

01.10.2021, sist revidert 12.05.2022



TRAFIKKSIKRINGSPLAN 2022 - 2026

Dato for revidering:

- 28.10.21 jf. vedtak i PBU 19.10.21
- 22.02.2022, etter offentlig ettersyn
- 12.05.2022, vedtak i K.styre 12.05.22

Dato for vedtak: 12.05.2022, K.sak 63/2022



BJØRNAFJORDEN KOMMUNE

Føreord

Denne trafikksikringsplanen er den første som er utarbeidd for Bjørnafjorden kommune. Planen erstattar tidlegare Os og Fusa sine trafikksikringsplanar. Planen gir informasjon om ulykkesstatistikk i heile kommunen og bestemmer kva tiltak som skal prioriterast for å redusere ulykkestala og betre trafikktryggleiken for både køyrande, gåande og syklende. Nytt av denne planen, som ikkje var tema i planane til tidlegare Os og Fusa kommunar, er tryggleik på sjø.

Trafikken i Noreg er den tryggaste i heile Europa, målt i tal omkomne pr. million innbyggjarar. Likevel er trafikkulykker med personskade rekna for å være eit mykje større samfunnsproblem enn mange er klar over. Det er anslått at om lag **31 000** menneske vert skada i trafikken kvart år, men berre **5 000** vert faktisk registrert i eit system¹. Dette betyr at ulykker og skadar i trafikken er undervurdert som samfunnsproblem, fordi tilgjengeleg statistikk ikkje visar riktige tal.

Det er sett eit nasjonalt mål om at ingen skal omkomme i biltrafikken og på sjøen. Dette krev målretta og systematisk arbeid på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Planen er utarbeidd for kommunen av ABO Plan & Arkitektur AS i tett samarbeid med arbeidsgruppa frå kommunen.

Os, 01.10.2021

¹ Lund, 2019. *Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker.*

INNHALD

1. Kva er ein trafikksikringsplan?	4
1.1. God oversikt i digitalt kart	5
1.2. Planen si avgrensing	5
1.3. Kven er planen retta mot?	6
1.4. Utforming av planen	6
1.5. Kven har ansvaret?	7
2. Mål med planen	8
3. Trafikkbiletet i Bjørnafjorden kommune	9
3.1. Vegsystem	9
3.2. Trafikkulykker i Bjørnafjorden kommune	9
3.3. Utrygg skuleveg	11
3.4. Trafikk på sjøen	12
4. Innsatsområde	13
5. Tiltak for å betre trafikktryggleiken i Bjørnafjorden kommune	15
5.1. Bjørnafjorden som Trafikksikker kommune	16
5.2. Innsatsområde A: Mjuke trafikantar og trygg skuleveg	18
5.3. Innsatsområde B: Haldningsskapande tiltak	22
5.4. Innsatsområde C: Hindre møte- og utforkøyringsulykker	24
5.5. Innsatsområde D: Areal- og transportplanlegging	26
5.6. Innsatsområde E: Trafikksikkert regionsenter, kommunedelsenter og nærsenter	28
5.7. Innsatsområde F: Tryggleik på sjø	29
6. Vegen vidare	31
7. Vedlegg	31
8. Referansar	31

1. KVA ER EIN TRAFIKKSIKRINGSPLAN?

Trafikksikringsplanen skal vere kommunen sitt styrande verktøy i arbeidet med trafikktryggleik. Vidare er ein oppdatert og godkjent plan ein føresetnad for at:

- kommunen skal kunne få tildelt midlar til trafikksikringstiltak
- kommunen skal kunne verte godkjent som Trafikksikker kommune etter Trygg Trafikk si godkjenningsordning. Kommunestyret har vedteke at Bjørnafjorden kommune skal verte godkjent, og arbeidet med dette er alt i gang.

Etter kommunesamanslåinga er det trong for ein felles plan for heile kommunen. Dette er viktig for å oppdatere statistikk over ulykker og for å få eit samla bilete over utfordringane i Bjørnafjorden kommune.

Arbeid med trafikktryggleik i kommunen er samansett. Det er fleire avdelingar som må jobbe saman, og det må arbeidast mot fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det må lagast gode rutinar og arbeidet må forankrast både på politisk nivå og i kommunen sin administrasjon.

Å nytte kunnskap for å sikre at rett tiltak vert gjennomført på rett stad er avgjerande for at ulykkestala skal gå ned. Trafikksikringsplanen er eit rammeverk i dette arbeidet.

VISSTE DU AT..

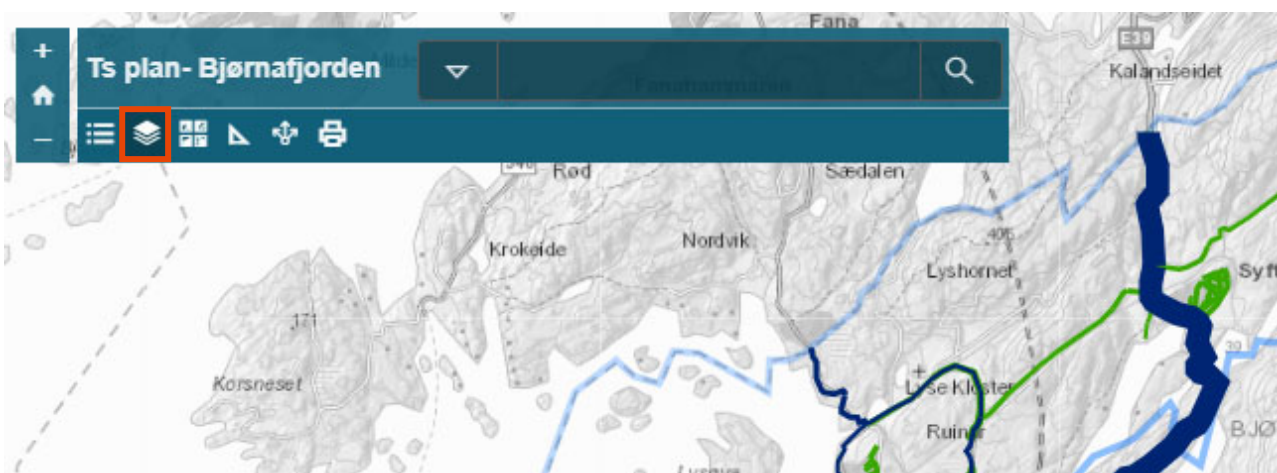
..då dei første bilane kom til Noreg rundt 1900 måtte føraren søke om tillating frå Fylkesmannen før kvar køyretur?

Fartsgrensa var maks 35 km/t.

1.1. God oversikt i digitalt kart

Det er laga eit digitalt kart som viser dei viktigaste langsiktige trafikksikringstiltak i Bjørnafjorden kommune. I kartet kan ein og finne informasjon om trafikkmengd, ulykker og innspel frå innbyggjarar, skular og andre.

Lenke til kartet ligg tilgjengeleg på Bjørnafjorden kommune sine heimesider.



