle, og krev små resursar for å gjennomføre. Andre tiltak er av meir langsiktig karakter og krev store resursar. Store inngrep som til dømes gang – og sykkelvegar krev reguleringsplan med formell handsaming, noko som ofte er tidkrevjande.

Framlegg til revidert plan vert sendt på høyring til barnehagane, skulane, helsesyster, beredskap, lag og organisasjonar, regionale styresmakter, busselskap og andre viss interesse vert rørt.

Kvifor kommunal trafikksikringsplan?

Målet med trafikksikringsplanen er å oppretthalde og på nokre område styrke kommunen sin innsats innan trafikksikringsarbeid, særleg på førebyggjande tiltak samt haldningsskapande arbeid.

Radøy kommune sin trafikksikringsplan har fokus på at samfunnet skal leggje til rette for at folk kan gå og sykle. Det er særleg fokus på å leggje til rette for at elevane skal ha trygg skuleveg.

Folkehelseperspektivet er viktig i arbeidet og befolkninga skal ha trygge vegar å gå og bevega seg på, lett tilgjengeleg.

Frå 2001 vart det å ha ein trafikksikringsplan ein føresetnad for å få statleg stønad til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av skulevegar for born.

I kommuneplanen for Radøy er det sagt at det skal lagast trafikksikringsplan for kommunen. I planstrategien for Radøy kommune, som vart vedteke i 2012, vart det bestemt at gjeldande trafikksikringsplan skulle takast opp til revisjon.

Det vert stilt krav til korleis søknader om stønad til planlegging og bygging av fysiske tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar skal utformast.

> Føremålet med dei kommunale trafikksikringsplanane er å legge grunnlaget for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid på lokalplanet. Kommunen sitt ansvar for trafikksikring er mangesidig. Ansvaret er dels knytt opp til rolla som veghaldar for kommunale vegar, og deira ansvar for opplæring i skule og barnehagar og innanfor helsetenesta og miljøretta helsevern.

Kjelde: Hordaland fylkeskommune

Oppbygging av trafikksikringsplanen

Innleiingsvis skal planen peike på utfordringar, vidare skal planen framheve målsetjingar og prioriteringar for trafikksikringsarbeidet i Radøy kommune. Ei liste over dei tiltak kommunen ser er mest naudsynte for å sikre trygge skulevegar og gode trafikktilhøve ligg som eiga punkt i planen.

Utfordringar

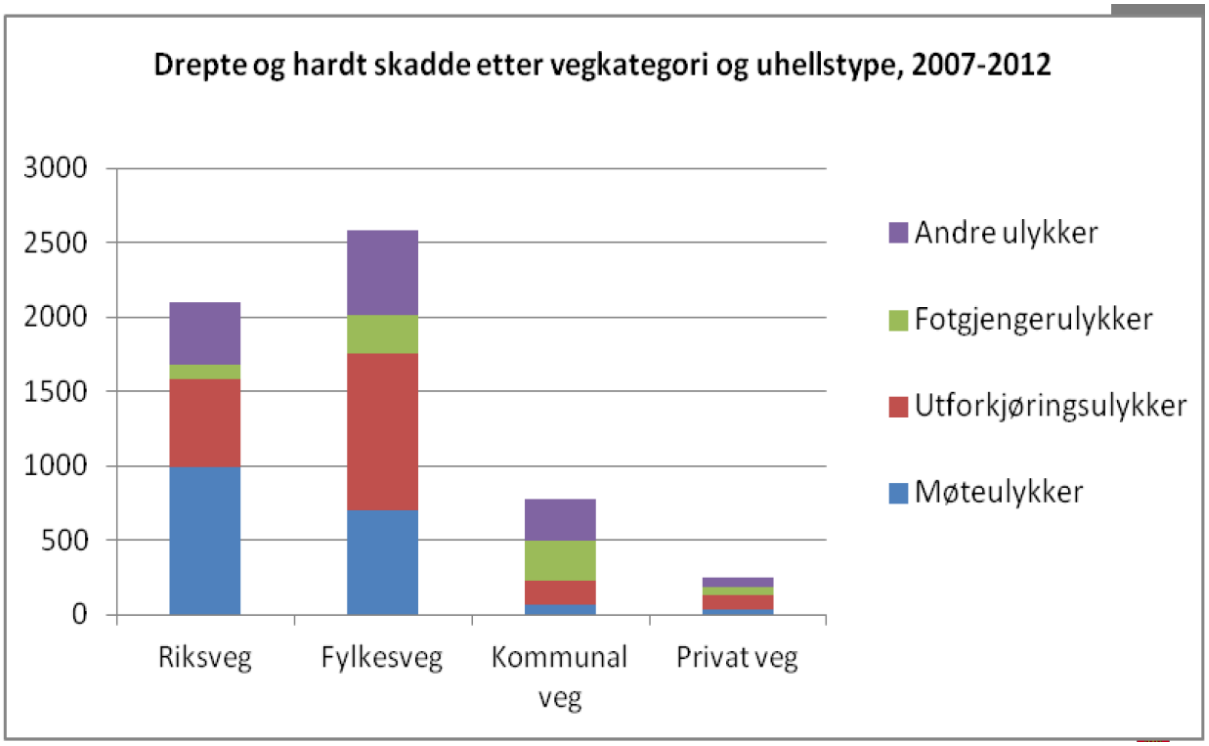
Hovudutfordringane i alt trafikksikringsarbeid er å redusere tal, omfang og alvorsgrad på ulykker. Fokus på trafikksikring er først og fremst viktig for å redusere dei menneskjelege konsekvensane, med alvorlege skadar og tap av liv. I tillegg er det slik at trafikkulykker kostar samfunnet svært mykje ressursar. På landsbasis kostar vegtrafikkulykkene samfunnet kvart år ca kr 35 mrd kroner (berekningane er basert på nasjonale gjennomsnittstal frå Trygg Trafikk).

Sannsynlige medvirkende faktorer til dødsulykkene i perioden 2005-2012

Medvirkende faktorer	**Andel av dødsulykkene**	
	Gj.snitt 2005-2012	**2012**
Faktorer knyttet til trafikantene		
*Manglende førerdyktighet **	54 %	60 %
Høy fart etter forholdene/godt over fartsgrensen	**45 %**	**28 %**
Ruspåvirkning	22 %	24 %
Tretthet/avsovning	14 %	19 %
Sykdom	10 %	9 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	6 %	6 %
Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø	27 %	29 %
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	16 %	15 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	22 %	24 %

Sannsynlig medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykkene i perioden 2005-2012

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	**Andel av:**	**Gjennomsnitt 2005-2012**	**2012**
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte	Omkomne i bil	**43 %**	**41 %**
Den omkomne på motorsykkel brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil	Omkomne på MC	22 %	12 %
Den omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil	Omkomne på moped	47 %	24 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm	Omkomne syklister	65 %	62 %
Høy fart har medvirket til at ulykken har fått dødelig utgang	Dødsulykker	40 %	32 %
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy	Dødsulykker		
- Kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/vogntog		19 %	25 %
- Kollisjon mellom MC og lastebil/buss/ vogntog/personbil/varebil		7 %	6 %
For dårlig passiv sikkerhet i involverte kjøretøy	Dødsulykker		
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy		22 %	26 %
- Dårlig karosserisikkerhet		16 %	19 %
- Ikke kollisjonsputer i bilen		6 %	7 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet	Dødsulykker		
- Farlig sideterreng		23 %	17 %
- Dårlige eller unødvendig monterte rekkverk		5 %	6 %



Kjelde: Statens vegvesen og vegdirektoratet

«I perioden 2000-2010 var talet på trafikkdrepne på vegane i Hordaland 191 og vi hadde om lag 950 alvorlege ulykker i same perioden. Årleg ligg talet på skadde og drepne i trafikken i Hordaland på litt over 1000.» Kjelde Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013.

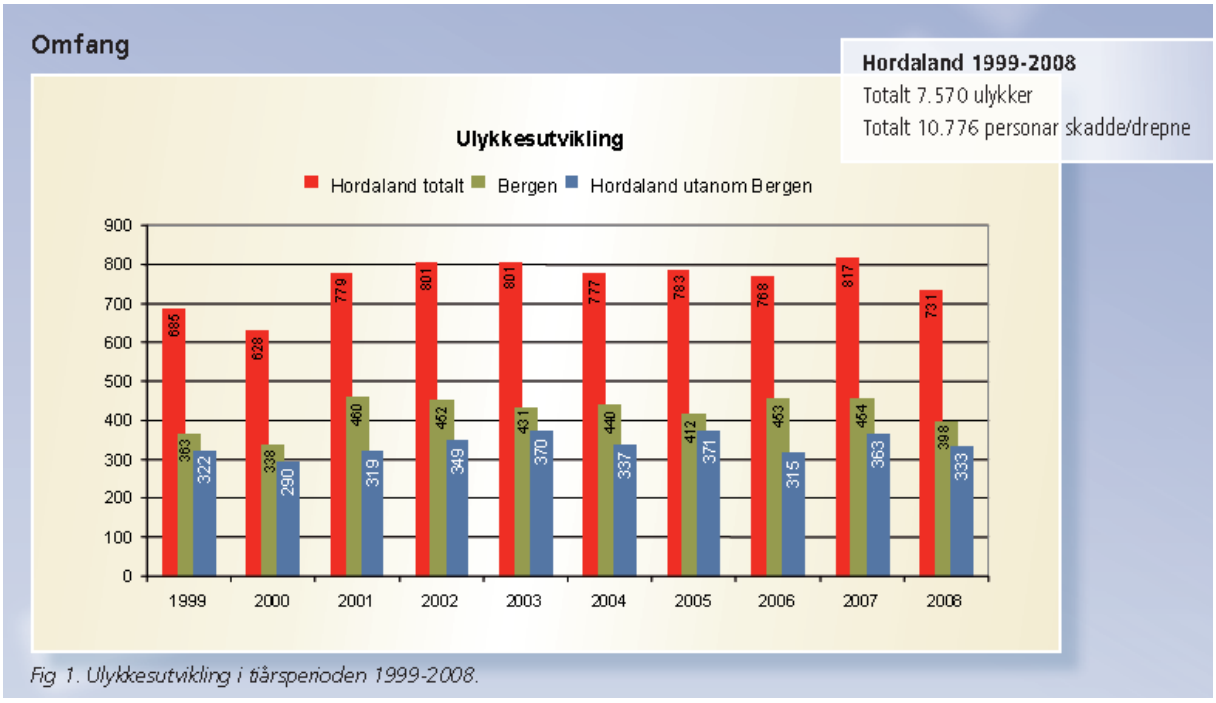
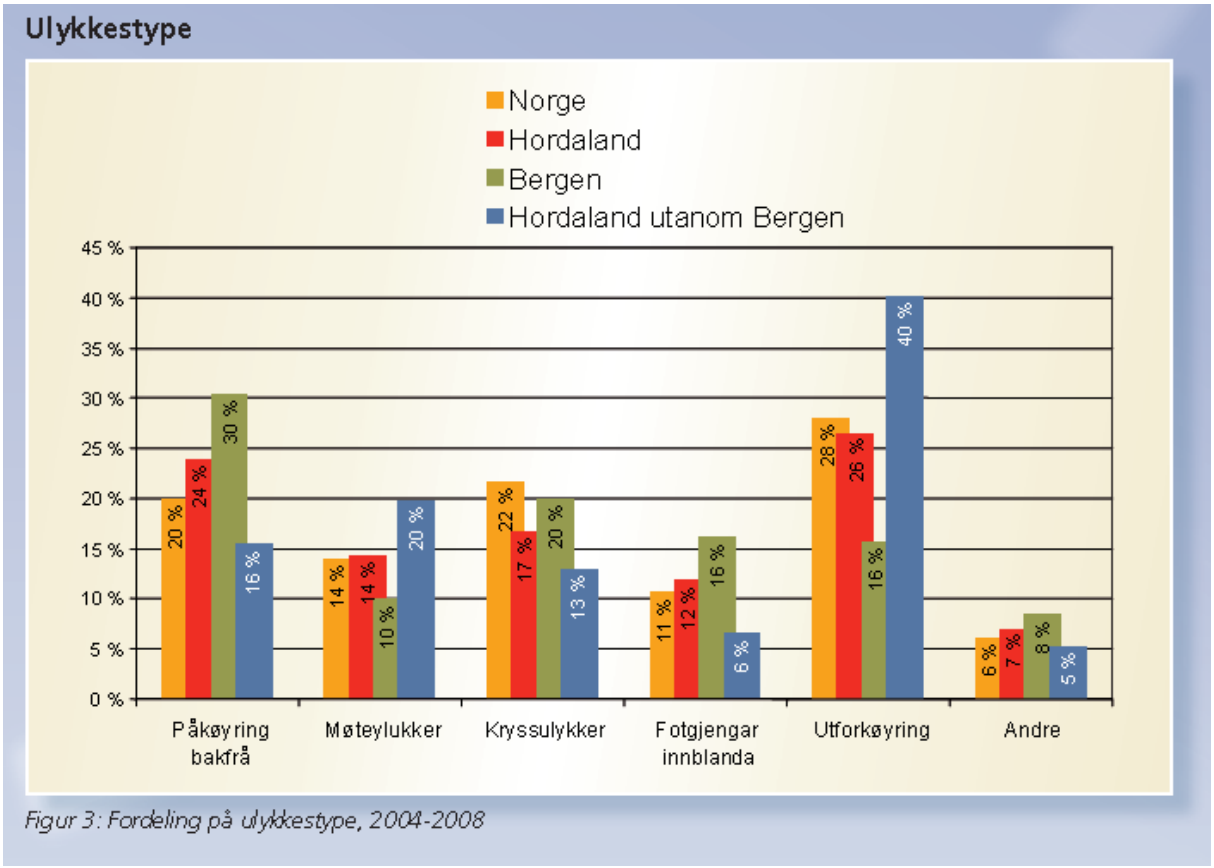


Fig 1. Ulykkesutvikling i tiårsperioden 1999-2008.



Figur 3: Fordeling på ulykkestype, 2004-2008

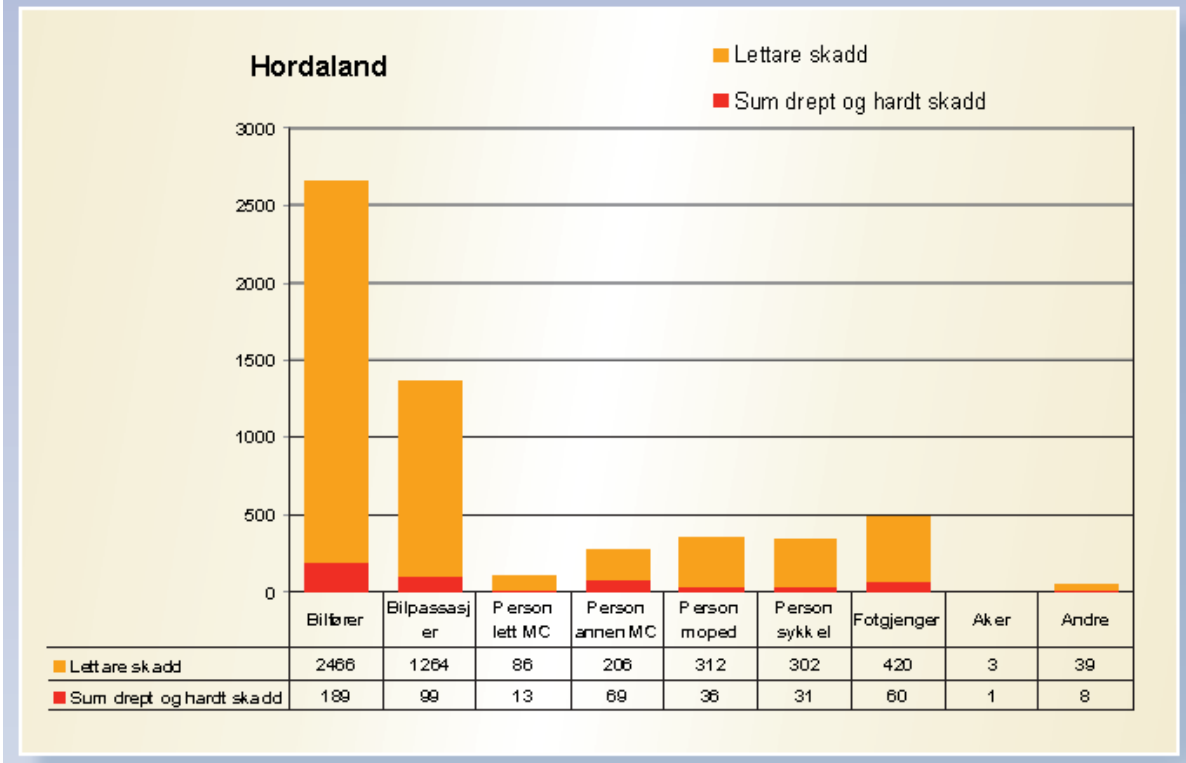
I Hordaland utanom Bergen ser me av statistikken at det er utforkjøring som er den langt vanlegaste ulykkes typen. Møteulykke er den neste og så kjem påkøyring bakfrå. Av figuren over ser me at fotgjengarar er innblanda i 6 % av ulykkene.

