

Trafikksikringsplan 2018-2022

Kommunedelplan



| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Innleiing | 3 |
| 1.1 | Prosess..... | 3 |
| 1.2 | Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet | 4 |
| 1.3 | Overordna føringar..... | 5 |
| 1.4 | Status kommunale planar | 6 |
| 2 | Kort om Os kommune | 8 |
| 2.1 | Ei kommune i vekst | 8 |
| 2.2 | Vegmønsteret..... | 10 |
| 2.3 | Arbeidstakarar og pendling | 10 |
| 3 | Trafikkbiletet | 11 |
| 3.1 | Nye tiltak | 11 |
| 3.2 | Personskadeulykker..... | 12 |
| 4 | Prioritering av tiltak for perioden 2018-2022 | 15 |
| 4.1 | Om tiltak i planen | 15 |
| 5 | Handlingsplan | 18 |
| 5.1 | Organisatoriske tiltak | 18 |
| 5.2 | Førebyggjande og haldningsskapande tiltak..... | 18 |
| 5.3 | Fysiske tiltak | 19 |

1 Innleiing

I følge plan- og bygningslova §11-2 skal kommuneplanen sin samfunnsdel vere grunnlag for planar og verksemdar for sektorane i kommune, og gje retningslinjer for korleis kommunane sine eigne mål og strategiar skal gjennomførast i kommunal verksemd. Kommunedelplanar skal ha ein handlingsdel som fortel korleis planen skal følgjast opp dei neste 4 år eller meir og den skal reviderast årleg. Kommuneplanen sin handlingsdel gir grunnlag for prioriteringar av ressursar, planlegging og samarbeidsoppgåver og konkretisering av tiltak innanfor kommunane sine økonomiske rammer (§11-3)

Føremålet med ein kommunedelplan for trafikksikring er å leggja grunnlag for målretta og systematisk trafikksikringsarbeid i Os i tråd med Nullvisjonen, som er ingen hardt skadde eller drepne i trafikken (vegvesen.no). Trafikksikringsplanen for 2018-2022 er ein revisjon av trafikksikringsplanen for 2014-2018. Trafikksikringsplanen skal vere styrande for trafikksikringsarbeidet i Os.

Målet med revidert plan er mellom anna å:

- utarbeide ny handlings- og tiltaksplan for perioda 2018-2022
- oppdatere analysegrunnlaget
- få grunnlag for endra eller forsterka prioriteringar
- vere kriterium for kommunal sakshandsaming

Både Os kommune, Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen, lensmann/politi, Trygg Trafikk, skuleverket og innbyggjarane i Os, må saman arbeide vidare for å betre tilhøva. Denne reviderte trafikksikringsplanen er såleis eit ledd i det kontinuerlege trafikksikringsarbeidet og omfattar:

- fysiske og ikkje-fysiske tiltak
- tiltak med kort og langt tidsperspektiv
- tiltak retta mot faktisk og følt risiko
- offentleg og privat ansvar og innsats

I handlingsplanen for 2014-2018 var trygg skuleveg prioritert, dette vil halde fram i fokuset på mjuke trafikantar i neste planperiode. Dette er viktig for at foreldra lar borna gå og sykle til skulen og det er eit viktig tiltak for å auke den fysiske aktiviteten til born og unge. Visjon og mål for trafikksikring vil framleis vere det same, og er ein pågåande prosess også utanom rulleringa.

1.1 Prosess

Ei arbeidsgruppe sett saman av representantar frå Os kommune, Os Lensmannsdistrikt, trafikksikringsutvalet og Statens vegvesen har arbeidd med planen. Arbeidsgruppa har funne ut kva som er viktig å ha med i denne planen og kva som er dei viktigaste prioriteringane. Nye innspel er kategorisert og vurdert.

Det er lagt vekt på at planen skal vere handlingsretta, der tiltaka er prioritert ut i frå ei samla vurdering av ulukker, uhell og for låg grad av tryggleik, altså kvar det er behov for viktige trafikksikringstiltak, samt kva det er midlar til.

1.2 Ansvarsdeling i trafikksikringsarbeidet

Os kommune vil arbeide for å verta ein trafikksikker kommune i samsvar med Trygg trafikk sine retningslinjer (trafikksikkerkommune.no).