Figur 1. Kartet gir informasjon om innspel, ulykker og trafikkmengd, samt strekningar og punkt som skal prioriterast i denne perioden (2022-2026). Klikk på knappen som er markert med raudt for å finne lista over dei ulike kartlaga.

1.2. Planen si avgrensing

I vedteke planprogram² er det bestemt at trafikksikringsplanen skal syte for oppdatert analysegrunnlag, innehalde handlings- og tiltaksplan og vere eit grunnlag for kommunal sakshandsaming. Det vart òg bestemt at viktige område i planarbeidet skulle vere:

- Barn og unge i trafikken/trygg skuleveg, med spesielt fokus på *hjartesone* som verktøy
- Haldnings- og åtferdsskapande arbeid
- Arealplanlegging
- Vegutforming og fysiske tiltak

Det ble ved handsaming av planprogrammet bestemt at trafiktryggleik på sjø skal vere eit eige tema i planen. Kommunen har mykje sjøareal, strandlinje og kai- og bryggjeanlegg, og det føregår ferdsel både i form av transport, fiske og fritidsbåtbruk. I denne trafikksikringsplanen er tiltak for tryggleik på sjø avgrensa til å handle om ferdsel med fritidsbåt og tryggleik ved kaianlegg. Planen tek ikkje føre seg tryggleik knytt til anna transport på sjø eller verksemdar som driv sjøretta næring, då desse er omfatta av eige regelverk og rutinar knytt til tryggleik.

Planen følgjer opp overordna nasjonale og regionale mål, og er elles avgrensa til eit sett lokale mål og 6 innsatsområde. Desse er nærare omtalt i kapittel 2 og 4.

² Planprogrammet gjer greie for føremålet med planarbeidet, planprosess og opplegget for medverknad.

Punkt og vegstrekingar som er vurdert med omsyn til trong for utbetring tek utgangspunkt i både innspel frå innbyggjarar, skular og andre, samt kommunen sine egne vurderingar.

Leitar du etter informasjon som du ikkje finn i dette dokumentet?

Planen er utarbeidd på bakgrunn av føreliggjande kunnskap og statistikk, etter ein fastsett prosess og metodisk tilnærming. Følgande vedlegg gir informasjon om dette:

- Analyse av ulykker i Bjørnafjorden kommune 2010-2019
- Beskriving av prosessen
- Overordna føringar
- Rettleiar Trafikksikker kommune
- Kriterium for vurdering av innspel
- Silingsliste (vurdering av innspel)
- Liste over prioriterte tiltak

1.3. Kven er planen retta mot?

Planen er først og fremst eit verkøy for **politikarane**. Planen gir dei folkevalde oversikt over kva som er utfordringane i kommunen og eit grunnlag for å bestemme kva administrasjonen skal ha fokus på i sitt arbeid. Planen er òg eit grunnlag for avgjerder knytt til korleis kommunen sine midlar skal prioriterast.

Planen inneheld oppgåver knytt til trafikksikring som dei ulike avdelingane i **kommuneadministrasjonen** har ansvar for å gjennomføre i si drift.

Innbyggjarar kan bruke planen til å lese om korleis kommunen arbeider med trafikktryggleik. Innspel som er sendt inn til arbeidet er òg tilgjengeleg, samt svar på korleis innspela er følgt opp.

Det er bestemt frå dei folkevalde at planen skal ha stort fokus på barn og unge. Dette gjer at **skular og barnehagar** må engasjerast spesielt. Det er føreslått tiltak i planen som kommunale skular og barnehagar har ansvar for å følgje opp. Dei private skulane og barnehagane er oppmoda til å delta i dei tiltaka som er bestemt for denne sektoren. Tiltak knytt til idrettsanlegg inngår òg i planen.

1.4. Utforming av planen

Planen er ein kommunedelplan etter plan- og bygningslova. Utforming av planen skal følgje lovpålagt prosess knytt til medverknad, høyring og vedtak av planprogram i samband med oppstart. Det er lagt til rette for innspel via nettsida til kommunen ved bruk av «prosjektskjema» for innmelding av tiltak. Skular, barnehagar og lag og foreiningar er særskilt invitert til å kome med innspel.

Arbeidet med planen har vore organisert på denne måten:

ARBEIDSGRUPPE med hovudansvar for organisering, framdrift og utforming av dokument	PROSJEKTGRUPPE med tverrfagleg kompetanse	STYRINGSGRUPPE
Øystein Havsgård, Bjørnafjorden kommune	Politi	Plan- og bygningsutvalet (PBU), som er trafikksikringsutval i Bjørnafjorden kommune Andre politiske utval vil bli involvert og få moglegheit til å kome med innspel. Ein legg opp til at planen skal bli godt forankra i kommunen, både administrativt og politisk.
Agnete Haugland, Bjørnafjorden kommune	Tygg Trafikk	
Representantar hos ABO Plan & Arkitektur	Vestland fylkeskommune	
	Statens vegvesen	
	Barnas representant	
	Representantar frå kommunen sin administrasjon for skule, barnehage, kultur og plan	
	Andre aktuelle personar frå administrasjonen i kommunen vil bli involvert i arbeidet ved behov.	

1.5. Kven har ansvaret?

Alle trafikantar som ferdast på og langs vegar har sjølv ansvar for trafiktryggleiken, samt myndigheitene som eig vegen. Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret for tryggleik på veg i Noreg.

Kommunen har primært ansvaret for sine egne vegar. Kommunen må syte for å drifte, vedlikehalde og utbetre egne vegar. Det må òg sikrast at nye vegar som skal vere kommunen sine, held krava som er sett til utforming. Kommunen som skuleeigar har òg ansvar for at elevar får opplæring om trafikk i skulen i tråd med opplæringslova.

Den største delen av eksisterande vegar i Bjørnafjorden kommune er eigd av fylkeskommunen. E39 er Statens vegvesen ansvarleg for. Kommunen kan ikkje ta avgjerder på vegar som kommunen ikkje sjølv eig, men kommunen kan samarbeide med overordna vegstyresmakter om felles tiltak, og gje innspel til kva som må prioriterast av tiltak på fylkeskommunale og statlege vegar.

Trafikksikringsplanen skal nyttast i arbeidet med å gje innspel til fylkeskommunen og Statens vegvesen om tiltak som kommunen meiner bør prioriterast på fylkeskommunale og statlege vegar.

2. MÅL MED PLANEN

Bjørnafjorden kommune sine mål for trafikksikring for dei neste fire åra følgjer opp nasjonale og regionale målsettingar, samt FN sine berekraftsmål. Oversikt over nasjonale og regionale mål ligg som vedlegg.

Bjørnafjorden kommune sin trafikksikringsplan for 2022-2026 har følgande mål:

Hovudmål: Redusere tal omkomne og hardt skada til null innan utgangen av planperioden (innan 2026).

Delmål 1: Bjørnafjorden kommune skal vere godkjent som Trafikksikker kommune.

Delmål 2: Auka tilrettelegging for mjuke trafikkantar, med særleg vekt på skuleveg.