Ulykkesstad

Kommune	Sum Ulykker 5 år	Ulykker pr 1000 innb	Ulykker pr km veg
1201 Bergen	2157	8,56	1,85
1246 Fjell	160	7,44	0,88
1247 Askøy	141	5,77	0,84
1243 Os (Hord.)	134	8,15	0,86
1221 Stord	133	7,69	0,63
1263 Lindås	129	9,19	0,29
1235 Voss	113	8,15	0,22
1228 Odda	103	14,60	0,42
1219 Bømlo	73	6,59	0,32
1216 Sveio	70	14,27	0,32
1224 Kvinnherad	69	5,26	0,17
1238 Kvam	56	6,72	0,25
1242 Samnanger	44	18,50	0,46
1231 Ullensvang	41	12,24	0,25
1256 Meland	41	6,33	0,34
1253 Osterøy	39	5,30	0,17
1260 Radøy	39	8,08	0,28
1245 Sund	34	5,76	0,37
1251 Vaksdal	32	7,79	0,15
1211 Etne	30	7,78	0,15
1232 Eidfjord	27	28,57	0,21
1241 Fusa	27	7,12	0,14
1266 Masfjorden	26	15,74	0,14
1259 Øygarden	25	5,92	0,30
1222 Fitjar	24	8,25	0,33
1223 Tysnes	23	8,24	0,13
1264 Austrheim	20	7,76	0,22
1234 Granvin	18	18,95	0,19
1233 Ulvik	16	14,61	0,22
1244 Austevoll	16	3,62	0,13
1227 Jondal	9	8,81	0,12
1252 Modalen	3	8,55	0,06
1265 Fedje	1	1,68	0,06
Hordaland	3873	8,40	0,58

Figur 4: Ulykker og indeksar per kommune, 2004-2008, sortert etter talet på ulykker.
Høge verdiar/Låge verdiar

Trafikantgrupper



	Bilfører	Bilpassasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
Lettare skadd	2466	1264	86	206	312	302	420	3	39
Sum drept og hardt skadd	189	99	13	69	36	31	60	1	8

Figur 7: Skadde og drepne i Hordaland 2004-2008, fordelt etter trafikantgruppe

Figur 7 viser korleis dei skadde/drepne i Hordaland fordeler seg på ulike trafikantgrupper. Det er skilt mellom lettare skadde og drepne/hardt skadde. Det er klart flest bilførarar og bilpassasjerar som vert skadd/drepne. Om ein derimot ser på andelen hardt skadde/drepne innanfor kvar trafikantgruppe, ser ein at særleg førarar av MC og fotgjengarar kjem dårleg ut.

Ulykkesstatistikkane viser at Hordaland ligg over landsgjennomsnittet og har store utfordringar knytt til å redusere tal og omfang av trafikkulykker.

Med tanke på ulykkene med hardt skadde og drepne, skjer eit klart fleirtal av desse utanfor Bergen. Utforkøyringar og møteulykker peikar seg ut som dei viktigaste kjeldene til alvorlege ulykker utanfor Bergen.

Med omsyn til kjønn og alder, er det ein overrepresentasjon av unge menn, spesielt innanfor aldersgruppa 16-20 år, i ulykkesstatistikken. Også her er tendensen klarast i fylket utanfor Bergen.

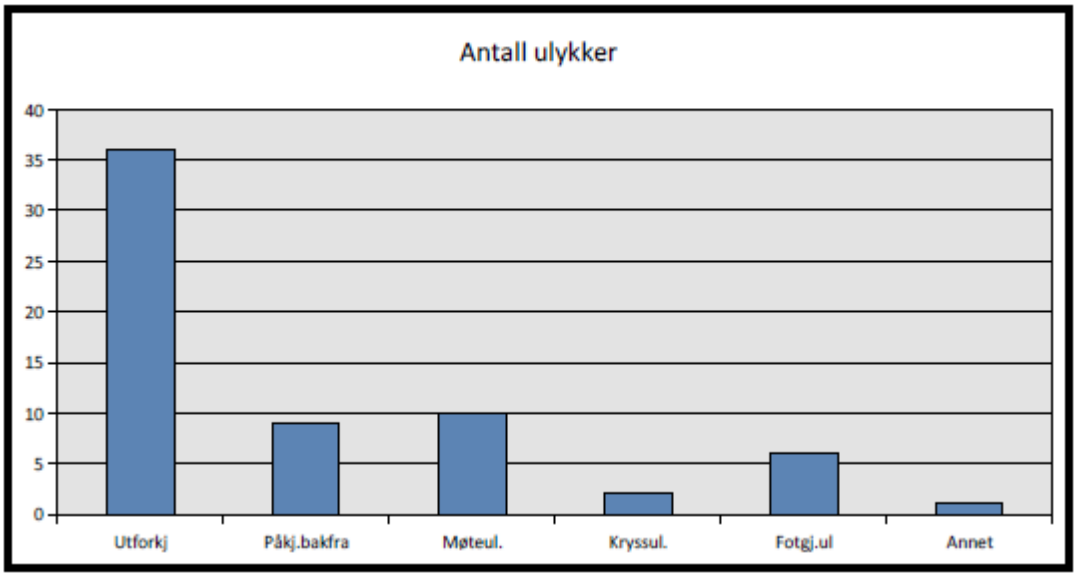
Kjelde: Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013.

Status i Radøy kommune
Radøy har ingen stor gjennomfartsåra i kommunen. Samanliknar me oss med Lindås kommune som har E39 veit me at dei har mange fleire av dei store ulukkene med hardt skadde og drepne.

I grisgrendte strok er det vanleg at ungdomane køyrer mykje sjølve, både med mc og bil, sett i forhold til i byane og meir urbane strok kor kollektivtrafikken er betre utbygt. Det gjev eit potensiale for fleire ulukke med ungdomar involverte.

Antall ulykker fordelt årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
2004	**12**	**17**	0	0	17
2005	**5**	**6**	0	1	5
2006	**6**	**9**	0	0	9
2007	**9**	**15**	0	1	14
2008	**7**	**7**	0	1	6
2009	**7**	**9**	0	0	9
2010	**4**	**6**	0	2	4
2011	**3**	**4**	0	1	3
2012	**7**	**8**	0	0	8
2013	**4**	**7**	0	0	7
Sum	***64***	***88***	***0***	***6***	***82***

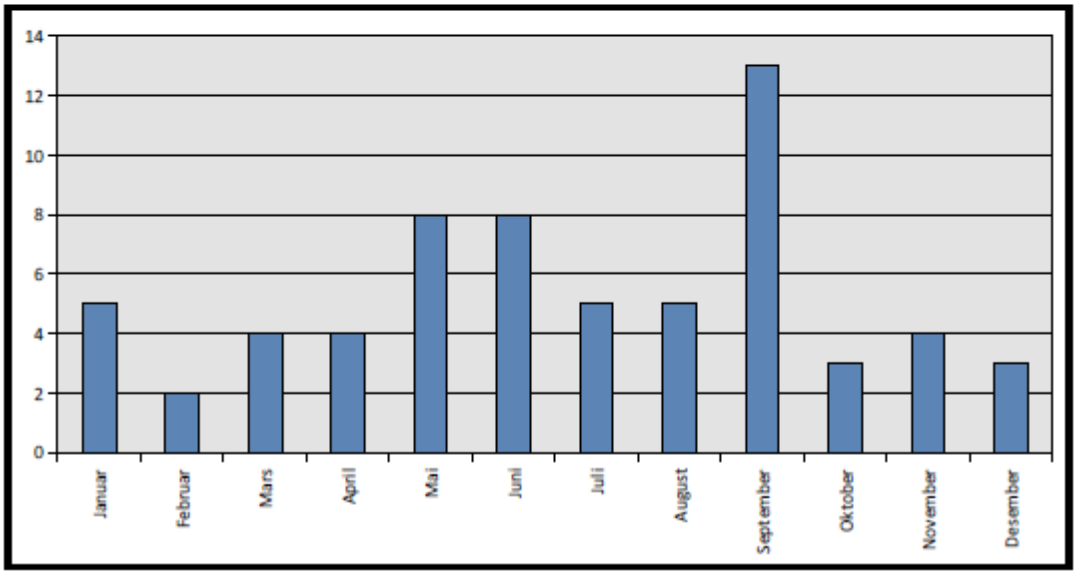


Av figuren over ser me at det er ulukke med utforkjøringar som er mest vanleg på Radøy.

Ulukkene er jamnt fordelt over året slik tabellen under viser:

Antall ulykker fordelt måned

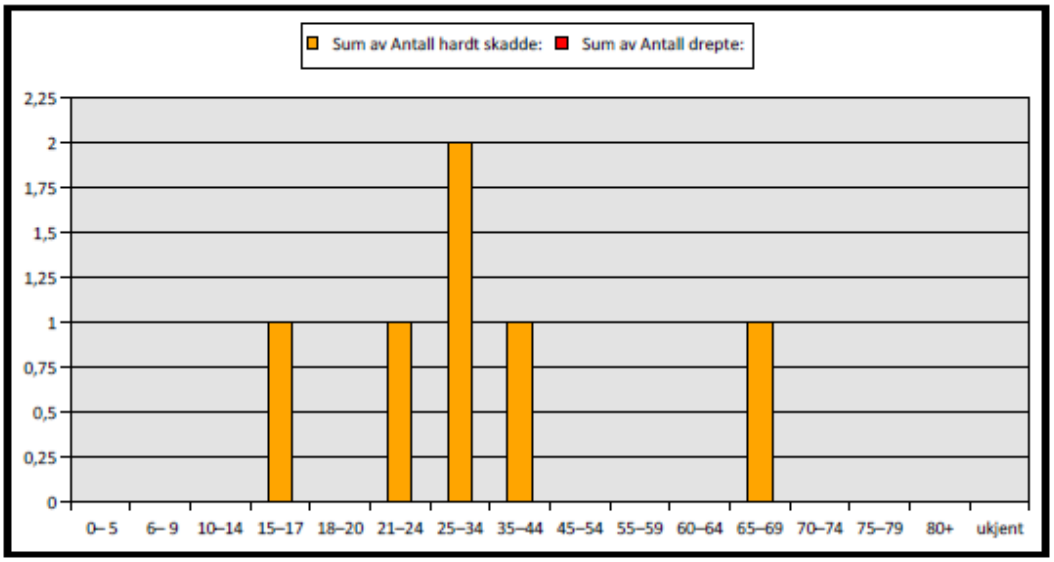
Måned	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	5	6	0	0	6
Februar	2	4	0	0	4
Mars	4	6	0	0	6
April	4	8	0	0	8
Mai	8	12	0	1	11
Juni	8	9	0	1	8
Juli	5	6	0	0	6
August	5	6	0	2	4
September	13	20	0	2	18
Oktober	3	3	0	0	3
November	4	5	0	0	5
Desember	3	3	0	0	3
Sum alle	*64*	*88*	*0*	*6*	*82*



Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	47	0	2	45
Bilpassasjer	24	0	2	22
Person lett MC	1	0	0	1
Person annen MC	4	0	2	2
Person moped	4	0	0	4
Person sykkel	2	0	0	2
Fotgjenger	5	0	0	5
Aker	0	0	0	0
Andre	1	0	0	1
Sum alle	*88*	*0*	*6*	*82*

Det har ikkje vore drepne i trafikken på Radøy i perioden 2004-2013.



Av figuren over kan ein sjå at unge menneske er mest utsatt.

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV407	1	1	0	1	0
FV409	13	22	0	3	19
FV410	2	2	0	0	2
FV411	4	6	0	0	6
FV414	1	3	0	0	3
FV565	36	47	0	2	45
KV6008	1	1	0	0	1
KV6011	1	1	0	0	1
KV6019	1	1	0	0	1
KV6040	1	1	0	0	1
KV6041	1	1	0	0	1
PV98882	1	1	0	0	1
PV99897	1	1	0	0	1
Sum alle	*64*	*88*	*0*	*6*	*82*

Fylkesveg 565 er hovudvegen over Radøy og har desidert mest trafikk av vegane i kommunen. Det er og den vegen med best kvalitet og breidde. I tabellen over ser me at det er her dei fleste tilfelle av skadde er.

Tal skadde personer i trafikken er bestemt av tre hovudgrupper av faktorar:

1. Trafikkmengde (eksponeringa), det vil si omfanget av reiser og transport kvar ulykke kan skje.
2. Risiko for ulukke, det vil si sannsyn for å bli innblanda i ein trafikkulykke per kilometer ein ferdast i trafikken.
3. Skaderisikoen, det vil si sannsyn for å verte blir skada, gitt at ein er innblanda i ein trafikkulykke.

Skadenes konsekvensar for de skadde sin livskvalitet avhenger blant anna av kor alvorlege skadane er (skadegraden) og kor vellykka behandlinga av skadane er, i og utafor medisinske institusjonar. Tal skadde personer i trafikken er eit produkt av dei tre bestemmande hovudgruppene av faktorar:

Tal skadde i trafikken = Eksponering x Risiko for ulukke x Skaderisiko

Av dette føl at tal skadde personer kan reduserast på tre måtar:

1. Ved å redusere trafikkmengda (eksponeringa)
2. Ved å redusere ulykkes risikoen, det vil si tal ulykker ved ein gitt trafikkmengde

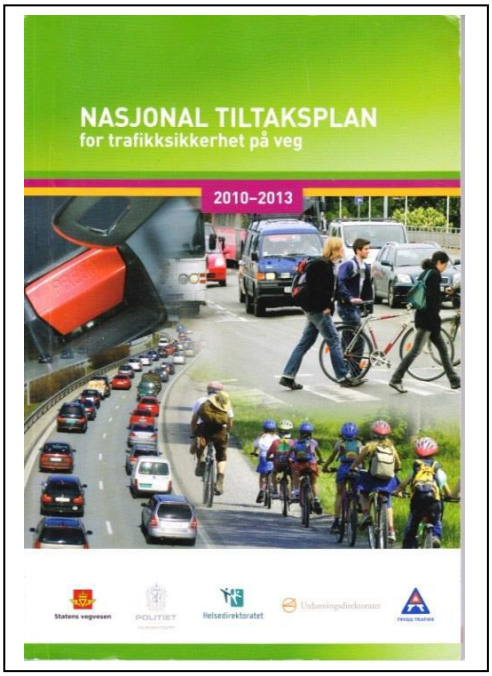
3. Ved å redusere skaderisikoen, det vil si redusere sannsyn for å bli skada og skadenes alvorsgrad ved eit gitt ulykkestall

Kjelde: Trafikkøkonomisk institutt

VISJON OG MÅLSETTING

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, høyringsutkast
Fire nivå:
1.Nullvisjonen – Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge
2.Etappemål for maksimalt antall drepne og hardt skadde i vegtrafikken
3.Tilstandsmål – Utviklingen i sentrale tilstander av betydning for trafikksikkerheten.
4.Tiltak

Kjelde: Sigurd Løtveit, Vegdirektoratet



«Nullvisjonen er, som for dei tidlegare trafikksikringsplanane i fylket, det berande elementet for denne planen. Som ein naturleg konsekvens av nullvisjonen fokuserar ein på satsingsområder som har størst verknad i høve til ulykker med høgt potensiale for døde eller hardt skadde. Særlege satsingsområder for denne planen er tiltak retta mot møte- og utforkøyringsulykker, MC-ulykker, fotgjengar- og sykkelulykker og betre trafikantåtferd med fokus på førebyggande arbeid.»

Kjelde: Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013.

Visjon for Radøy:

Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikantar i Radøy kommune,
og alle skal ha trygg skuleveg

Hovudmål

- Skuleborna skal ha trafikksikre skulevegar på Radøy.
- Vegnettet på Radøy skal utviklast med eit fartsnivå og sikringstiltak slik at ein har lav risiko for møte – og utforkøyringsulukker og unngår farlege konfliktar mellom bil og mjuke trafikantar.
- Barn og ungdom skal gjennom opplæring frå føresette, i barnehagane og i skuleverket tileigna seg kunnskap om trafikktryggleik og utvikle ein sikker åtferd i trafikken.
- Vegnettet skal utformast slik at tilgjenge og trafikktryggleik for eldre, uføre og funksjonshemma vert styrka.

TILHØVE TIL ANDRE KOMMUNALE PLANAR

Trafikksikringsplanen er ein kommunal plan. Radøy kommune har mange planar som og tek opp i seg trafikksikring, men som har hovudfokus på andre tema.