Delmål 3: Hjartesonar skal vere innført rundt alle kommunale skular og barnehagar.

Delmål 4: Reduksjon i ulykkestyper som normalt har alvorleg utfall³ og lågare grad av alvorlegheit på dei ulykkene som skjer.

Delmål 5: Auka andel personar som nyttar kollektivtransport framfor personbil i kvardagen.



³ Møteulykker og utforkøyringsulykker har oftast alvorleg utfall (kjelde: Ulykkesanalyse for Bjørnafjorden kommune)

3. TRAFIKKBILETET I BJØRNAFJORDEN KOMMUNE

3.1. Vegsystem

E39 går gjennom deler av kommunen, ca. 17 km. I tillegg er det om lag 165 km fylkesvegnett i kommunen og om lag 170 km kommunalt vegnett i kommunen.

Høgast ÅDT⁴ er knytt til hovudvegane inn til kommunesenteret Osøyro der fleire vegar har over 4000 ÅDT. Høgast ÅDT har E39 på strekninga frå grensa til Bergen og til Osøyro, med delstrek over 13.000 ÅDT. Alle vegane i gamle Fusa kommune har ÅDT under 3000.

I løpet av hausten/vinteren 2022 vert E39 flytta frå Byvegen til ny forbindelse mellom Bergen kommune og Bjørnafjorden frå Svegatjørn til Rådal. Dette vil både korte ned reisetid mellom dei to kommunane, men òg endre trafikkbiletet på dagens E39. Det er rekna at trafikkmengda gjennom Søfteland vil gå ned som følge av omlegginga.

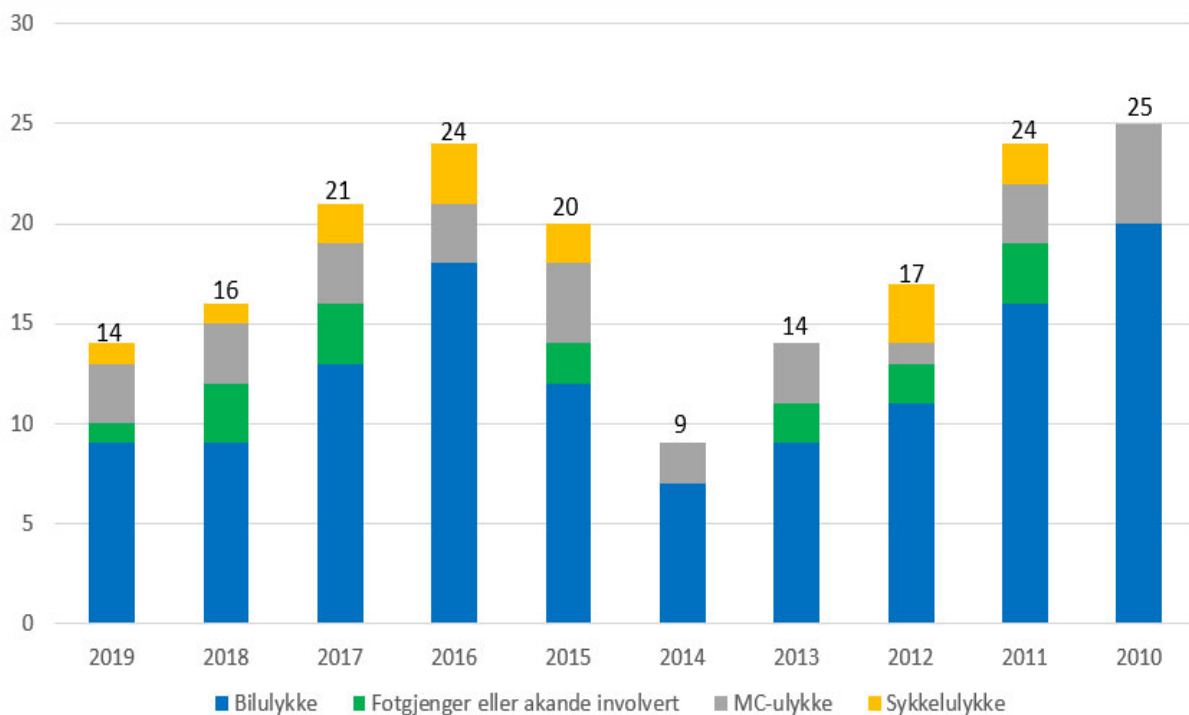
Det er sett i gong statleg reguleringsplan for ferjefri kopling mellom Bjørnafjorden og Stord. Denne planen vil òg ha innverknad på det totale trafikkbiletet i kommunen. Dette arbeidet er det ikkje teke høgde for i denne trafikksikringsplanen, då tidsperspektivet for det statlege prosjektet vil strekke seg langt ut over dei fire åra som trafikksikringsplanen skal gjelde for.

3.2. Trafikkulykker i Bjørnafjorden kommune

I dette kapittelet finn du oversikt over trafikkulykker som er registrert i kommunen frå 2010-2019. Vedlagt trafikksikringsplanen ligg ein meir utfyllande rapport med statistikk over trafikkulykker i kommunen i perioden. Oppsummert syner analysen følgande:

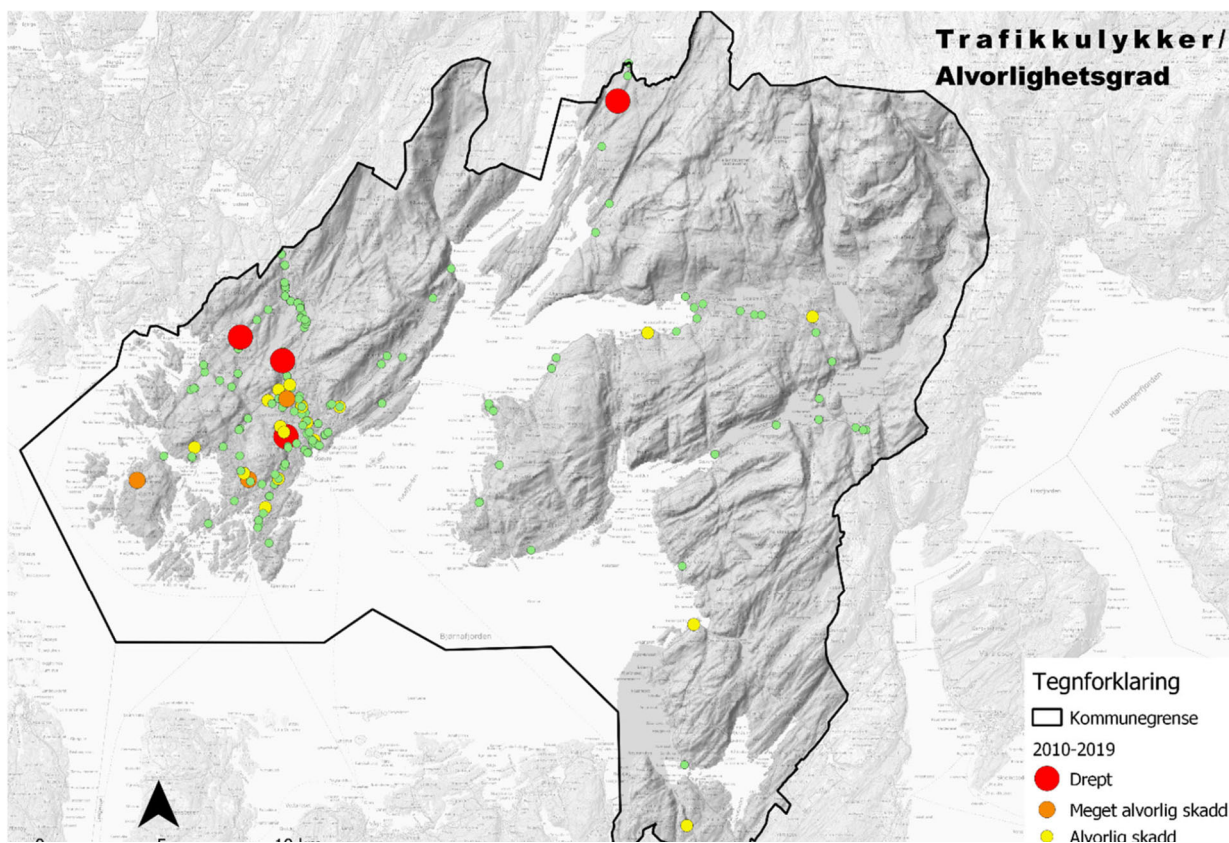
- Tal ulykker varierer, men har sidan 2016 gått ned.
- Tal ulykke med skadeomfang drepen, meget alvorleg skadde og alvorleg skadde varierer mellom 1-5 per år og går ikkje ned.
- Over 65% av dei registrerte ulykkene er knytt til bilulykker.
- Over 85% av ulykkene har utfall med lettare skadar.
- Av ulykke med dødsfall er 3 av dei 4 hendingane knytt til bilulykke.

⁴ ÅDT, årstdøgnsrafikk, er talet på køyretøy pr. døgn.



Antall Trafikkulykker	Antall enheter involvert	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadet	Antall alvorlig skadet	Antall lettere skadet
184	311	5	3	18	211

Figur 2. Tal registrerte trafikkulykke i Bjørnafjorden, perioden 2010-2019.



Figur 3. Kartet syner kor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad.

Ikkje alle ulykker vert registrert

På landsbasis veit vi av tilgjengelege tal at det er stor underrapportering av ulykker i vegtrafikken. Det finst ikkje oversikt over eller anslag av mørketal i Bjørnafjorden kommune, men ein må rekne med at tilgjengeleg statistikk ikkje gir full oversikt.

Undersøkingar syner at det er ulykker der fotgjengarar og syklistar er involvert, at mørketala er størst. Dette har samband med at politiet ofte ikkje er involvert i denne typen ulykker. I Noreg er det politiet som har ansvar for å melde om trafikkuulykker til Statistisk sentralbyrå (SSB). Samstundes er politiet ofte berre involvert i ulykker med omkomne eller hardt skadde.

Kvart år vert det frå politiet registrert om lag 8000 skadde på landsbasis, mens statistikk frå sjukehusa syner at det kvart år er over 40 000 personar som vert skadd i vegtrafikken (tal frå Transportøkonomisk institutt - TØI). Eineulykker på sykkel er og svært underrapportert.

Undersøkingar frå TØI syner at personar som ikkje er registrert som hardt skadde i ei ulykke, likevel kan definerast som *varig skadde* på eit seinare tidspunkt. Desse fell då utanfor statistikken.

For å kunne sette inn riktige tiltak er det viktig å være medviten på at det eksisterer store mørketal, og årsakssamanhengar knytt til dette.

3.3. Utrygg skuleveg

Fleire barn i kommunen har rett på skuleskyss. Dersom det er lengre enn 4000 meter (2000 meter for 1. trinn) mellom heim og skule, har elevar i grunnskulen automatisk rett på gratis skuleskyss. Nokre elevar har òg rett på skuleskyss fordi dei har *særleg farleg* eller *vanskeleg* skuleveg etter fylkeskommunen sine kriterium.

Det er Skyss (Vestland fylkeskommune) som handterer skuleskyssen i Bjørnafjorden kommune.

På kommunen sine kart over innvilga skuleskyss kan det sjå ut for at vestsida av kommunen (gamle Os kommune) har meir utrygg skuleveg enn austsida (gamle Fusa kommune). Dette har sin forklaring i at det på austsida er svært mange elevar som på grunn avstandskrav i alle høve har rett til skuleskyss, og dermed ikkje har vedtak om skuleskyss på bakgrunn av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.

I kommunen sin kartløyning er det laga ein oversikt over strekkingar som er rekna for å vere særleg farlege eller vanskelege. Dette kartet vert oppdatert ved behov, t.d. når det vert innvilga nye løyver til skuleskyss, ved utbetringar som tryggjar skulevegen, ved bygging/utviding av skular, justering av skulekrinsar osv.

Du kan lese meir om skuleskyss her:

<https://bjornafjorden.kommune.no/skule-og-barnehage/skule/skuleskyss/>

3.4. Trafikk på sjøen

Redningsselskapet har kommunevis oversikt over ulykker til sjøs og frå kai, men talgrunnlaget er så lite at statistikken for Bjørnafjorden kommune ikkje kan brukast direkte. Det ein veit er at Vestland fylke (og dei tidlegare fylka som i dag utgjer Vestland når ein ser på statistikk over tid) er aller høgast representert i dødsulykker på sjø dei siste 5 åra.

Fall frå kai- og bryggeanlegg representerer nesten dobbelt så mange ulykker som frå fritidsbåt. Menn er høgast representert i statistikken, og utgjer 88% av dei omkomne i fylket dei siste 5 åra. Dei fleste er over 61 år.



Figur 4. Os hamn (Bilde: baatsans.no)

4. INNSATSOMRÅDE

For å nå fastsette mål er det bestemt at kommunen, saman med andre aktørar, skal arbeide innanfor seks ulike innsatsområde. I kapittel 5 er det beskrive tiltak innanfor kvart innsatsområde.

INNSATSOMRÅDE A: Mjuke trafikantar og trygg skuleveg

Dette innsatsområdet er retta mot lokale delmål 2, 3 og 4, jf. kap. 2. Samtidig følger den opp barnas transportplan som er en del av Nasjonal Transportplan. Gjennom barnas transportplan ønskjer regjeringa å:

- Leggje til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikktryggleiken for barn og unge
- Leggje vekt på barn og unge sine behov i planlegging og utvikling av transportsystemet
- Vektlegge omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følgje opp transportetatane når det gjeld omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikring i barnehage og skule

Ved vedtak av planprogram for trafikksikringsplanen vart det fremja forslag om at planen skal inkludere omtale og vurdering av hjartesone. Hjartesone er eit konsept for fremjing av trygg skuleveg. Konseptet skal kunne tilpassast kvar einskild skule, og handlar om både fysiske tiltak og haldningsskapande tiltak. I nasjonal transportplan (NTP) er hjartesone eit satsingsområde.