Planlegging skal bidra til å utvikle eit samfunn som tar vare på viktige felles verdiar og grunnleggande levevilkår for ulike grupper innafor rammene av en bærekraftig utvikling. Det skal blant anna takas omsyn til barn og unges oppvekstvilkår og universell utforming.

Arealplanlegging handlar om å leggje til rette for utbyggingstiltak og mange av kommunen sine reguleringsplanar har vegareal, gang- og sykkelvegar, fortau, turvegar og stiar inkludert. Kommunen si oppgåve når andre leverar planar er å sjå til at ein får ein god og sikker utbygging. I tillegg vert det sett rekkefølgjekrav som må haldast av den som er tiltakshavar.

«Eit viktig verkemiddel kommunen har til rådvelde er å knyta rekkefølgjekrav om nødvendig infrastruktur til reguleringsplanar. Reguleringsplanar skal innehalda vurdering av trafikkforholda i og utanfor planområdet. Om det er behov for utbetring av vegar eller trafikksikringstiltak, er det vanleg å leggja inn rekkefølgjekrav. Rekkefølgjekrava kan til dømes vera fortau/GS-veg med fysisk skilje mellom mjuke trafikantar og køyretøy, veglys, gjerde, trygge kryssingspunkt m. v. «

Kjelde: Trafikksikringsplan for Fjell kommune

For nye gang- og sykkelvegar er det ofte behov for arealplan. I samband med utarbeiding av reguleringsplanar, detaljplanar og områdeplanar, vert dette lagt inn for å knytte ny utbygging av bustader opp mot infrastruktur mot skulane.

Særleg i samband med utvikling av tettstadane er det viktig å sjå på tilhøve for mjuke trafikantar, gang- og sykkelvegar, stiar, tilgang på friluftsområde og element som kan sikre befolkninga gode uteopphaldsareal.

Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeid

Fysiske tiltak på vegnettet:
- Fylkesvegar: Hordaland Fylkeskommune/Statens vegvesen
- Kommunale vegar: Radøy kommune v/vegsjefen

Opplæring, informasjon, kontroll og overvaking:
- Opplæring: Helsestasjonar, barnehagar, skular, politi, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, køyreskular
- Informasjon: Statens vegvesen, Trygg Trafikk, kommune
- Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen

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 arrangerer trafikksikringskonferanse for kommunane kvart år, og gjev tilskot til kommunale trafikksikringsplanar. Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland (FTU) har mellom anna ansvaret for det trafikantretta trafikksikringsarbeidet i Hordaland. Arbeidet har eit breitt fokus, som søkjer å nå alle aldersgrupper og typar trafikantar. FTU har eit årleg budsjett på 4 millionar kroner. Desse midlane skal nyttast til tiltak, basert på den til ei kvar tid gjeldane handlingsplan. FTU har ei sentral rolle i å detaljplanlegge og følgje opp bruken av desse midlane.

Fylkeskommunen sitt trafikksikringsarbeid er organisert som eit FTU samansett av fem politisk valde representantar og konsultative representantar frå aktuelle fagetatar. Fylkeskommunen sin fireårige handlingsplan for trafikksikring er eit grunnelement i arbeidet til FTU, og skisserer også dei særskilde satsingsområda i perioden. Planen gjev eit oversyn over økonomiske råmer og fordeling av midlane.

Statens vegvesen

Statens vegvesen (Vegvesenet) er felles vegadministrator for riksvegar og fylkesvegnettet, og har ansvar for å tryggja ferdsla på riks- og fylkesvegar. Vegvesenet har ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av vegane. Vegvesenet har også ansvar for planlegging og utbygging av gang- og sykkelvegar langs riks- og fylkesvegane. Kommunen har ansvar for drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs fylkesvegane, utanom dei fylkesvegane som vart ned klassifisert frå riksvegar i 2010. Kontroll og godkjenning av køyretøy, kontroll av køyre- og kviletid og kontroll av bilbeltebruk høyrer inn under Vegvesenet sitt ansvarsområde. I tillegg er det Statens vegvesen som har ansvar for gjennomføring av førarprøvar og tilsyn av køyreskular. Vegvesenet skal fungera som fagleg rådgjevar for nasjonale og lokale styresmakter i veg- og trafikkspørsmål og kan hjelpa kommunen med faglege råd om trafikksikring. Vegvesenet driv og med førebyggjande arbeid og gjennomfører nasjonale trafikksikringskampanjar.

Politiet

I første rekkje er politiet sitt ansvar knytt til kontroll og overvaking. Politiet prioriterer sterkast dei formene for kontroll som har størst potensiale for å redusera talet på drepne eller skadde i trafikken. Høg fart og aggressiv åtferd i trafikken, køyring i ruspåverka tilstand og manglande bruk av sikringsutstyr er høgt prioriterte kontrollfaktorar. I tillegg til kontroll av privattrafikken har politiet og oppgåver knytt til kontroll av køyre- og kviletidsreglar for tungtransport og kontroll av farleg transport. Politiet deltek også i det førebyggjande trafikktryggleiksarbeidet. Døme på tiltak er haldningsskapande arbeid og opplæring i trygg ferdsle i trafikken.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er det viktigaste kompetansesenteret for trafikktryggleik og Trafikkopplæring i Noreg. Målet til Trygg Trafikk er å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og organisasjonen arbeider mykje med Trafikkopplæring av barn og unge. Trygg Trafikk sine nettsider har informasjonsmateriell som kan lastast ned gratis. Mykje av dette er råd og rettleiing til foreldre om Trafikkopplæring, farleg skuleveg og sikring av barn i bil. Trygg Trafikk driv Barnas Trafikklubb og kan tilby trafikktryggleikskurs til personalet i helsestasjonar, barnehagar og skular. Organisasjonen har eit tett samarbeid med skulesektoren, og har etablert ei ordning med eigne trafikkambassadørar

LITT OM RADØY KOMMUNE

Radøy kommune, med sine 269 øyar, holmar og skjer, ligg sentralt plassert i Nordhordland. Avstanden frå Bergen sentrum til kommunesenteret Manger er 45 km. Samla areal er 111 kvadratkilometer, og folketalet er omlag5000. Ca 1000 av desse bur på Manger. Befolkninga har auka moderat i dei seinare år. Busettinga er spreidd og mange er avhengige av bil i kvardagen.

Over 80 % av landarealet ligg lågare enn 60 m.o.h., og høgste toppen er Morkefjellet med 217 m.o.h. Årleg nedbør er omlag 1600 mm. Kjelde: www.radoy.kommune.no

Radøy samfunnet er bygd opp rundt 4 skulekrinsar; Manger, Hordabø, Austebygd og Sæbø. Manger er i tillegg kommunesenter med tenestetilbod innan daglegvare, service, helsetenester og fritidsaktivitetar.

FOLKEHELSEPERSPEKTIV

Kommunane skal:

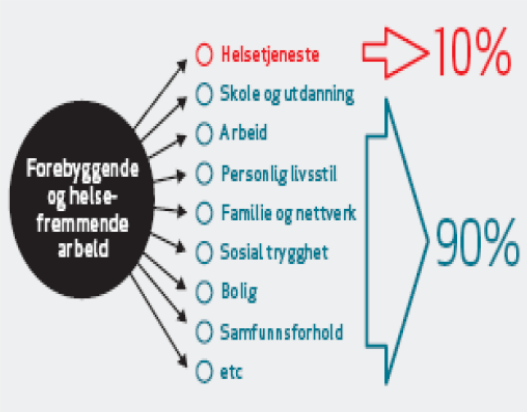
«fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen»

Folkehelselova § 4, 1 ledd

Folkehelse er befolkningas helsetilstand, hva som påvirker helsen og hvordan helsen fordeler seg hos innbyggerne. Folkehelsearbeid er alles ansvar.
Folkehelsearbeid er å skape gode oppvekstvilkår for barn og unge, forebygge sykdom og skader og legge til rette for sunne levevaner, beskytte mot helsetrusler og fremme fellesskap, trygghet, inkludering og deltakelse.

Folkehelsearbeid er politikk. Det er langsiktig og systematisk samfunnsutviklingsarbeid rettet mot hele befolkningen.
Ulykkesforebyggende arbeid er en del av folkehelsearbeidet. Å forebygge trafikkulykker er en del av dette arbeidet Kjelde: Trygg trafikk

Radøy kommune skal ha med folkehelseperspektivet i all planlegging.



Figur 3: 90-10-regelen (Wildavsky 1977) fra NOU 1998:18, Det er bruk for alle

Det «tradisjonelle» folkehelsearbeidet
Tenestefokus, levevanefokus, helsesektoren som premissleverandør

Det «nye» folkehelsearbeidet
Breitt, knytt til politikk og samfunnsplanlegging, utvikling og verksemd i alle sektorar

Kjelde: Hordaland fylkeskommune

DAGENS VEGSITUASJON I RADØY KOMMUNE

Fylkesvegar:

- FV 565 - gjennom heile kommunen på austsida av øya
- FV 406 - Lunde – Vetås
- FV 407 - Storheim-Storheimstø
- FV 408 - Veg over Olsvoll
- FV 409 – Lundsdalen –Manger-Bøvågen- Rossneset og Bøvågen – Nordanger
- FV 410 – Manger – Toska og Manger – Mangersnes
- FV 411 – Hellandsvegen – Sletta
- FV 412 – Helland – Sætre – Hella
- FV 413 – Ystebø – Valdersnesvegen
- FV 414 – Hella – Fløholmen- Marøy

Kommunale vegar:

- Samla veglengde på kommunale vegar er i overkant av 50 km.
- Då er vegane internt i byggefelta rekna med.

Syltaneset	673m
Risnes – Risnes kai	Ca1000m
Sylta – Kjenesvegen	404m
Bøgjerdet	326m
Bøtjørnvegen	1316m
Nordbøvegen	994 m
Bø – Bøvågen kai - Krossneset	393m
Bø –Bøvågen kai (arm til kaien)	40m
Haugland – Listveitvegen	2573 m
X F 414 Marøy Nord	451m
XF 565 – Straume kai (arm til kaien)	492m
XF565 Straume – XF565 Straumsvegen	385m
XF409 – Nordanger – XF565 Nordangervågen	1079m
XF565 Skaråsmyra	1026
XK 19 Mjøs Øvre	1006m
XK19 Nedre Mjøs	963m
Øvre Soltveit	454m
XF565 Nedre Soltveit	554m
XF413 Valderssvågen	392 m
XF413 – Skjelvik Kai	269 m
XF 413 Skjelvik	660 m
XF 413 Ystebø – Trævegen XF 565 Ystebøtræet	1584 m
X – Sletta kai Sjøbrekka	61 m
X – Renen Ystebørenen	259 m
XF565 – Sletten	294 m
XF409 Vågenes – XF 409 Vågenesvegen	1865 m
Vågenes – Hålandsvegen	976 m
Vågenes – nord Vågenesvegen	371 m
XFV 409 – Hella kai	583m
Hella (internt i feltet) Helleneset	700 m
XFV – Birkelandsvågen	507 m
XFV 412 – Grindheim	1290 m
XFV 412 Sætre - Myking	975 m
XFV 411 Helland – Litlaneset før bru – del av	709 m
XFV 411 Moldkleiva - Dalland	1018 m
Lervikvegen	812 m
XF 565 – Sævdal	339 m
XF 409 – Nøttveitvegen	837 m
XF 410 Mangervåg – Mangersnes (Smedbrekka – Urhaug)	1250 m
XF 410 Jotun – Mangerøy	169 m
XF 410 – Toska kai Toskavegen	198 m
XF 410 Toska sør Toskavegen	848 m
XF 410 – Toska nord Toskavegen	920 m
XF 409 Kolstad – Boga – Kviste Kvistevegen	2968 m
Boga – Boga kai	467m

XF 409 – Kartveit - Ulvatn	778 m
XF 409 – Kolås	679 m
XR 565 Lunde – Askeland kai Askelandsvegen	1460 m
X565 Nøtlevåg – Vågstaule	961 m
XF565 Dale – Nøtlevågen	824 m
Veg til Olsvollstranda industriområde	611m
XF565 Kalnes – Storsandvik	406 m
XF406 – Sæbøvågen (sør og ned til kai er med)	1440 m
Frå slutt FV – Radøygruppen Vetås	175 m
Interne vegar i Austmarka byggefelt	3442 m
Interne vegar på Manger	4609 m

BARNEHAGAR OG SKULAR PÅ RADØY

Skular:
- Hordabø skule
- Manger skule
- Austebygd skule
- Sæbø skule
- Radøy ungdomsskule

Barnehagar:
- Bø
- Austebygd
- Prestmarka
- Sæbø
- Solhall og Dale, avdelingar

Gangavstandar frå skulane:
Opplæringslova frå 98 § 7 bestemmer at elever frå 2. – 10 klasse som bur meir enn fire kilometer frå skulen har rett til gratis skyss. For elever i 1. klasse er skyssgrensa to kilometer. Skulereforma i 1997 førte til at ungar må ut i trafikken eit år tidlegare, det vil seie at 6 – åringar skal gå til skulen.

HORDABO SKULE!

Særordningar for skuleskyss

Dei lokale tilhøva er vurdert av ein nemnd satt ned av kommunestyret. På særleg farleg skuleveg er følgjande særordningar innført:

Hordabø skule
Ingen særordningar når det gjeld skuleskyss.

Manger skule
Alle på Halland og Sævdal har fri skuleskyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
Alle på Helland har fri skuleskyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
Elevar i 2.&3. klasse frå Dalland og Tveiten har fri skuleskyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
Endringa på Helland kan gje utslag for elevar på Ungdomsskulen.

Austebygd skule

Born i 1. og 2. klasse som kjem nordfrå langs FV – 565 til Austebygd skule, og alle langs Hellandsvegen etter Sletta senter, får fri skyss grunna særleg farleg skuleveg.

Sæbø skule
Alle som må ha skuleveg langs rv 565 får fri skuleskyss grunna særleg farleg skuleveg.

Skulevegen frå Vetås til Sæbø skule skal reknast etter gangvegen om Solheim. Elevar som har meir enn 4 km etter denne vegen, får fri skyss.

Radøy ungdomsskule
Alle på Halland og Sævdal har fri skuleskyss på grunn av særleg farleg skuleveg.

TILTAKSDEL

HALDNINGSSKAPANDE TRAFIKKOPPLÆRING

Trafikksikring er som oftast knytt til gjennomføring av fysiske tiltak. I svært mange ulukker er derimot hovudårsaka menneskeleg svikt. Derfor er trafikksikring i vesentleg grad eit spørsmål om opplæring og haldningar, til både dei "harde" og dei "mjuke" trafikantane: Haldningar til fart, til å sikra seg sjølv med belte/hjelm, til standard på køyretøyet, til rusmiddel, til politi og lovverk, til medtrafikantar, til dei konsekvensar ulykker har både for den einskilde, familie og samfunn.

Det er hjå barn og unge grunnhaldningar vert forma. Det er vaksne som er førebilete og som må ta hovudansvaret for trafikkopplæringa.

Offentlege etatar og frivillige organisasjonar som idrettslag, ungdomslag, Røde kors m. fl. har ofte stor påverknad på unge og bør vera medspelarar i trafikksikringsarbeidet.

Kommunen sitt trafikksikkerhetsarbeid bør omfatte rolla som:
- skule- og barnehageeigar

- arbeidsgjevar

- transportkjøper

- ansvarleg for helse, miljø og tryggleik for innbyggjarane

- vegeigar

Tiltaka under er satt i prioritert rekkjefølgje, men mange kan utførast parallelt.

Planar for ikkje fysiske tiltak og haldningsskapande Trafikkopplæring

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Gjennomføring	Kostnad	Ansvarleg
1	Ungdommens hus	Ulike trafikktema	Avtale	Ein gong i året		Politiet og ungdomskoordinatoren
2	Barnehagane	Refleksbruk, trafikkregler for gåande, bruk av verneutstyr (hjelm, bilbelte)	Avtale	Kvar haust		Politiet og einingsleiar
3	Barneskulen 1-7 klasse	Ulike trafikktema	Avtale	Ein gong i året		Politiet og einingsleiar
4	Barneskulene	Sykkeldagar		Kvar vår		Politiet og Trygg trafikk, einingsleiar
5	Skulane	Opplæring i åtferd om av/påstigning av buss, samt korleis ein skal oppføre seg på bussen.		Rett etter skulestart om hausten		Busselskapa og einingsleiar
6	Vegane	Diverse trafikk – kontrollar inkl rus		Kontinuerleg		Lensmannskontoret og utrykkingspolitiet
7	Skuleskyss	Vurdering av særordninga for skuleskyss	Vurdere kriteriene. Nemnd er i gang med arbeidet.	Start 2014		Rådgjevar oppvekst
8	Alle einingar i kommunen	Haldningar til bruk av bil i teneste		Ein gong i året		Einingsleiar
9	Ungdomskulen	Mopedopplæring		Valfag		Einingsleiar
10	Skulane og barnehagane	Ulike trafikktema på foreldremøte		Ein gong i året		Einingsleiar

FYSISKE TRAFIKKSIKRINGSTILTAK

Tiltaksplan for trafikksikkerhet i Norge 2010-2013
Som ei oppfølging av Nasjonal Transportplan 2010-2019 har Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk utarbeidd ein nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på veg for perioden 2010-2013.