INNSATSOMRÅDE B: Haldningsskapande tiltak

Arbeid med haldningsskapande tiltak vil vere retta mot alle trafikantgrupper, men spesielt mot barn og unge. Spesielt bør haldningsskapande arbeid retta mot unge vaksne mellom 16 og 25 prioriterast, då denne gruppa er høgt representert i statistikk over ulykker med personskade.

Den eldste delen av denne gruppa er òg utfordrande å nå gjennom tiltak som vert iverksett gjennom ungdomsskule og vidaregåande skule.

INNSATSOMRÅDE C: Hindre møte- og utforkøyringsulykker

Møte- og utforkøyringsulykker er eit satsingsområde fordi det er denne typen ulykker som har ført til drepne og hardt skadde personar mellom 2010 og 2019 i Bjørnafjorden kommune. Sjølv om den totale mengda ulykker i kommunen syner ein nedadgåande trend, har ikkje talet hardt skadde eller omkomne gått ned i perioden 2010-2019.

INNSATSOMRÅDE D: Areal- og transportplanlegging

Areal- og transportplanlegging vert vektlagt både fordi det er viktig for å nå mål knytt til innsatsområde A, men òg fordi forskning⁵ syner at fleire trafikkulykker har direkte samanheng med svikt i planlegging og utforming av veganlegg.

Innunder dette punktet pågår det arbeid med strategi for grøn mobilitet og infrastruktur og oppfølging av Miljøløftet⁶, som alle handterer konkrete strategiar og tiltak knytt til kommunen sin areal- og transportplanlegging. Desse prosessane skjer uavhengig av trafikksikringsplanen, og er difor ikkje omtalt i planen sin tiltaksdel.

INNSATSOMRÅDE E: Trafikksikkert regionsenter, kommunedelsenter og nærsenter

Tiltak for å betre dei trafikale tilhøva i regionsenteret og kommunedelsenteret er prioritert fordi ulykkesstatistikken syner at Byvegen (E39) frå Osøyro og nordover er utsett for ulykker.

I tillegg vert det planlagt for bustadfortetting i regionsenteret, kommunedelsenteret og nærsentra i tråd med overordna føringar. Dette vil føre til ein auka befolkningstettleik på Osøyro, i Eikelandsosen og i kommunen sine nærsenter, noko som krev ein bevisstheit kring mobilitet og trafikkavvikling i desse områda.

INNSATSOMRÅDE F: Tryggleik på sjø

Det vart gjort samrøystes vedtak i kommunestyret at trafikktryggleik på sjø skal inngå som tema i trafikksikringsplanen. Bjørnafjorden kommune har lang strandsone, mykje sjøareal med både transporttrafikk, fiske og fritidsbåtferdsel. Det skal vere trygt å ferdast ved hamnar og på sjøen i Bjørnafjorden kommune. Som omtalt i innleiinga er dette tema avgrensa til bruk av fritidsbåt og ferdsel ved kaianlegg.

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. Sjølv om tal hardt skadde og omkomne på sjøen har hatt jamn nedgang dei seinare åra, er det viktig å arbeide systematisk mot enda tryggare ferdsel til sjøs.

Store delar av innsatsområda i den nasjonale handlingsplanen dreiar seg om haldningsskapande arbeid. Kommunen har òg fleire moglegheiter til å gje lokale forskrifter knytt til regulering av fart og bruk av eigne sjøområde og elver.

⁵ Trafikksikkerhetshåndboken (Transportøkonomisk institutt)

⁶ Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for Bergensområdet mellom stat, fylkeskommune og kommunene rundt Bergen om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil.

5. TILTAK FOR Å BETRE TRAFIKKTRYGGLIEN I BJØRNAFJORDEN KOMMUNE

I dette kapitlet vert kommunen sine prioriterte tiltak for å betre trafikktryggleiken presentert. Først og fremst er det beskrive tiltak som kommunen faktisk har anledning til å gjennomføre i samsvar med mynde og ansvarsoppgåver.

Desse tiltaka vil åleine ikkje vere nok for å nå mål om ingen drepne eller hardt skada i løpet av åra fram mot 2026. Tiltak frå overordna mynde har òg betydning, samt enkeltpersonar sitt ansvar for eigen åtfærd i trafikken.

Fysiske byggje- og utbetringstiltak

Liste over det kommunen meiner er viktige byggje- og utbetringstiltak følgjer som vedlegg til planen. Tiltaka er inndelt etter vegtype, samt mindre trafikksikringstiltak og viktige langsiktige tiltak. Bakgrunn for lista er innspel frå innbyggjarar, skular og andre, samt kommunen sin vegfaglege vurdering.

I lista over viktige langsiktige tiltak er det gjeve poeng etter eit sett kriterium. Høg poengsum betyr ikkje at tiltaket nødvendigvis *vert gjennomført* i løpet av den næraste tida. Høg poengsum indikerer at tiltaket bidreg til å nå fastsette mål som kommunen har sett for trafikksikringsarbeidet, og at tiltaket er anbefalt vidareført i kommunen sin handlingsplan. Dei fleste tiltak har bakgrunn i innspel frå innbyggjarar. Andre tiltak ligg i lista over viktige tiltak fordi kommunen sin samferdselsavdeling, på bakgrunn av oppmodingar og eigen kunnskap, har vurdert som naudsynt å prioritere.

Lista over viktige, trafikksikringstiltak er eit levande dokument som kan rullerast i løpet av dei neste åra dersom dette vert naudsynt.

Gjennomføring

Tiltaka i trafikksikringsplanen vil fungere som eit grunnlag for dei prioriteringane som kommunestyret skal gjere i økonomiplanen frå år til år. Dette betyr at tiltaka som er føreslått i denne planen er avhengig av at det vert løyvd midlar for å kunne gjennomførast. I tillegg til kommunen sine egne budsjett og økonomiplanar, kan det søkast om midlar til trafikksikring frå fylkeskommunen.

Fylkeskommunen eller Statens vegvesen avgjer sjølv kva tiltak som skal prioriterast på fylkeskommunale vegar og europaveg. Kommunen kan gje innspel til overordna mynde sine vegplanar, og gå i dialog om naudsynte tiltak. I denne dialogen er det viktig å ha ein kommunal trafikksikringsplan. Då veit overordna vegmynde at det ligg ein politisk avgjerd bak dei tiltaka som kommunen sjølv meiner må prioriterast på fylkesvegar eller europaveg. Nokre gongar inngår kommunen og fylkeskommunen spleiselag på gjennomføring av tiltak på fylkesveg.

5.1. Bjørnafjorden som *Trafikksikker kommune*

Kommunen sitt arbeid med å bli godkjent som Trafikksikker kommune etter Trygg Trafikk si godkjenningsordning, er løfta ut som eit eige overordna tiltak, fordi det femner 5 av dei 6 innsatsområda⁷.