Tiltaksplanen viser til følgjande satsingsområde:

- Trafikanttiltak
- Tiltak innan veg- og trafikksystem
- Tiltak innan køyretøysida
- Tiltak innan arealplanlegging
- Tiltak for å framme bruken av dei sikraste transportformene
- Tiltak innan ITS/IKT (Intelligente transportsystemer/Informasjons- og kommunikasjonsteknologi)
- Andre tiltak for å sikre skadehandsaming/redning

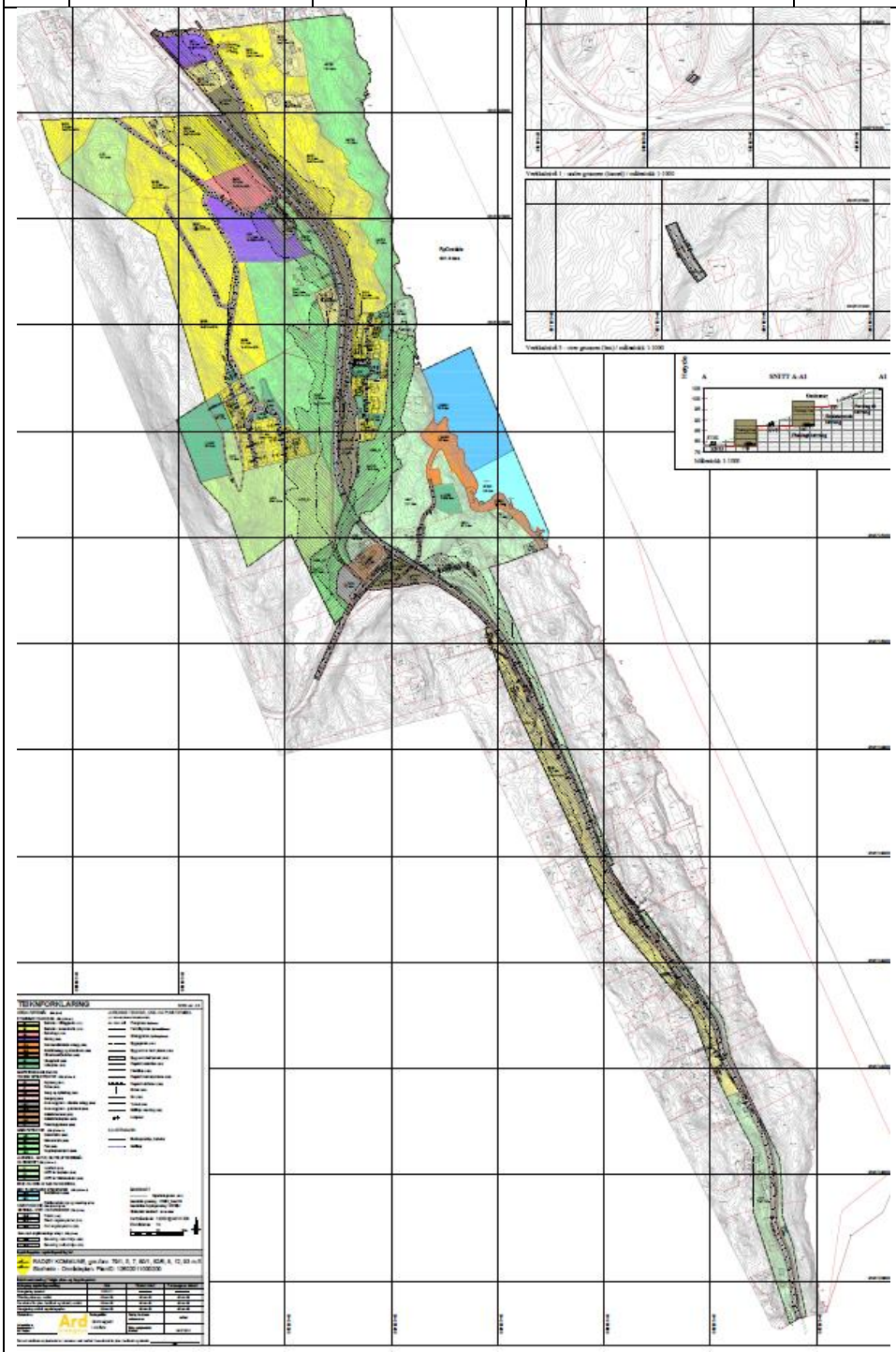
Tiltak i Radøy kommune:

- Prioritere førebyggande trafikkopplæring gjennom tverrfagleg samarbeid.
- Arbeide for å få bygd gang – og sykkelvegar langs kommunale og fylkesvegar i område der dette er naudsynt.
- Arbeide for ei generell betring av vegstandarden.

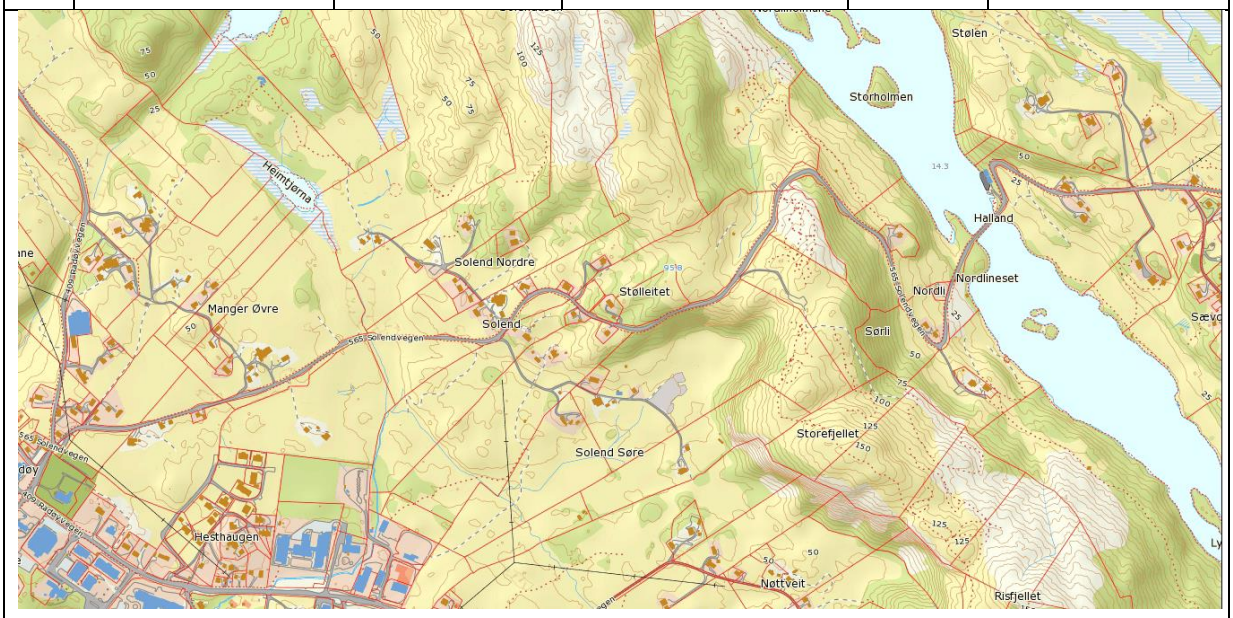
Fylkesvegar

Større tiltak:

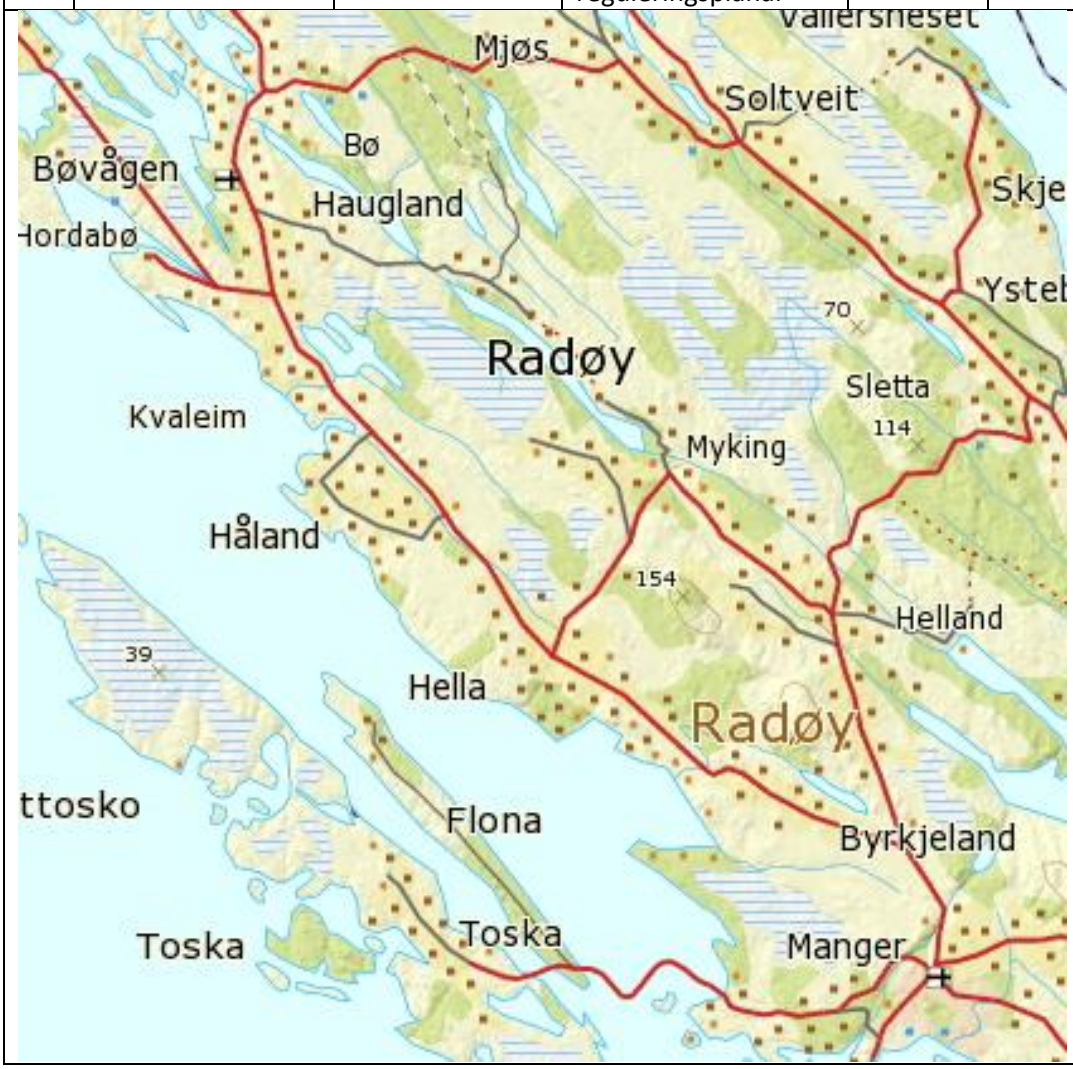
Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Kalneset til Sæbø skule Fv 565	Ny gang – og sykkelveg	Arealplan er under arbeid. Utbetring av Storheimstøkrysset, og gang- og sykkelveg til kommunegrensa til Lindås.		SVV Arealplanleggjar



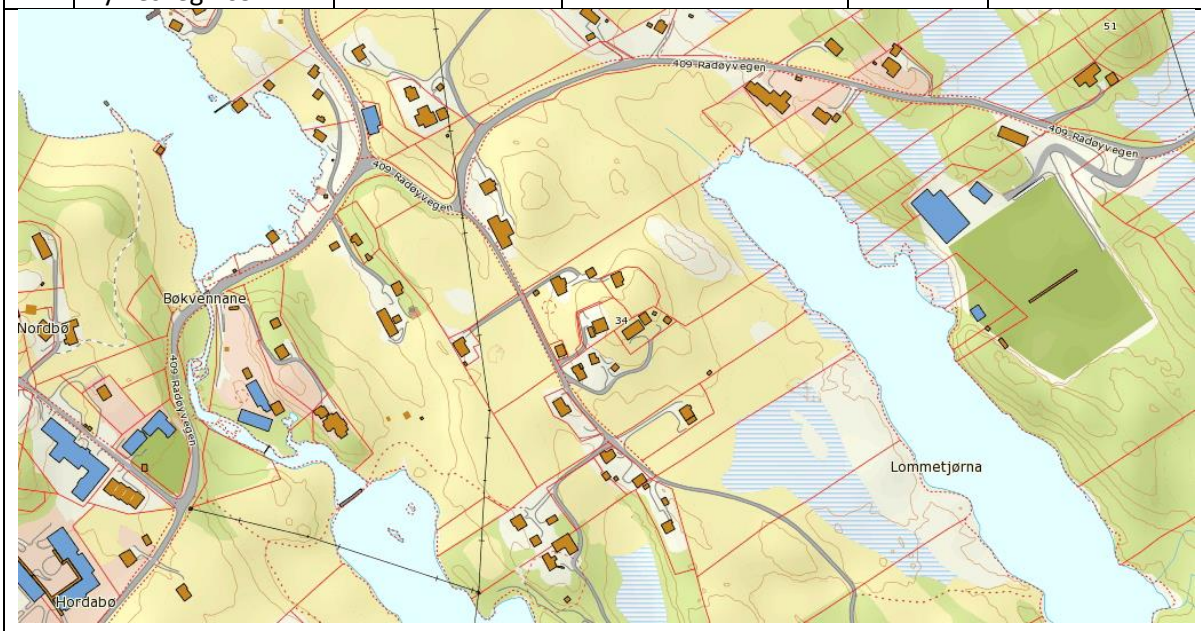
2	Halland til Manger Fv 565	Veglys			SVV



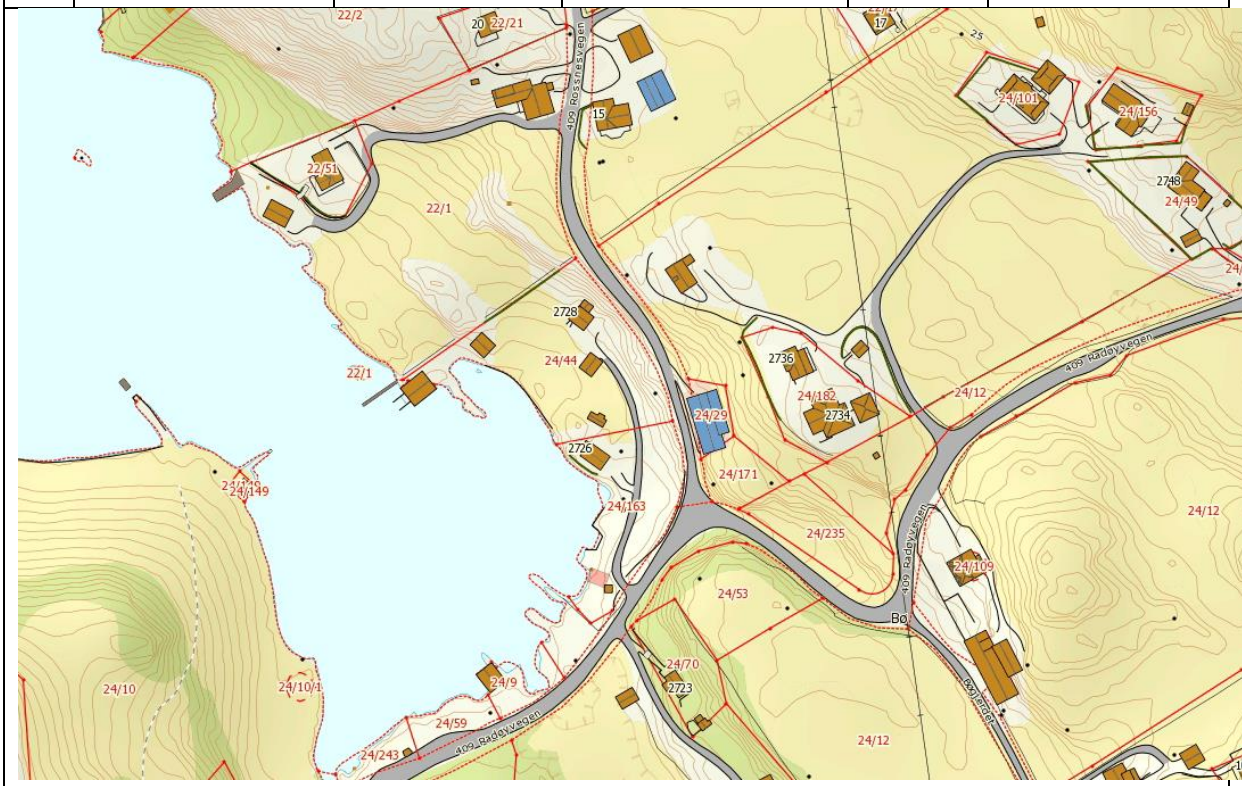
3	Manger – Bø Fylkesveg 409	gang/sykkelveg og veglys	Inn i områdeplan for Manger + reguleringsplanar		SVV Arealplanleggjar



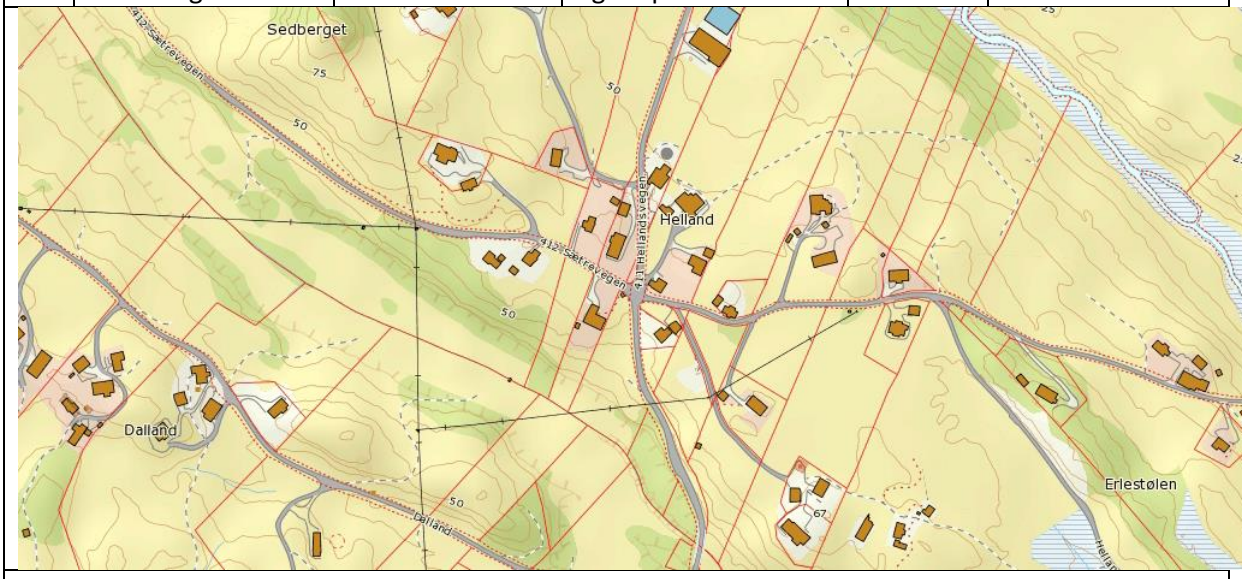
4	Hordabø skule–idrettsbana Fylkesveg 409	gang/sykkelveg	Vurdera ny løysing i områdeplan for Bø		SVV Arealplanleggjar



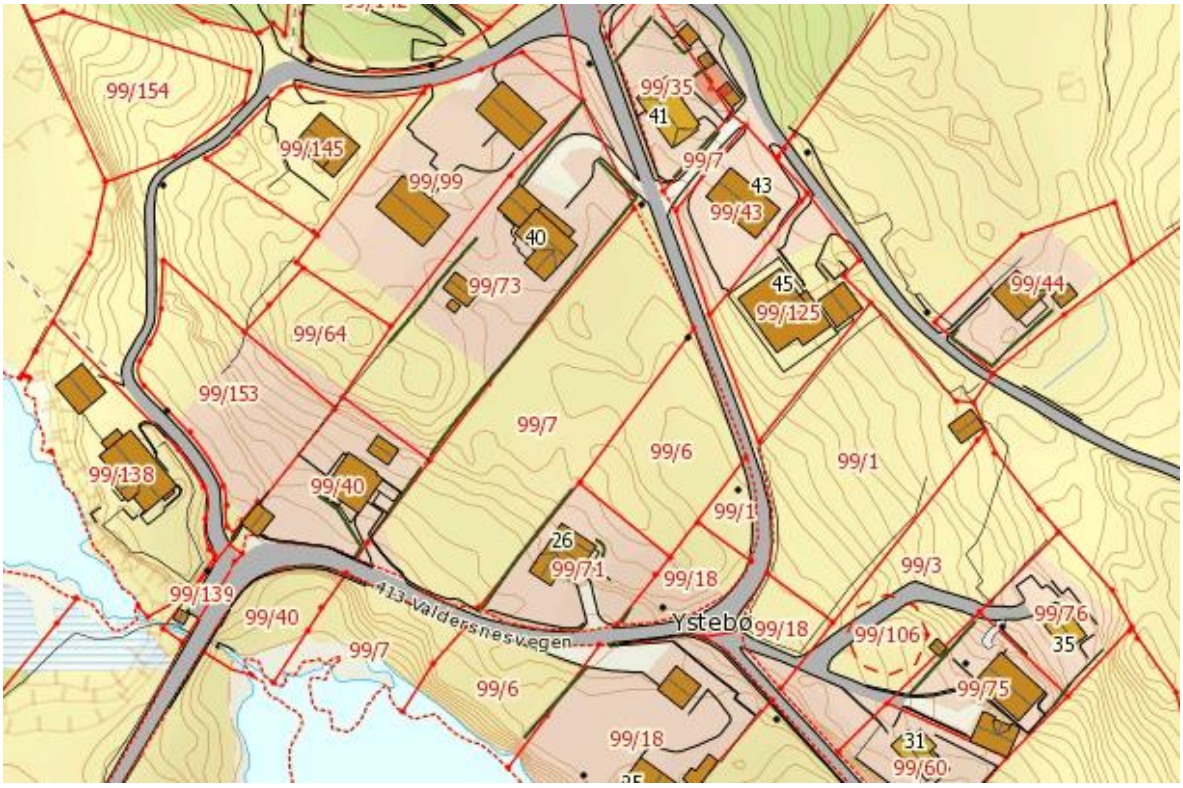
5	Gradnatunkrysset Rossnesvegen/ Radøyvegen Fv 409	Kryssutbetring og fortau			SVV



6	Hellandskrysset Hellandsvegen/ Sætrevegen Fv 411 og 412	Utbetring	Omlegging veg krev reguleringsplan. Ta ned mur, grav av og skap sikt		SVV



7	Stølane, Austebygd Valdersnesvegen Fv 413	Flytte bushaldeplass			SVV

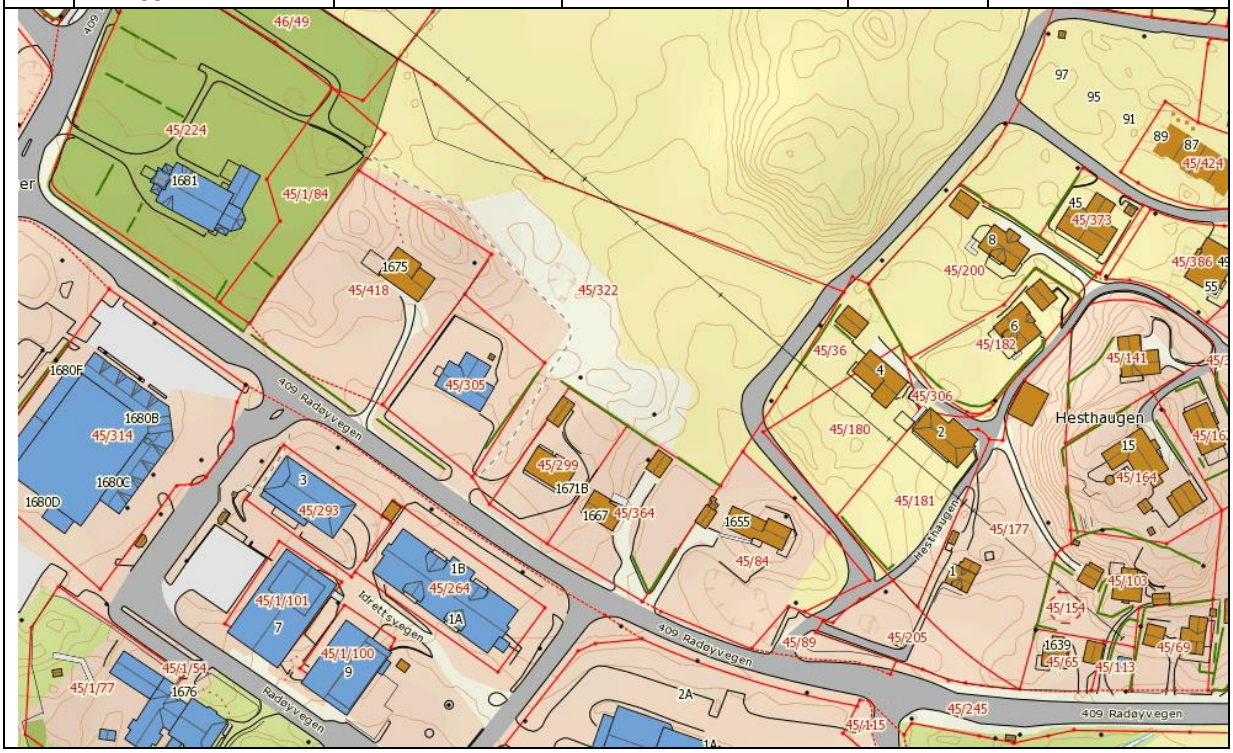


8	Stølane, Austebygd Valdersnesvegen Fv 413	Utbetring av sving			SVV

9	Manger – Solend Solendvegen Fv 565	Gang- og sykkelveg	Krev reguleringsplan		SVV

10	Heile kommunen	Rekkverk og kantar	Kartleggje kvar rekkverk og kantar må utbetrast		SVV
11	Toskavegen Manger – badeplass Fv 410	Gang- og sykkelveg	Krev reguleringsplan		SVV

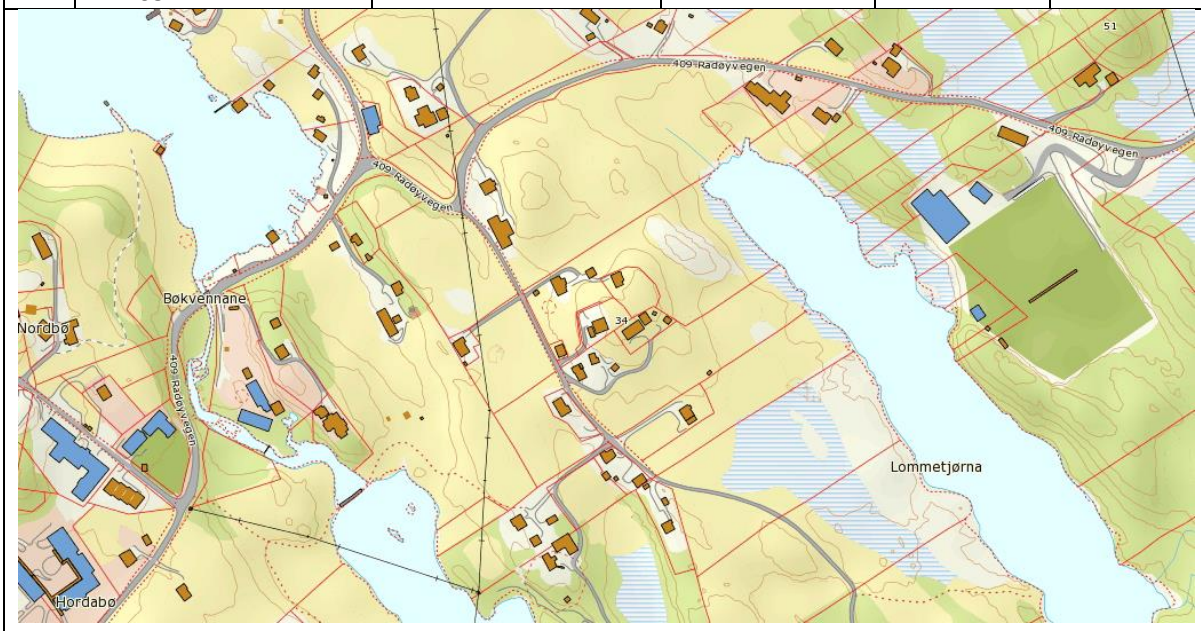
12	Manger Hesthaugen – Manger kyrkje Radøyvegen Fv 409	Fortau	I tråd med reguleringsplan		SVV



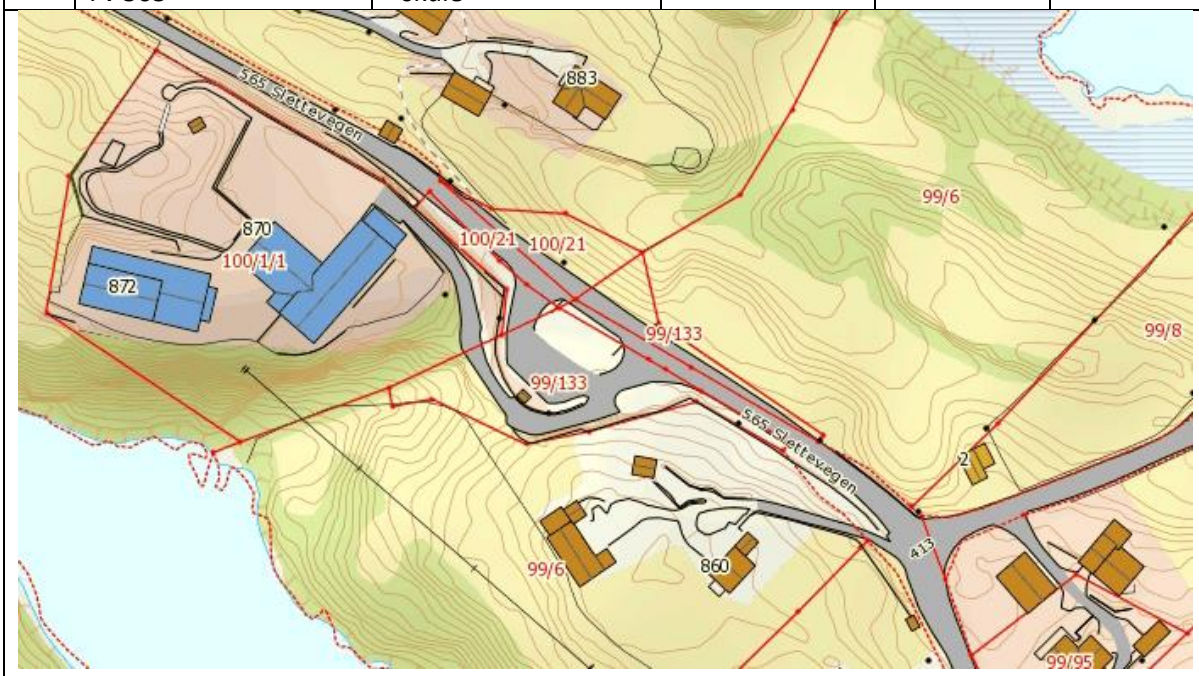
<u>Mindre tiltak:</u> (i tillegg til dei store tiltaka over)

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Urhaug/Langhøyane Toskavegen Fv 410	Tilrettelegging for kryssing av hovudveg til og i frå gang- og sykkelveg	I tråd med reguleringsplan		SVV

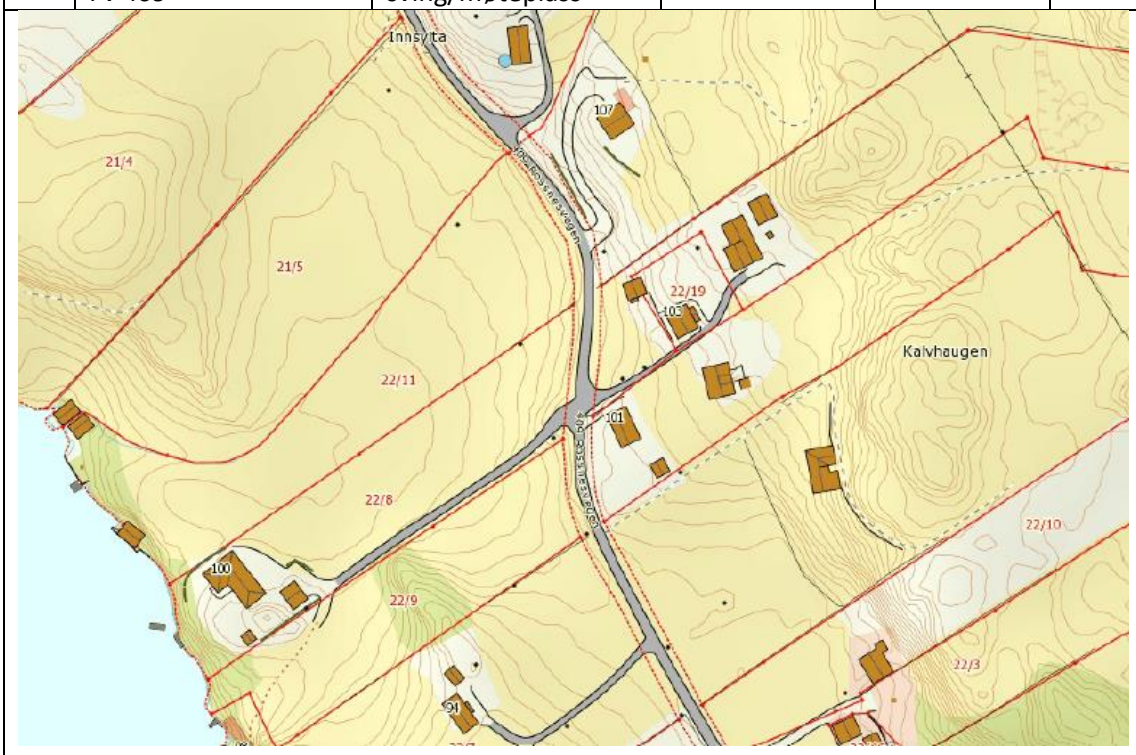
2	Hordabø skule – idrettsbana Radøyvegen Fv 409	Fylle inn veglys			SVV