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021 er det sett som mål at 125 kommunar skal vere godkjende som Trafikksikker kommune innan 1. janar 2022. Godkjenninga varar i tre år, og kan fornyast gjennom ein eigen prosess.

Bjørnafjorden kommune er allereie godt i gang med dette arbeidet. Trygg Trafikk si rettleiar med krav til kommunen ligg vedlagt.

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Godkjenning Trafikksikker kommune	<p>Bjørnafjorden kommune skal vere godkjent som Trafikksikker kommune i løpet av planperioden.</p> <p>Dette krev brei forankring, og at alle involverte følgjer opp dei krava som ligg til grunn for godkjenninga.</p>	<p>Gjennomføringsansvar: Ordførar og rådmann</p> <p>Koordineringsansvar: Prosjektleder for Trafikksikker kommune</p> <p>Oppfølging: -Barnehagane -Skulane -Helsestasjon -Kulturavdelinga -Planavdelinga -Samferdsel -Kommuneoverlege</p>	2022

⁷ Tryggleik på sjø er ikkje ein del av Trafikksikker kommune.

Tiltaka i lista under er ikkje eit krav for å verte Trafikksikker kommune. Dei ligg likevel i dette kapittelet fordi tiltaka krev samarbeid på tvers av sektorar og brei forankring i organisasjonen.

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Oppdatering av kartverktøy og tiltaksliste i planperioden	<p>Liste med viktige, trafikk-sikringstiltak, samt kartverktøy, er «levande» delar av TS-planen som bør oppdaterast etter kvart som det kjem nye innspel/oppmodingar til kommunen og dersom tiltak vert ferdigstilt.</p> <p>Det vert tilrådd å oppdatere kartverktøy og tiltaksliste årleg, i forkant av budsjetthandsaming.</p>	<p>Drift Kart og oppmåling TS-utvalet</p>	Årleg rullering
Etablere system for registrering av ulykker og uhell, samt nestenulykker	<p>På bakgrunn av mangelfulle registreringssystem og/eller rutinar for registrering av trafikkulykker og uhell, er det store mørketal i ulykkesstatistikken. Det er trong for å vurdere etablering av eit system for registrering av ulykker og uhell i kommunen.</p> <p>Ulykker til sjøs kan vurderast å vere ein del av dette registreringssystemet.</p> <p>Verktøy/ressurs: -Rapporten Helsevesenbasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker (Lund, 2019)</p>	<p>Prosjektlear Trafikksikker kommune</p>	I løpet av planperioden

5.2. Innsatsområde A: Mjuke trafikantar og trygg skuleveg



KVA ER UTFORDRINGA?

- Svært mange elevar vert køyrd til skulen. Trafikkmengda rundt skuleområda ved skulestart- og slutt er ofte høg og skapar uoversiktlege situasjonar. Mange skular melder frå om dette.
- Små barn har ikkje dei same føresetnadene for å lære sikker ferdsel i trafikken som større barn og vaksne.
- 50% av fotgjengarulykkene i Bjørnafjorden i analyseperioda har skjedd på kommunal veg.
- Ulykker med gåande involvert har skjedd ved kryssing av veg.

SLIK VIL KOMMUNEN AUKE TRYGGLEIKEN FOR MJUKE TRAFIKANTAR:

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Innføring av hjartesoner alle skular og barnehagar i kommunen	Alle kommunale skular og barnehagar i Bjørnafjorden skal ha innført hjartesone i tilknytning til si skule, tilpassa den enkelte skule/barnehage sitt behov for: <ul style="list-style-type: none">○ Fysiske tiltak, skilting, merking osv. og/eller	Koordinerings- og oppfølgingsansvar: Prosjektleder for Trafikksikker kommune Oppvekst	I løpet av planperioden

	<ul style="list-style-type: none"> o haldningsskapande, informasjon og samarbeid skule/heim/elever <p>Dei private skulane og barnehagane skal inviterast inn i arbeidet med innføring av hjertesoner.</p> <p>Verktøy/ressurs: Arbeidsdokumentet «Hjertesone: Tryggere skolevei», Norconsult.</p>	Gjennomføringsansvar: Oppvekst	
Mjuke trafikantar må prioriterast	I planar må det sytast for at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framkomelegheit for biltrafikken.	Planavdelinga	
Mikromobilitet	<p>Mikromobilitet (som sykklar og elsparkesyklar) må stimulerast og leggest til rette for.</p> <p>Før etablering av kommersiell verksemd for bruk av elsparkesyklar eller annan form for mikromobilitet, må bruk av slike køyretøy avklarast i ein avtale mellom kommunen og kommersiell aktør. Dette for å unngå konflikt mellom bruk av denne typen køyretøy og ålmenn bruk av offentlege rom.</p> <p>Dette er ein problemstilling som òg må løftast fram i strategi for grøn mobilitet og infrastruktur.</p>	Samf.utvikling	<p>Trafikksikringsplanen er ein forskrift som no heimlar krav om avtale.</p> <p>Strategi for grøn mobilitet vil òg handtere dette tema</p>
Barnas trafikklubb	Dialog med skular og barnehagar om dette verktøyet fell inn under arbeidet med Trafikksikker kommune.	Prosjektlear for Trafikksikker kommune/ Trygg Trafikk	
Sykkelopplæring	I følgje kunnskapsløftet skal alle elevar få sykkelopplæring i grunnskulen. Dette må følgast opp i praksis.	Oppvekst/ Prosjektlear for Trafikksikker kommune/	

	<p>Dialog og samarbeid med skulane fell inn under arbeidet med Trafikksikker kommune.</p> <p>Verktøy/ressurs: Sykkeldyktig</p>		
Kartløyning for særleg farleg skuleveg	Etablering av eit kartsystem for å kartfeste vedtak om skuleskyss grunna særleg farleg skuleveg.	Oppvekst Kart- og oppmåling	I løpet av planperioden
Trafikktryggleik ved anleggsområde	Rutinar for handtering av trafikksikkerheit ved anleggsområde er famna i kriteria for å verte godkjent som Trafikksikker kommune. Tiltaket er difor ikkje nærare omtala her.	Samf.utvikling	I løpet av planperioden, i samband med søknad om å bli godkjend som Trafikksikker kommune.
Drift og vedlikehald på gang- og sykkelveg og fortau	<p>Heilårsdrift av veganlegg der gåande og syklande ferdast må prioriterast. Dette må prioriterast på linje med vedlikehald av øvrig vegnett.</p> <p>I løpet av planperioden bør det utarbeidast ein strategi for heilårsdrift av det kommunale vegnettet.</p>	Drift	<p>Følgjer av kommunen sin drift av kommunale vegar.</p> <p>I løpet av planperioden.</p>
Fysiske byggje- og utbetringstiltak	<p>I lista over viktige, trafikksikrings-tiltak for bygging og utbetring av vegar i kommunen er det føreslått bygging av gang-sykelveg, fartshumpar osb. Sjå vedlagte liste for konkrete tiltak.</p> <p>Dersom eit tiltak er lista som høgt prioritert, betyr ikkje dette nødvendigvis at tiltaket skal vere ferdigstilt i løpet av planperioden (2022-2026). Større trafikksikringstiltak må</p>	Drift	Løpande gjennom planperioden.

	innarbeidast som egne investeringspostar i kommunen sitt budsjett og i økonomiplan, mens andre mindre tiltak kan gjennomførast i løpet av dei næraste åra innanfor ein samlepott for trafikksekringsmidlar.		
Etablere rutinar for evaluering av gjennomførte trafikktryggings-tiltak	Gjennomføre måling av effektar av gjennomførte trafikktryggingstiltak, for å luke ut tiltak som kan virke mot sin hensikt.	Drift	Løpande

5.3. Innsatsområde B: Haldningsskapande tiltak

KVA ER UTFORDRINGA?

- Forsking syner at ein vanleg utfordring ved førebyggjande arbeid er manglande motivasjon. Mange trur at det ikkje nyttar å gjere noko for å unngå ulykker (Hoff, 1996).
- Farleg åtferd i trafikken, som å køyre for fort, rusbruk, køyring mot raudt lys og køyring utan bilbelte aukar risiko for skade.
- Forsking synar at skadde personar i trafikken kunne vore redusert med 27% og drepne med 48% dersom trafikantane køyrde i tråd med gjeldande lovar og reglar.



SLIK VIL KOMMUNEN ARBEIDE MED HALDNINGSSKAPING:

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Trafikk som valfag i skulen	Valfag trafikk er eit tilbod til elevar i ungdomsskulen etter læreplanen (UDIR). Ingen av ungdomsskulane i kommunen tilbyr dette kurset i dag, dette kan ha samband med manglande kompetanse i skulane Kommunen bør arbeide for å auke kompetanse knytt til undervisning i dette faget.	Oppvekst/ rektor v/ungdomsskulane	

Haldningskampanjar retta mot unge vaksne med omsyn til haldningar til ferdsl i trafikken.	Systematisk arbeid retta mot ungdom.	Politiet	Årleg
Reflekskampanjar skulane	Skulane gjennomfører allereie reflekskampanjar kvart år. Dette arbeidet må halde fram.	Skulane v/rektor	Årleg
Tiltak retta mot eldre trafikantar	<p>Statistikk syner at eldre er ein trafikantgruppe som er meir utsett for ulykker enn andre.</p> <p>Statens Vegvesen arrangerer kurset 65+, der førarar over 65 år kan få oppdatert kunnskap om reglar og tilhøve i trafikken. Tiltaket er evaluert og har ein ulykkesreducerande effekt.</p> <p>Kommunen bør gi innbyggjarane informasjon om dette kurset.</p> <p>Kommunen bør undersøke om SVV kan tilby kurs lokalt.</p>	Helse og velferd	Årleg
Ferdsl rundt idrettsanlegg	<p>Det er ofte svært mykje trafikk rundt idrettsanlegga i kommunen, spesielt i samband med arrangement.</p> <p>Kommunen bør gå i dialog med idrettslaga om trygg ferdsl rundt desse anlegga.</p>	Kulturavd.	
Sikring av barn i bil	Helsestasjonen må syte for at alle foreldre får informasjon om riktig sikring av barn i bil.	Helsestasjon	Som ein del av tenestetilbodet

5.4. Innsatsområde C: Hindre møte- og utforkøyringsulykker



KVA ER UTFORDRINGA?

- Alle ulykkene i kommunen mellom 2010-2019 med hardt skadde eller omkomne har samanheng med møteulykke eller utforkøyring.
- Over 70% av alle dødsulykker i Noreg er knytt til møte- eller utforkøyring. Undersøkingar syner at vegane nesten aldri er utløysande årsak.
- I den sør-austlege delen av kommunen (tidlegare Fusa) utgjør utforkøyringsulykker den største delen av ulykker mellom 2010-2019.

SLIK VIL KOMMUNEN ARBEIDE FOR Å HINDRE MØTE- OG UTFORKØYRINGSULYKKER:

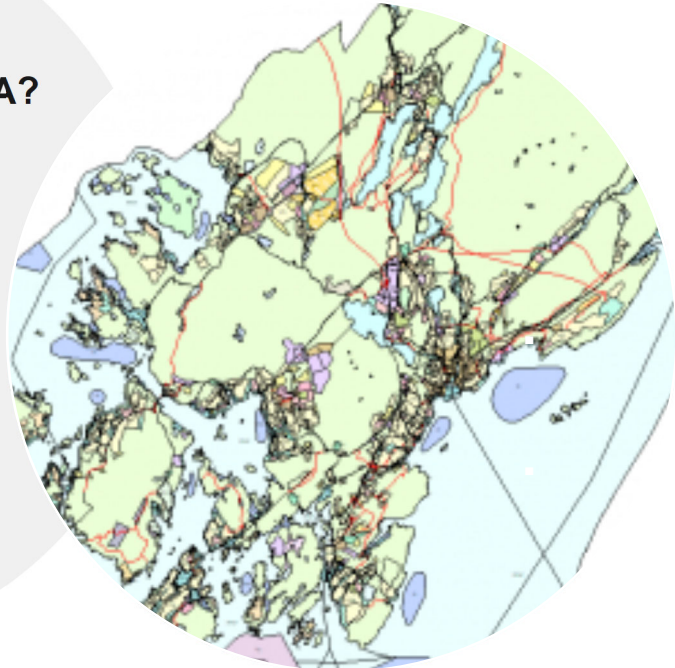
TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Haldningskampanjar	Kampanjar med omsyn til haldningar til ferdsel i trafikken.	Politiet	I løpet av planperioden
Fartsmålingar	Politiet prioriterer kontroll på strekningane med flest klagar på farts overskriding.	Politiet	I løpet av planperioden

	Auka kommunal trafikktejing/fartsmåling kor data vert oversendt til politiet dersom målt fart er høg.	Drift	
Utbetring av sideterreng	<p>Vegen sitt sideterreng har betydning for både ulykkestal og alvorsgrad. Det er primært langs fylkesveg at utforkøyringsulykkene skjer i Bjørnafjorden kommune.</p> <p>Det bør utarbeidast rutinar for å sikre at det ved ombygging eller utbetring av veg og vurderast behov for utbetring av sideterreng samstundes.</p>	Planavdelinga	I løpet av planperioden

5.5. Innsatsområde D: Areal- og transportplanlegging

KVA ER UTFORDRINGA?