3	Austebygd skule Slettevegen Fv 565	Fartreduserande tiltak og betre skilting «skule»			SVV

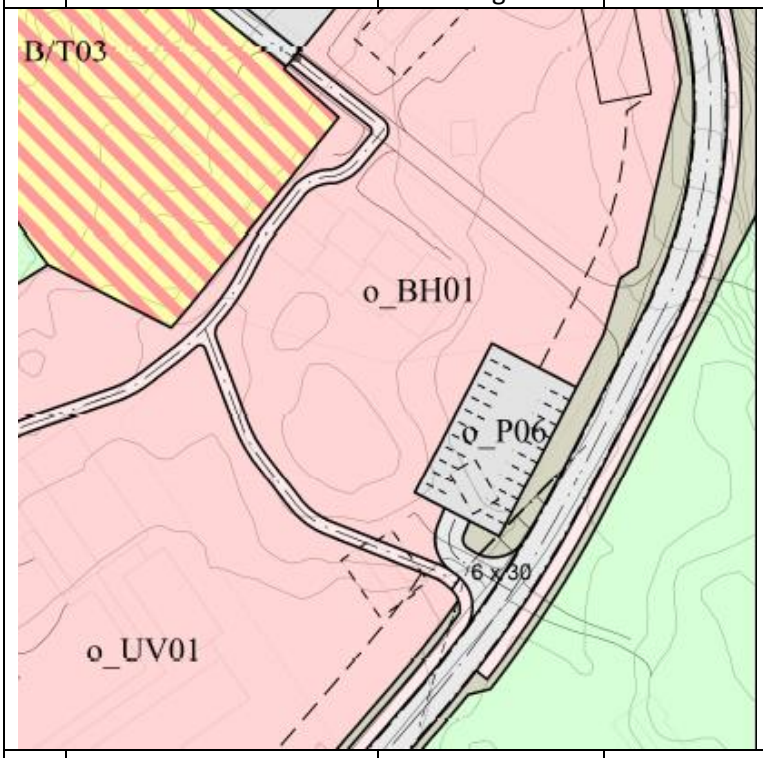
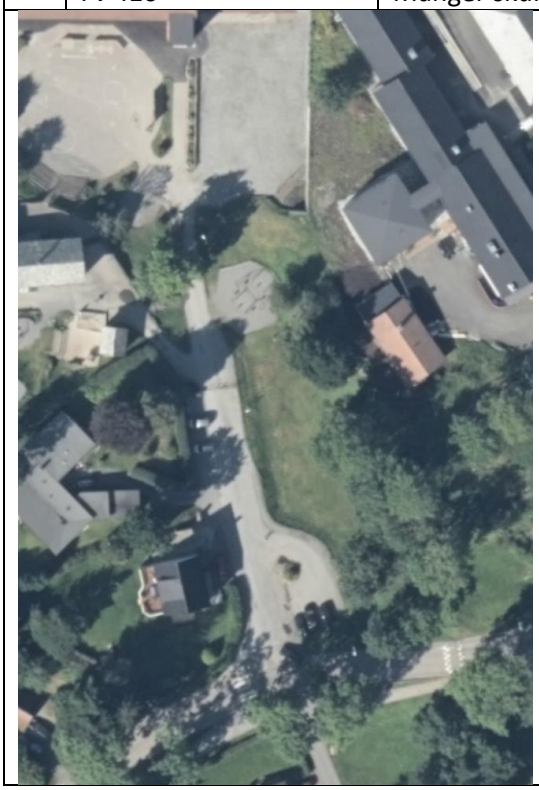


4	Rossnesvegen 100 Fv 409	Vegutbetring – sving/møteplass			SVV



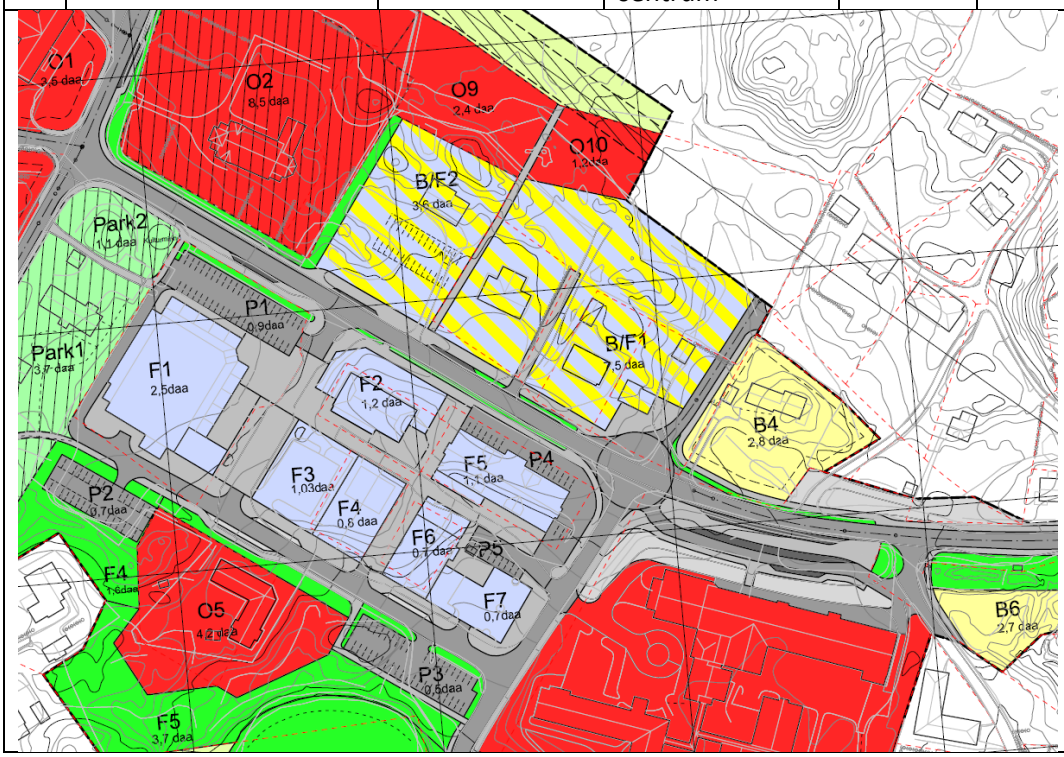
Kommunevegar

Større tiltak:

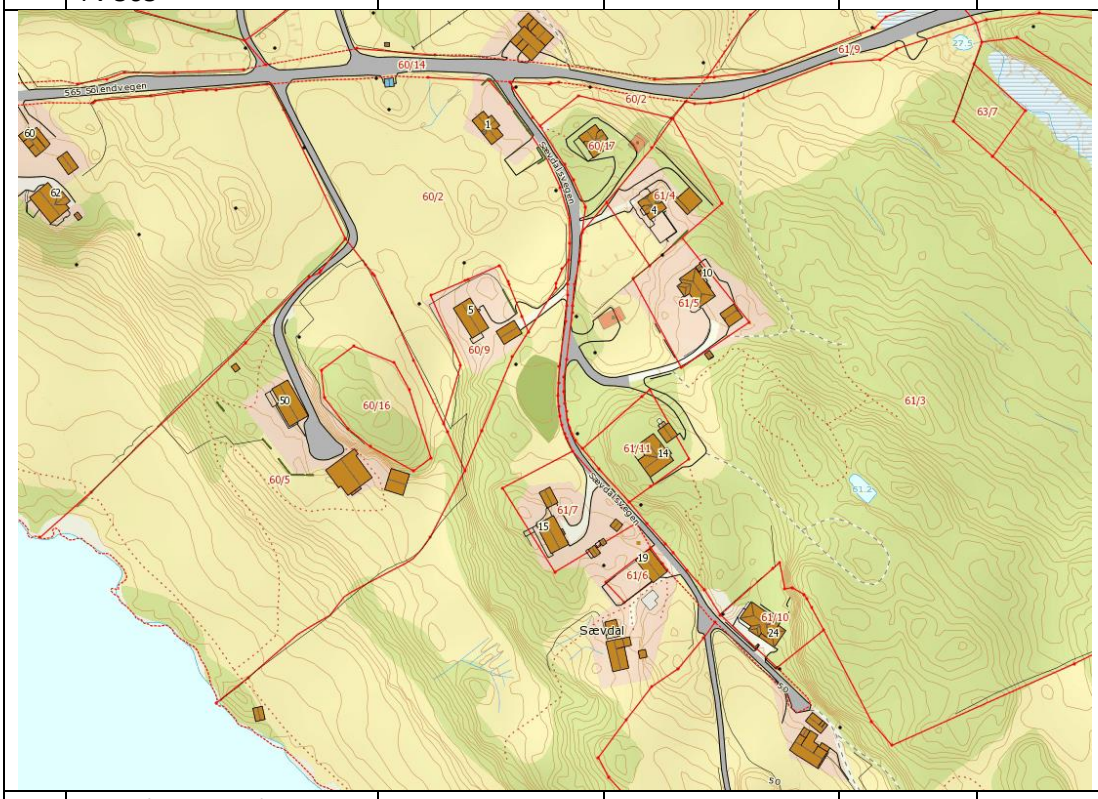
Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Bø Frå Radøyvegen Fv 409	Ny innkjørsel og parkering for barnehage	Områdeplan for Bø		Kommunen
					
2	Manger skule Frå Mangersnesvegen Fv 410	Ny parkering og av/på-stigning Manger skule			Kommunen
					

3	Mangersneset Frå Mangersnesvegen Fv 410	Utbetring kommunaø veg, gang og sykkelveg	Reguleringsplan for bustadfelt og veg		Kommunen/privat utbyggjar

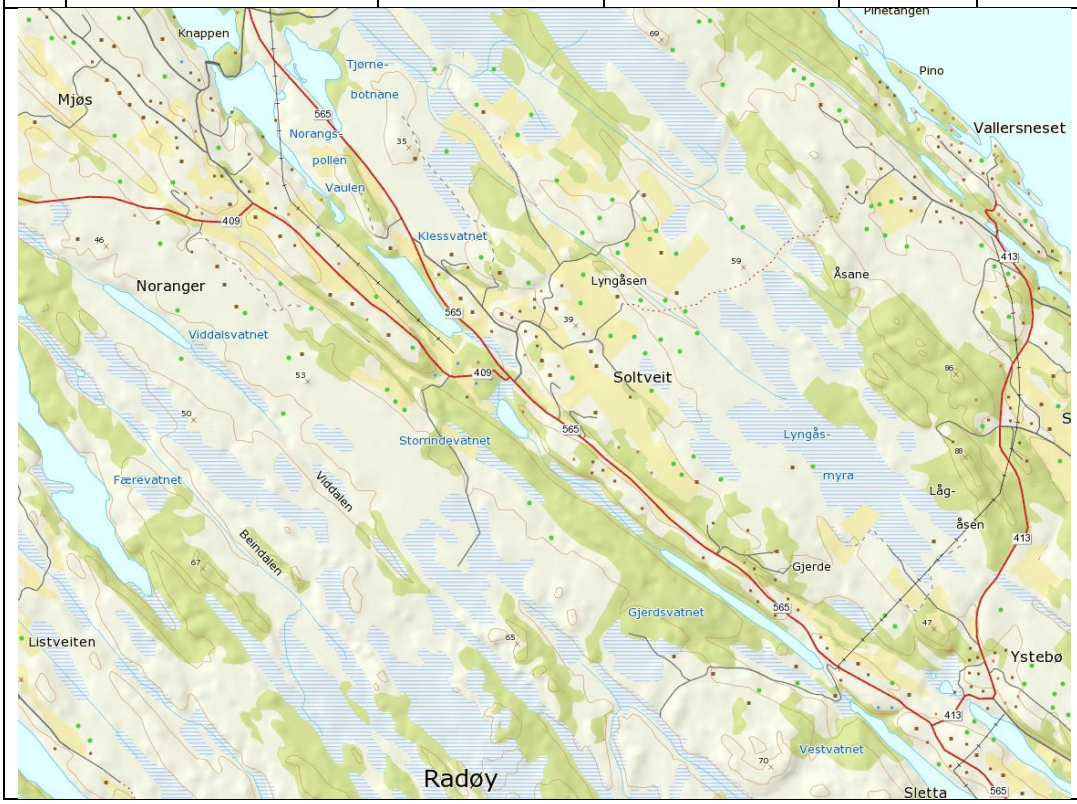
4	Manger sentrum Radøyvegen Fv 409	Ny skysstasjon	Revisjon av reguleringsplan for Manger sentrum		Kommunen/SVV



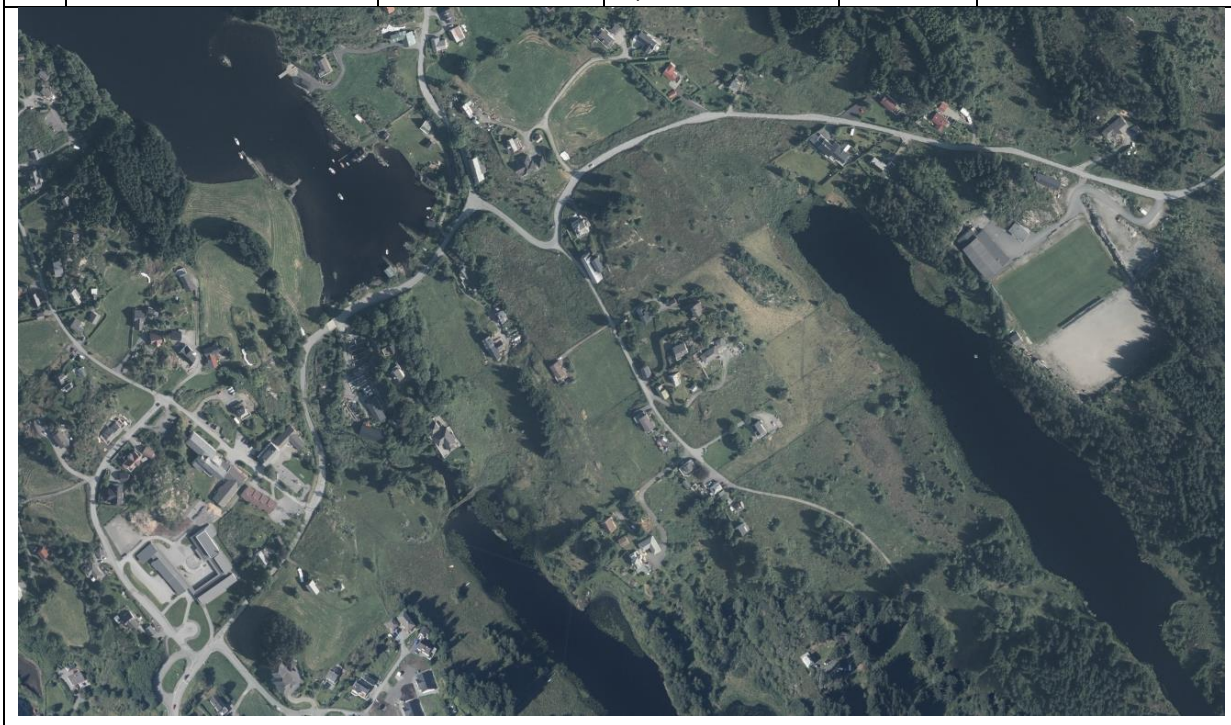
5	Sævdal Sævdalsvegen Frå Solendvegen Fv 565	Sikringsarbeid høge skjæringar utan kant			Kommunen



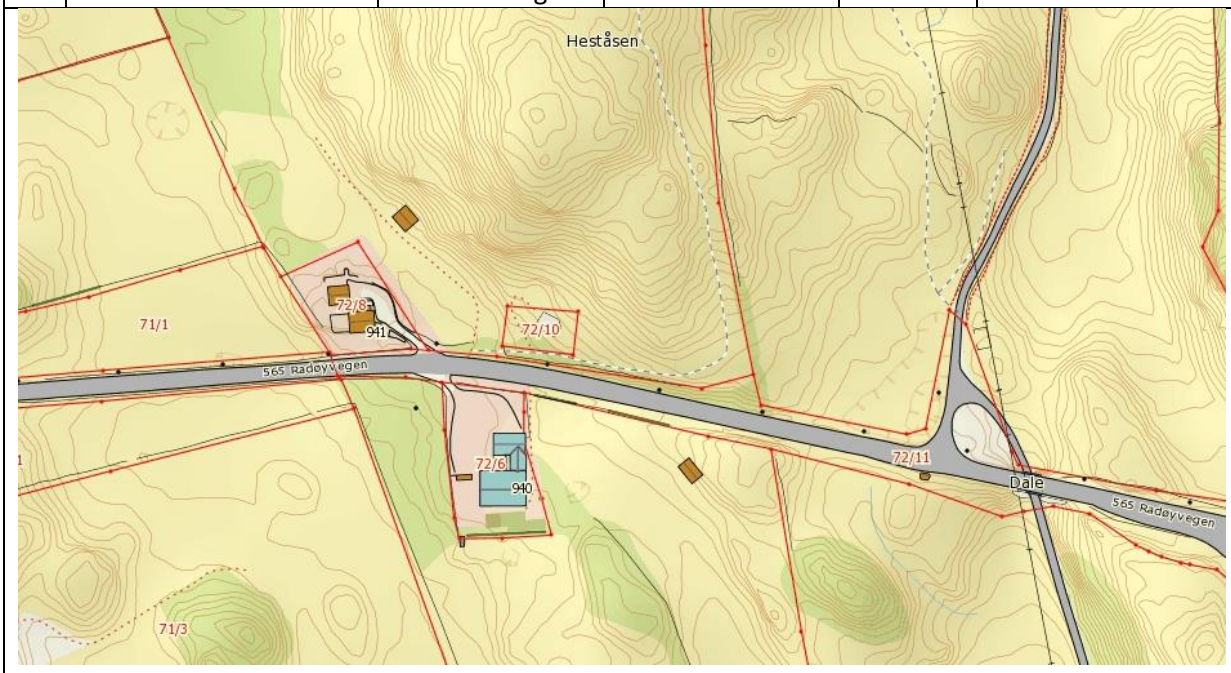
6	Mjøs/Straume/Soltveit og Austebygd skule Øvre Mjøs – Radøyvegen – Slettevegen Fv 565	Utbetring	Kartlegging av tilstand/tiltak		Kommunen/SVV



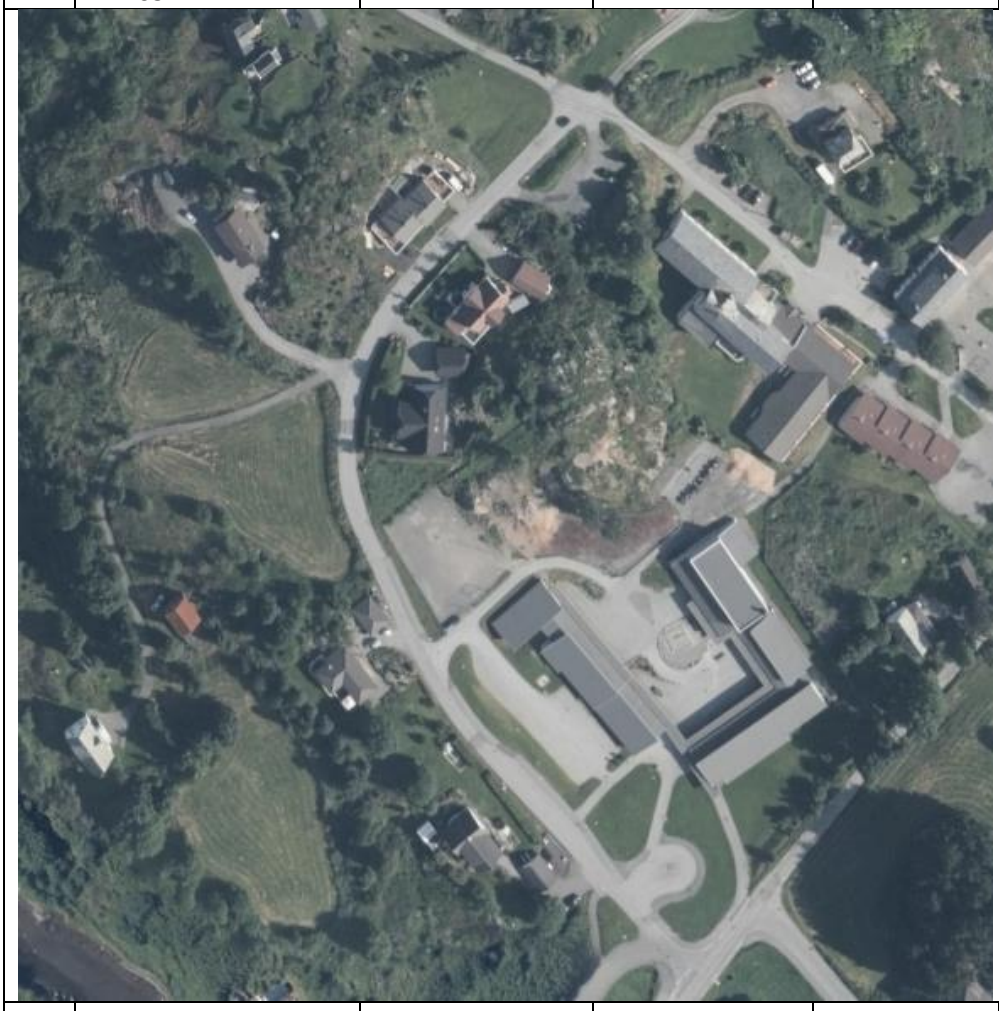
7	Hordabø skule – idrettsbana Radøyvegen Fv 409	Gang- og sykkelveg	Vurdera ny løysing i områdeplan for Bø		Kommunen/SVV



8	Dale grendahus Frå Radøyvegen Fv 565	Vurdere trafikktilhøve for barnehagen			Kommunen

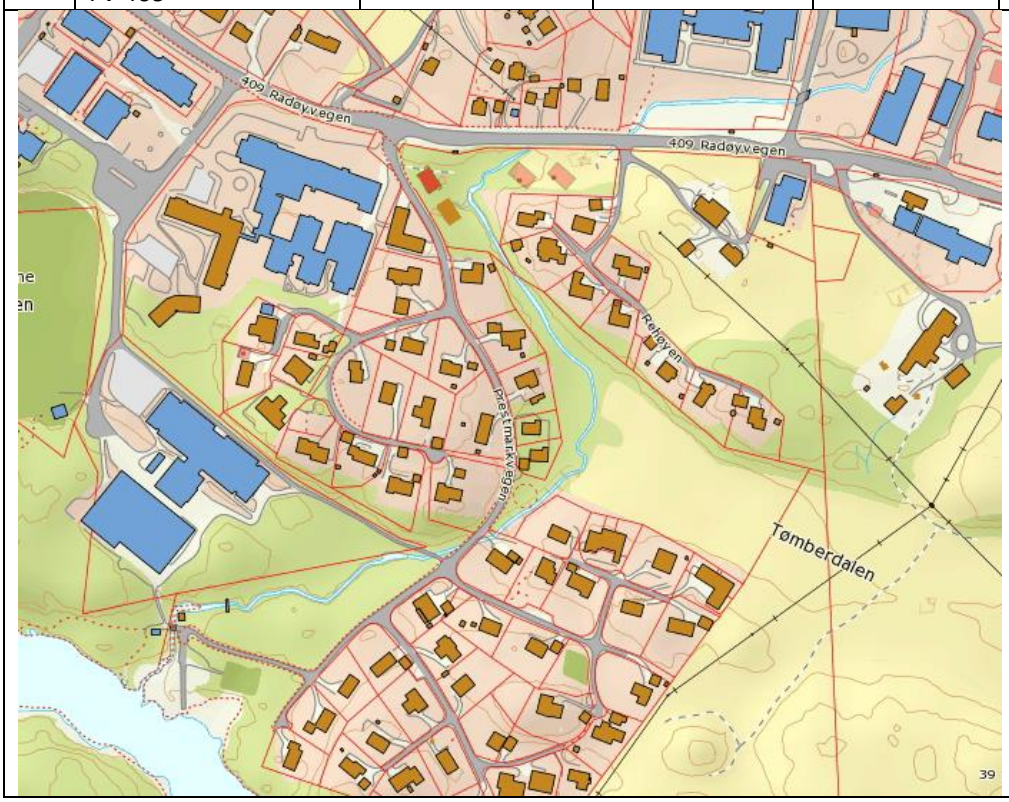


Mindre tiltak:

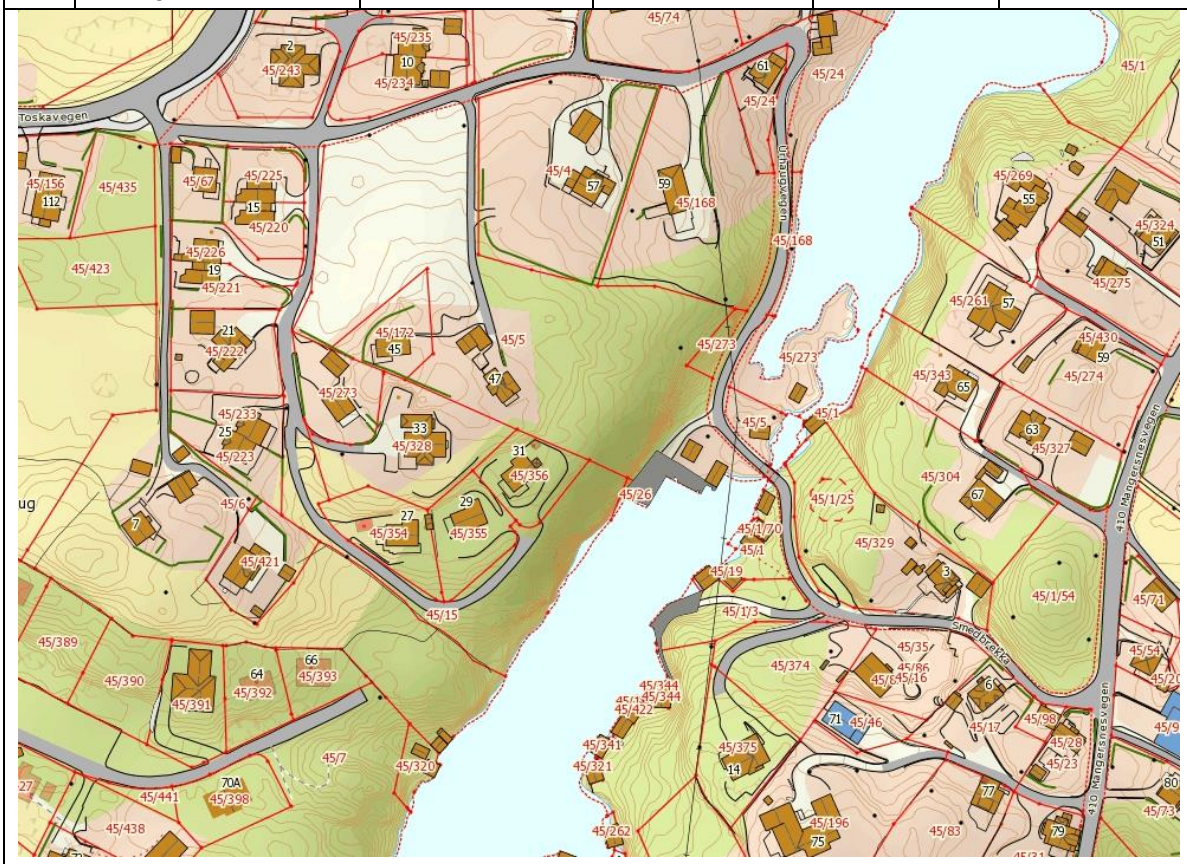
Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Nordbøvegen Frå Radøyvegen Fv 409	Fortau og veglys	Reguleringsplan for Nordbø		Kommunen
					
2	Manger sentrum	Oppattmerking og veglys			Kommunen/ grunneigarane
3	Manger til Birkeland Radøyvegen Fv 409	Veglys			Kommunen/SVV
4	Hordabø skule Radøyvegen Fv 409	Veglys			Kommunen/SVV

5	Sæbø skule og barnehage	Evaluere skilting, køyremønster og p-plass for henting/bringing			Kommunen

6	Prestmarkvegen Frå Radøyvegen Fv 409	Fartsdumpar			Kommunen



7	Smedbrekka – Urhaug Frå Mangersnesvegen – Toskavegen Fv 410	Fartsdumpar			Kommunen



Det vert sett av ein fast sum kvart år som kan gå til veglys på skuleveg. Det vert administrasjonen si oppgåve å iverksetje tiltaka og det er satt fokus på å tette hol på strekningar der det manglar få lys for å få ei kontinuerleg linje.

Grunngjeving av tiltaka og prioriteringane
Radøy kommune vil prioritere tryg skuleveg slik at flest mogeleg kan gå trygt til skulen.

Tiltaka er satt opp etter ei politisk prioritering av dei tiltak som stod på lista i frå førre planperiode og ikkje var utført samt etter innpel som er kommen inn i høyringrunden.

VEDLEGG:

Nyttige heimesider:

Meir informasjon om aktuell kampanjar og aksjonar kan ein til dømes finna på:

http://www.vegvesen.no
WWW.tryggtrafikk.no

Nasjonal transportplan: http://www.vegvesen.no/ntp/

Aktive skulebarn: Prosjekt for å få fleire barn og unge til å gå eller sykle til og frå skulen:
http://www.aktiveskolebarn.no

Trafikksikkerhetshåndboka: Oversikt over trafikksikkerhetstiltak: http://tsh.toi.no/

Trafikkreglane: http://www.lovdata.no/for/sf/sd/-19860321-0747.html

Hordaland fylkeskommune sine heimesider: www.hordaland.no

Statens vegvesen sin fartsgrensepolitikk

Statens vegvesen sitt mål er å etablere fartsgrenser som gjev høg trafikktryggleik og god framkomst på vegnettet. Dette tyder dels at fartsgrensene vert tilpassa vegen sin funksjon og standard og dels at fartsgrensene vert utnytta aktivt for å redusere tallet på trafikkulykker.

Vegdirektoratet vedtok nye kriterier for fartsgrenser utanfor tettbygde strok i juni 2001 etter ein høyringsrunde. Konsekvensane av dei nye kriteriene er først og fremst at fartsgrensene vert redusert på en del veger med mange og alvorlege trafikkulykker (frå 80 km/t til 70 km/t) og fartsgrensene vert auka på nokre motorvegstrekk av høg kvalitet (frå 90 km/t til 100 km/t). De fleste endringane vil verta gjennomført i løpet av året.

Debatten rundt val av fartsgrenser pågår kontinuerleg. Mange meiner at fartsgrensene generelt sett er for lave og at det ikkje er nokon samanheng mellom kjørefart og trafikkulykker. Andre derimot meiner at det må være riktig å redusere kjørefarten på strekk med mange trafikkulykker. Gjennom våre haldningsundersøkingar veit me at ein aukande del av befolkningen aksepterer lågare fartsgrenser der det på førehand er dokumentert et ulykkes problem. Andelen som ønskjer høgare kjørefart på motorvegane har også auka.

Det er få forhold det er forska så mykje på som kjørefart og trafikkulykker. Resultata frå desse undersøkingane viser klart at redusert kjørefart gjev færre ulykker og naturleg nok mindre skadeomfang. Dersom kjørefarten vert redusert med 10%, vil talet på materielle skader verta redusert med ca 15%, talet på personskader med ca 20% og talet på dødsulykker med over 40%.

Når Statens vegvesen no vil redusere fartsgrensene langs en del vegstrekk er dette først og fremst for å redusere graden av alvorlege ulykker og dernest for å redusere tallet på ulykker. Utgangspunktet for fartsgrensereduksjonane er eit omgrep som me har vald å kalle "skadegradstetthet". Ved berekningar av denne faktoren vekter vi ulykkene etter alvorgsgrad slik at dødsulykkene tel mange gonger så mykje som ein lett personskade.

Me veit at talet på ulukker som skjer på grunn av uansvarleg høg fart er låg, men alvorsgraden er dess høgare. Det vil derfor ikkje alltid vera rett å påstå at høg fart gjev økt tall på ulykker, men når farten er høg aukar også sannsynet for at nokon vert drepne i ulykka.