- Tilrettelegging for byggeområde utan at naudsynt infrastruktur er etablert/sikra.
- Manglande heilskapleg gjennomføring av infrastruktur og byggjetiltak grunna ulik prioritering



SLIK VIL KOMMUNEN ARBEIDE MED TRAFIKKTRYGGLEIK GJENNOM PLANAR:

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Rutinar for handtering av trafikksikring i KPA og i reguleringsplanar	<p>Rutinar for handtering av trafikksikkerheit (TS) i arbeid med arealdelen til kommuneplanen (KPA) og reguleringsplanar er famna av kriteria for å verte godkjent som Trafikksikker kommune.</p> <p>Som ein del av desse rutinane må omtale av rekkefølgeføresegn inngå, spesielt knytt til <i>oppfølging</i> av rekkefølgekrava. Oppfølging av rekkefølgekrav der kommunen</p>	Planavdelinga/ Samfunnsutv.	2022

	<p>er involvert må sikrast med omsyn til organisering, rutinar og avtaleverk.</p> <p>I planar må det sytast for at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framkomelegheit for biltrafikken.</p>		
Universell utforming	Universell utforming må leggest til grunn i planlegginga.	Planavdelinga	
Mjuke trafikantar må prioriterast	I planar må det sytast for at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framkomelegheit for biltrafikken.	Planavdelinga	
Øvingsbane for motorkøyretøy	<p>I samband med utarbeiding av overordna kommuneplan for Bjørnafjorden kommune skal det vurderast behov for areal til ein motorsportbane.</p> <p>Eikås motorsportbane i Åsane er det einaste banealternativet i Bergensregionen, denne har ein usikker framtid grunna planlegging av ny trasé for E39 i Bergen nord. Det er ønskje om å undersøke moglegheita for å etablere ein bane i Bjørnafjorden kommune som òg køyreskular og politi kan nytte, i tillegg til eigarar og driftarar.</p> <p>Det er Samferdselsdepartementet sitt ansvar å evaluere bruk av lukka baneanlegg med omsyn til moglege trafikktryggleikseffektar.</p>	Samf.utvikling	

5.6. Innsatsområde E: Trafikksikkert regionsenter, kommunedelsenter og nærsenter

KVA ER UTFORDRINGA?

- Overordna planar legg opp til fortetting i og nært Osøyro og i Eikelandsosen. Infrastruktur, mobilitet og arealdisponeringa i desse områda må sikre trafikktrygge løysingar.
- Mellom 2010-2019 har dei aller fleste trafikkulykkene skjedd i tilknytning til kommunedelsenteret Osøyro.



SLIK VIL KOMMUNEN ARBEIDE FOR EIT TRAFIKKSIKKERT REGIONSENTER, KOMMUNEDELSENTER OG NÆRSENTER:

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Sikre planstyrt utvikling	Ferdigstille områdeplan for Os sentrum. Denne handterer infrastruktur og forbindelsar i kommunedelsenteret og legg føringar for enkelttiltak.	Planavdelinga	Innan 2022
Mjuke trafikantar må prioriterast	I planar må det sytast for at tryggleik for mjuke trafikantar går framfor framkomelegheit for biltrafikken.	Planavdelinga	

5.7. Innsatsområde F: Tryggleik på sjø



KVA ER UTFORDRINGA?

- Aukande mengde fritidsbåtar.
- Det finst berre éin politibåt tilgjengeleg for heile Vestland fylke.
- Det er ein utfordring at det meste av arbeidet knytt til tryggleik på sjø på lokalt nivå skjer i regi av medlemsorganisasjonar.

SLIK VIL KOMMUNEN ARBEIDE FOR AUKA TRYGGLEIK PÅ SJØ:

TILTAK	OMTALE	ANSVAR	FRIST
Symjeopplæring i sjø	<p>Det vert allereie i dag gjennomført symjeopplæring i grunnskulane i kommunen. Opplæringa skjer i all hovudsak innandørs.</p> <p>I tråd med læreplan for kroppsøvfaget skal alle elevar etter 10. trinn kunne «forstå og gjennomføre livberging i, på og ved vatn ute i naturen».</p> <p>Alle ungdomsskular skal innføre utandørs symje- og livredningsopplæring i løpet av planperioden.</p>	Skulane v/ rektor	I løpet av planperioden

	Verktøy/ressurs: www.svommedyktig.no		
Politikontroll	Økt kontrollinnsats og handheving av gjeldande reglar langs kysten når det gjeld: - lovpålagte krav knytt til sikkerheitsutstyr i båt - rus og båtføring	Politiet	I løpet av plan-perioden
Sikre at risiko ved kai- og bryggeanlegg vert tema i ROS-analysar	Risiko for ulykker til sjøs/ved kaianlegg må sikrast som tema i både overordna kommune-ROS ⁸ og i kommunen sin mal for utarbeiding av ROS-analyse til reguleringsplanar.	Plan Avdeling med ansvar for overordna kommune-ROS	I løpet av plan-perioden
Sikre tiltak for tryggleik ved kaianlegg i regulerings-planer	Ved handsaming av planar for private og offentlege kai- og bryggeanlegg skal tryggleik sikrast så langt plan og bygningslova opnar for det.	Plan	I løpet av plan-perioden
Informasjon til innbyggjarar	Kommunen bør sikre rutinar for at kampanjar, kurs og anna i regi av redningsselskapet med fleire, vert informert om gjennom kommunen sine kanalar og i lokale media.	Samf. utvikling/ Innbyggjar-dialog	I løpet av plan-perioden
Lokal forskrift om ferdsel på sjø	Vurdere behov for regulering av bruk av vass-scooter. Vurdere behov for å regulere fartsbruk i område med mange sjøtrafikanter og med mykje sjøtrafikk.	Samf. utvikling	I løpet av plan-perioden

6. VEGEN VIDARE

Når denne planen er vedteken, med både organisatoriske, haldningsskapande og fysiske vegutbetringstiltak, veit folkevalde og tilsette kva oppgåver og tiltak dei skal prioritere for å betre trafikktryggleiken i kommunen. Det vil bli tatt utgangspunkt i denne trafikksikringsplanen når budsjett og økonomiplan vert laga.

Lista over viktige trafikksikringstiltak vil verte gjennomgått av trafikksikringsutvalet minst ein gong i året og elles etter behov for å gjere justeringar der dette er vurdert som naudsynt.

7. VEDLEGG

- 1) Analyse av ulykker i Bjørnafjorden kommune 2010-2019
- 2) Beskriving av planprosessen
- 3) Overordna føringar
- 4) Rettleiar Trafikksikker kommune
- 5) Kriterium for vurdering av innspel
- 6) Silingsliste - vurdering av innspel
- 7) Viktige trafikksikringstiltak

8. REFERANSAR

Alena Høye: Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analyses of the effects of bicycle helmets on injuries. Accident Analysis & Prevention. 2018.

TØI-rapport 1535/2016 "Jeg så ham ikke" Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken

TØI-rapport 1481/2016 Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak.

TØI Trafikksikkerhetshåndboken

Lund, 2019, Helsebasert skaderegistrering som verktøy for å forebygge trafikkulykker.

Bildeliste

Bilde s.18 er henta frå www.tryggtrafikk.no

Bilde s.21 er henta frå www.tryggtrafikk.no

Bilde s.23 er henta frå www.osogfusa.no

Bilde s.25 er henta frå Bjørnafjorden kommune

Bilde s.27 er henta frå www.osogfusa.no

Bilde s.28 er henta frå www.velihavn.no