Samanhengen mellom endring av fartsgrensene og redusert kjørefart er likevel ikkje like klar. Dersom fartsgrensa vert redusert med 10 km/t vil kjørefarten vanlegvis senka med ca 3 km/t. Dersom politiovervakinga i tillegg vert intensivert, vil kjørefarten verta redusert med ca 5 - 6 km/t. For å få et fartsgrensesystem til å fungere krevst det eit fornuftig system, god informasjon og tilstrekkeleg med overvaking. Erfaringar frå mellom anna E18 gjennom Vestfold viser at når desse føresetnadene er tatt omsyn til, så vil graden av alvorlege ulykker og talet på ulykkene gå ned.
Sjølv med dei føresetnadene som her er skissert og medrekna eventuelt tidstap og kostnader til nyskilting, vil dei enda fartsgrensene i år gjeva ei god økonomisk avkastning for samfunnet.

Me har no eit fartsgrensesystem utanfor tettbygd strok som er prøvd bygd opp på ein logisk måte, slik at det skal være lett for trafikantane å vite kva slags veg dei er på. Systemet er som følgjer:

Fartsgrense	**Bruksområde (grunngjeving)**
50 km/t	Vert berre brukt unntaksvis på vegar med randbebyggelse der det er spesielt stor trafikk av mjuke trafikantar og liten vern av desse, eller på stader kor det er spesielt stor aktivitet ved vegen (på grensa til tettbygd strok)
60 km/t	Vert normalt brukt på vegar med randbebyggelse og mjuke trafikantar
70 km/t	Vert brukt på vegar utanfor tettbygd strøk som har mange og alvorlege ulykker og stor trafikk
80 km/t	Generell fartsgrense utanfor tettbygd strøk dersom ikkje anna er skilta
90 km/t	Vert brukt på veger som har spesielt god geometrisk utforming. Dersom

	det skjer mange og alvorlege ulykker på vegen, skal den likevel ha fartsgrense 80 km/t
100 km/t	Denne fartsgrensa er som eit forsøk innført på nokre motorvegstrekk med minst fire felt, høg standard og lav ulykkesfrekvens.

Grunnlag for kostnadsberekning

Fysisk fartsdemping

Tiltak	Effekt og kostnad	Ansvar og saksgang	Kriterier
Fartshumper	Effekten på ulykkessituasjonen er nokså eintydig positiv.I bustadvegar med humper viser erfaringane omlag 55% reduksjon i talet på skadde og drepne, og tilsvarande også ein liten reduksjon på omkringliggjande vegar. Undersøkingane viser også at humper reduserer fartsnivået (gjennomsnittsfart)med 33%. Mange norske byer og tettstader har innført 30 – sone med fartshumper som standard i bustadvegar. I Bærum til dømes har ein påvist markant nedgang i ulukkestalet som følgje av dette. Ulempene med fartshumper er først og fremst knytt til vedlikehald /brøyting og yrkestrafikk(buss/drosje mv). Sinuskurveforma humper gjev ei einsarta fartsdemping utan støyt. Kostnader: Om lag kr.10.000 per hump. I tillegg kjem ca. kr. 5000,- til skilting som varslar tiltaket.	Bebuarar, politi/lensmann, busselskap,ambulanseteneste, brannvesen,renovasjonsselskap og vegmynde skal rådførast før gjennomføring av slike tiltak. Vedtak om fysisk fartsdemping: Kommunal veg: Radøy kommune. Fylkesvegane:Fylkeskommune (SvH) Riksvegane: Staten (SvH)	Ved handsaming og prioritering av søknader om fartshumper eller andre fartsdempande fysiske tiltak i bustadområde, støtter Radøy kommune seg til følgjande kriterier: 1. Fartshumper er berre aktelt på veger der vegen er skilta med 30 km/t (fartssone), og der skilting åleine ikkje gjev ønska fartsreduserande effekt. I tillegg held ein seg til retningslinene gjeve i vegnormalene (Statens vegvesen, handbok 017,1993). For atkomstvegar i middels tett og tett busetnad tilrår ein her fartshumper når 2. vegen har **rettstrekning** på meir enn 150 meter, 3. vegen har **gjennomgangstrafikk** eller 4. fartsnivået ligg over 30 km/t (**etter fartsmling)** Som grunnlag for prioritering mellom område/vegar vil Radøy kommune også leggje vekt på: **5. registrerte ulukker/uhell** 6. **trafikkmengde** 7. om vegen er mykje brukt som **skuleveg**
Fortau/gang og sykkelveg	*Fortau,* der fotgjengarar og syklister er skilt frå motorisert trafikk ved at fortauet er heva 10 – 20 cm i høve til køyrebanen. *Gang – og sykkelveg,* veg for fotgjengarar og syklister der dei ferdast i begge trafikkretninger. Gang – og sykkelveg er skilt frå bilveg med trafikkdelar. Effekt: Fortau har positiv effekt i høve til fotgjengarulukker og sykkelulukker, hhv 5 % og 30 % reduksjon i talet på personskadeulukker. Fortau fører likevel til fleire ulukker med motorkøyretøy (+16%). Samla effekt for alle typer ulukker er ein reduksjon på 7 %. Gang – og sykkelveg har størst effekt for personskadeulukker med fotgjengarar langs veg, ein reduksjon på 35 %. Samla for alle typer ulukker er effekte likevel nær null pga.ein liten auke i talet på personskadeulukker med motorkøyrety og syklistar.	Ein viser til trafikksikringshandboka , del 3 kap.1.1	For gang og sykkelanlegg støttar Radøy kommune og statens vegvesen seg i hovedsak til retningslinene i handbok 017, ma **Bustadvegar:** DelB kap.10: Adkomstveg A2 –middels tett: - Ved opptil 30 bustader (60 om sløyfe) kan blanda trafikk aksepterast., det vil seie at det ikkje er behov for fortau. Føresetnad er eigna leikeareal, P – areal mv. - Gang /sykkelveg med køyring til eigedomane kan brukast som adkomstveg i utbygde område ,for intil 10 bustader. - På bustadvegar med 30 – 150 bustader bør det vera fortau. - På bustadvegar med meir enn ca. 150 bustader vert tilrådd adskilt for fotgjengarar og syklister. <u>Samlevegar</u>: Del B kap.7: Samleveg S2 – middels tett: Hvis gs – trafikken må følgja vegen , bør det brukast fortau, eller adskilt gang/sykkelveg dersom biltrafikken (ÅDT).er over 1500 eller fartsnivået høgare enn 50 km/t. <u>Hovudvegar:</u> DelB kap.3: Hovudveg H1 – spreidt busetnad: Eigen gang - /sykkelveg bør byggjast når biltrafikken er over 1000 (500 ved middels tett) og gang - /sykkeltrafikken er over 50 (ÅDT). Ved lågare trafikkmengder må behovet vurderat spesielt ut frå om det er barn som ferdast på strekninga eller om gs – vegen er lekk i eit større nett. Gs – anlegg i kommunen vert elles vurdert og prioritert

	Kostnad fortau: Ca.kr.4.000,-/meter Kostnad gs – veg : kr. 5.000,-/meter		utfrå: - skuleveg/nærleik til skule - om er eller kan verta lekk i gjennomgåpande gang-og sykkelsamband. - Praktiske omsyn: mogleg vedlikehald.
Vanleg gangfelt	Effekt: Ein bør generelt vera restriktive i høve til etablering av vanleg gangfelt fordi dette statistisk fører til fleire ulukker, både fotgjenger ulukker og ulukker med køyrety, i snitt kan ein rekne med ein auke på rundt 28 % Oppmerking av gangfelt m/skilt: +/- kr.15.000 Saksebom: +/- kr 12.000(+mva) ferdig montert.	Vegsjefen treffer vedtak om oppmerking av gangfelt for alle offentlege vegar. Vedtaksmyndigheit kan likevel delegerast til kommunalt organ. Ein viser elles til trafikksikringshandboka , del 3 kap.3.14	Følgande kriterier skal alltid vera oppfylt før gangfelt evt. Kan merkast opp: 1. Fartsgrense 60 km/t eller lågare 2. God sikt: Gangfeltet og 1m til sides skal vere synleg frå 1,2 m over vegbanen i ein avstand tilsvarande stoppsikt langs vegen. I tillegg gjeld følgjande: 3. Det skal vera gangveg /fortau på begge sider. 4. Meir enn 25 kryssande fotgjengarar per time, minst 100 kjt/time ved fartsgrense 60 km/t. Unntak frå desse krava kan vurderast: - der gang- og sykkelveg kryssar bilveg utan vegkryss - der born kryssar i samband med skule/idrettsanlegg. - Stader der rørslehemma, eldre eller svaksynte kryssar - Stader der det har skjedd ulukker ved kryssing.
Opphøgd gangfelt	Effekt: Opphøgde gangfelt fører til nedgang i talet på ulukker både for fotgjengarar og køyrety. For alle typar ulukker kan ein rekna med ein reduksjon i personskadeulukker med 39 %. Opphøgde gangfelt som verkemiddel bør difor aksepterast også på samlevegar/hovudvegar med større trafikkmengder. Føresetnaden er fysisk utforming med mjukare kurvatur enn tradisjonelle fartshumper i bustadområde. Kostnader: Opphøgde gangfelt m/skilt: +/- kr.50.000	Ein viser til trafikksikringshandboka, del3 kap.3.14	Opphøgd gangfelt har ein langt betre trafikksikringseffekt og bør alltid vurderast som eit alternativ til vanleg gangfelt. Kriteriane for vanleg gangfelt gjeld også her, med nokre justeringar: - fartsgrense bør vera 40 km/t eller lågare (”sdkuletiltak”s 17) - ein legg ekstra vekt på nærleik til skule/idrettsanlegg eller sentrumsstrok.

VEGLYS	Effekt: Nyanlegg: Veglys reduserer talet på dødsulukker i mørke med ca. 65%, personskadeulukker i mørke med 35 %, og materialskadeulukker i mørke med 15 %. Betring av eksisterende lys: Ei dobling av lysstyrke kan redusere personskadeulukker i mørke med om lag 8%. Ei femdobling av lysstyrke kan halvere talet på dødsulukker. (tilsvarande effekt som nyanlegg i område utan lys) Kostnader: Kostnadene vil kunne variere avhengig av t.d: om det fins eksisterende stolper eller eller ikje , tre- eller stålstolper, kablar eller luftspenn, krav til lysstyrke/standard og liknande.Vanleg stolpeavstand er gjerne 40 – 45 meter. Erfaringstal viser at at oppsetjingskostnader pr.punkt kan koma ned mot ca. 4 – 5.000 kroner om det er stolpar frå før og ein slepp å grava ned kablar.Om det ikkje er det , og ein skal setje opp nye stålstolper, vil kostnadene fort koma opp i om lag 15 – 20.000 kroner pr. punkt.I tillegg kjem utgifter til grøfter. Driftskostnadene kan grovt reknast til kr. 500 pr.år pr.punkt.	Riksveg: Kommunar som ynskjer veglys langs eksisterende riksveg, må i regelen sjølv koste oppsetjing og stå som eigar av anlegget. Statens vegvesen kostar oppsetjing og ved nyanlegg der veglys er naudsynt ut frå fastsete kriteriar. Når det gjeld drift kan Radøy kommune søkja driftstilskott frå Statens vegvesen, noko som vanlegvis vil dekkje det meste av kostnadene. Fylkesveg: Praksis i dag er er at fylkeskommunen ikkje har avsett midlar til dette, og at heller ikkje vegkontora får bruka midlar til oppsetjing og drift langs fylkesveg (med unntak av tunneller,ferjekaier mv. Dermed er det i regelen Radøy kommune som må kosta oppsetjing av drift etter at vegvesenet har godkjent standard for anlegget. Kommunal veg: I praksis er det ingen skildnad frå fylkesvegnettet. Det er Radøy kommune som har ansvaret både når det oppsetjing og drift. Ein viser elles til trafikksikringshandboka, del3 kap.1.18.	1. Veglys skal alltid etablerast i tunnellar, ved gangfelt/fotgjengerunderganger, kryss med fysisk kanalisering, i rundkøyringar og på bruer. 2. I Radøy kommune vert det etablert veglys ved nyanlegg i bustadveger, langs gangvegar og i sentrumsområde. 3. Veglys er kostbart, og kostnader og effekt av veglystiltak vert vurdert opp mot andre trafikksikringstiltak.I prioriteringer mellom ynskje om veglys, legg Radøy kommune mest vekt på stader der veglys truleg vil ha størst reell trafikksikringseffekt (redusere talet på ulukker/uhell). Der utryggleik er hovudgrunn, vil Radøy kommune prioritere område som ligg nær skule, og som vert nytta som skuleveg av mange elver.
Vegrekkverk	Kostnad: Kr 350,-per meter.		

Dette er typiske kostnader. Lokale forhold kan variere mykje. Før det vert gjort vedtak om gjennomføring må planlegging og ein meir nøyaktig kostnadsberekning gjennomførast.

Merk veglys:
For belysning som ein ikkje får driftstilskot til må ein rekna med å betale kr. 500,-. for kvart punkt pr år.

Kjelder:

Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2010-2013, Hordaland fylkeskommune

Trafikksikringsplan for Fjell kommune 2013-2016/2020

Konferanse om trafikksikring arrangert av Hordaland fylkeskommune 14. november 2013

Framlegg til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, Vegdirektoratet

Trafikksikkerhetshåndboken 2012, Trafikkøkonomisk institutt

Trafikkdata frå Statens vegvesen

TILTAKSLISTE, FYSISKE TILTAK

Fylkesvegar

Større tiltak:

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Kalneset til Sæbø skule	Ny gang – og sykkelveg	Arealplan er under arbeid. Utbetring av Storheimstøkrysset, og gang- og sykkelveg til kommunegrensa til Lindås.		SVV Arealplanleggjar
2	Halland til Manger	Veglys			SVV
3	Manger – Bø	gang/sykkelveg og veglys	Inn i områdeplan for Manger + reguleringsplanar		SVV Arealplanleggjar
4	Hordabø skule– idrettsbana	gang/sykkelveg	Vurdera ny løysing i områdeplan for Bø		SVV Arealplanleggjar
5	Gradnatunkrysset	Kryssutbetring og fortau			SVV
6	Hellandskrysset	Utbetring	Omlegging veg krev reguleringsplan. Ta ned mur, grav av og skap sikt		SVV
7	Stølane, Austebygd	Flytte bushaldeplass			SVV
8	Stølane, Austebygd	Utbetring av sving			SVV
9	Manger - Solend	Gang- og sykkelveg	Må planleggjast		SVV
10	Heile kommunen	Rekkverk og kantar	Kartleggje kvar rekkverk og kantar må utbetrast		SVV
11	Toskavegen Manger - badeplass	Gang- og sykkelveg	Reguleringsplan		SVV
12	Manger Hesthaugen – Manger kyrkje	Fortau	I tråd med reguleringsplan		SVV

Mindre tiltak:

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Urhaug/Langhøyane	Tilrettelegging for kryssing av hovudveg til og i frå gang- og sykkelveg	I tråd med plan		SVV
2	Hordabø skule – idrettsbana	Fylle inn veglys			SVV
3	Austebygd skule	Fartreduserande tiltak og betre skilting «skule»			SVV

4	Rossnesvegen 100	Vegutbetring – sving/møteplass			SVV

Kommunevegar

Større tiltak:

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Bø	Ny innkjørsel og parkering for barnehage	Områdeplan for Bø		Kommunen
2	Manger skule	Ny parkering og av/på-stigning Manger skule			Kommunen
3	Mangersneset	Utbetring veg, gang og sykkelveg	Reguleringsplan for omlegging av veg		Kommunen/privat utbyggjar
4	Manger sentrum	Ny skysstasjon	Revisjon av reguleringsplan for Manger sentrum		Kommunen/SVV
5	Sævdal	Sikringsarbeid høge skjæringar utan kant			Kommunen
6	Mjøs/Straume/Soltveit og Austebygd skule	Utbetring	Kartlegging av tilstand/tiltak		Kommunen/SVV
7	Hordabø skule - idrettsbana	Gang- og sykkelveg	Vurdera ny løysing i områdeplan for Bø		Kommunen/SVV
8	Dale grendahus	Vurdere trafikktilhøve for barnehagen			Kommunen

Mindre tiltak:

Pri	Stad	Tiltak	Førebuing	Kostnad	Ansvarleg
1	Nordbøvegen	Fortau og veglys	Reguleringsplan for Nordbø		Kommunen
2	Manger sentrum	Oppattmerking og veglys			Kommunen/ grunneigarane
3	Manger til Birkeland	Veglys			Kommunen/SVV
4	Hordabø skule	Veglys			Kommunen/SVV
5	Sæbø skule og barnehage	Evaluere skilting, køyremønster og p-plass for henting/bringing			Kommunen
6	Prestmarkvegen	Fartsdumpar			Kommunen
7	Smedbrekka - Urhaug	Fartsdumpar			Kommunen