Ulike organisasjonar og forvatningsnivå har ansvar for gjennomføring av trafikksikringsarbeidet i kommunen. Fleire av ansvarsområda vil vera samanfallande, og samarbeid på tvers av organisasjonane er ein føresetnad for at arbeidet med trafikksikring skal kunne utførast på ein god måte.

Ansvarlege for fysiske tiltak på vegnettet:

- E39: Statens vegvesen
- Fylkesvegar: Hordaland Fylkeskommune/Statens vegvesen
- Kommunale vegar: Os kommune

Ansvarlege for trafikantåtferd:

- Opplæring: helsestasjonar, barnehagar, skular, politi, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, køyreskular
- Informasjon: Statens vegvesen, Os kommune, Trygg Trafikk, Hordaland fylkeskommune.
- Kontroll og overvaking: Politi, Statens vegvesen

Os kommune

Tekniske tenester har ansvar for at trafikksikring alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. Dei har også ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet, i tillegg til ansvaret for drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs nokre av fylkesvegane.

Oppvekst og kultur har ansvar for trafikkopplæringa i skulen i samsvar med opplæringslova. Skulane har sjølve internkontroll og risikovurdering. Det må settast fokus på aktivitetar i skulen sin regi utanfor skuleplassen (klasseturar til fots, køyring). Opplæringa skal vere førebyggjande, og det er også sett fokus på haldningsskapande arbeid i høve foreldre og born. Skulesjefen har også ansvar for skuleskyss for dei elevane som har særskilt farleg skuleveg. Det er utarbeida ei [oversikt](#) over vegar i Os der skuleborna har automatisk rett til skuleskyss på grunn av farleg skuleveg. Skulane skal arbeide mot å verta ein trafikksikker skule i samsvar med Trygg trafikk sine retningslinjer.

Planavdelinga vurderar trafiktryggleik i alle nye reguleringsplanar og kommunale planar. Dei er også med i utarbeiding av sykkelstrategi for kommuna

Alle frivillige organisasjonar som oppheld seg på og langs veg bør ha handlingsplanar og retningslinjer for dette, til dømes køyring av idrettslag til og frå kampar.

Hordaland fylkeskommune

Fylkeskommunen har gjennom Vegtrafikklova § 40 a ansvaret for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. I fylkeskommunen er det oppretta eit [Fylkestrafikksikringsutval](#) (FTU) som har eit særskilt ansvar for trafikksikringsarbeidet i Hordaland. FTU er samansett av fem fylkespolitikarar og konsultative administrative fagetatar. Utvalet vil mellom anna ha ansvaret for å disponere og fordele budsjettmidlar til trafikksikringsarbeidet innanfor trafikantretta tiltak. Fylkeskommunen er vegeigar av fylkesvegnettet og er ansvarleg for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ansvaret for riksvegrutene som omfattar europavegar og riksvegar. I tillegg har Statens vegvesen fram til 1. januar 2020 ansvar for å forvalte fylkesvegnettet på oppdrag frå fylkeskommunen. Vegvesenet har ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av vegane og gang- og sykkelvegane.

Lensmannsdistriktet

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. Politiet deltek også i det førebyggjande trafikktryggleiksarbeidet.

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. Organisasjonen arbeider tilbyr bistand til kommuner, gjennomfører kampanjer og gir opplæring og informasjon til skular, barnehagar, bedrifter og organisasjonar.

1.3 Overordna føringar

1.3.1 Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)

Det overordna målet for planperioda er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lavutsleppsamfunnet. Transportulykker skal reduserast i tråd med nullvisjonen. Mjuka trafikantar skal satsast på gjennom byvekstavtalar for å betre tilbodet til fotgjengarar og syklistar. Alle forvaltningsnivå har ansvar for å legge til rette for barn og unge. Det er viktig at planlegging og bygging av gang- og sykkelveg skjer samtidig med utvikling av vegsystem, og at drift og vedlikehald av gang- og sykkelveg vert prioritert på lik linje med vegnettet. Omsynet til trygge skulevegar veg skal satsast på, og det er viktig med opplæring i trygg trafikantåtferd av barn og unge i barnehagar, grunnskule og vidaregåande. [NTP 2018-2029](#)

1.3.2 Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014-2017

Visar også til [Regional transportplan for Hordaland 2013-2024](#). Her finn ein rammene for investeringstiltak på fylkesvegnettet i åra framover.

[Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 2014 - 2017](#) skal samordna trafikksikringsarbeidet som vert utført av ulike aktørar i fylket. Hovudmålet for planen er reduksjon av skadde og drepte i tråd

med nullvisjonen, i tillegg til at minimum 10 kommuner vert sertifisert som «trafikksikker kommune» etter inspirasjon frå Trygg Trafikk.

Handlingsplanen skildrar tre særskilte satsingsområder for planperioda:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulykker utanfor tettbygde strøk
- Mjuge trafikantar i byområde

1.4 Status kommunale planar

1.4.1 Kommunal planstrategi for 2016-2020

Føremålet med planstrategien er å avklara kva planoppgåver kommunen bør starta opp med, revidera eller vidareføra i planperioden, for å leggja til rette for ei ønska utvikling i kommunen. Trafikksikringsplanen er nemnt som ein av planane kommunen skal rullere. Også andre planar involverar element som har innverknad på trafikksikring, til dømes:

- Tettstadsutvikling
- Områdeplan for sentrum
- Klima, energi og miljø
- Skulebruksplan
- Barnehageplan
- Barnetråkkregistrering

1.4.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027

Samfunnsdelen vektlegg at kommuna skal legge til rette for at fleire brukar sykkel i jobb- og fritidssamanheng, og at ein ønskjer å redusere bilbruk og auke talet på gåande og syklende. Dette kan gjerast gjennom planlegging for handel og næring, konsentrert utbygging som gir korte avstandar til daglege gjeremål og gjennomgåande trasear for gåande og syklende.

1.4.3 Arealdel til kommuneplanen for Os 2012-2023

Arealdelen av kommuneplanen vart vedtatt av Miljøvernderpartementet 20.12.2013. Rulleringa av ny plan for 2019-2031 er igangsett. Gjeldande plan viser til trafikksikringsplanen, at den ligg til grunn for kommuna si planleggjing, og at den bør vurderast revidert ved kvart nytt kommunestyreperiode. Arealdelen peikar også på at kommunen bør sikre areal til trafikksikringstiltak ved framtidig utbygging og frådelling langs eksisterande vegar.

1.4.4 Områdeplan for Os sentrum vest

Planforslaget legg til grunn auka fortetting og utbygging rundt kollektivterminalen og på vestsida av Fv 552 Byvegen. Det vert lagt til rette for eit større tal sentrumsnære bustader og område for sentrumsformål med blanda funksjonar. Planforslaget inneber justering av Fv 552 Byvegen og i større grad tilrettelegging for mjuge trafikantar. Dette inneber etablering av ny rundkjøring på Byvegen og planskilt kryssingspunkt.

1.4.5 Kommunedelplan for Bjåneshalvøya - godkjent 2012

I kommunedelplanen er det lagt inn krav om gang- og sykkelveg langs Hatvikvegen, frå krysset med Hegglandsdalsvegen til Bjånesvegen (ny tilkomst ved Klyva). Det er inngått utbyggingsavtale som

sikrar gjennomføring i samband med utbygginga av Bjånes. Gang- og sykkelvegen er avhengig av større utbetringar på fylkesveg 552, noko Os kommune har prioritert høgt i samband med innspel til rullering av Regional transportplan.

1.4.6 Klima-, energi og miljøplan for Os kommune

Klima- og energiplanen skal vere grunnlag for ei langsiktig berekraftig utvikling av kommunen. Auka bruk av kollektive transportløyser og gang- og sykkelvegar er viktige tiltak som i tillegg til å vere gode klimatiltak, også fremjar trafikksikringa i kommunen. Ny rullering av planen skal leggje opp til å utarbeide ein forpliktande plan for gjennomføring av tiltak. Ein tek sikte på at planprogrammet kjem ut på høyring i slutten av 2017.

1.4.7 Skulebruksplan – godkjent 2010

Målet med [skulebruksplanen](#) er å sikra eit godt skuletilbod for elevane, eit godt arbeidsmiljø for dei tilsette og tenlege bygg for kultur- og fritidstilbod. Planen seier noko om nye skular som bør byggjast og kva skular som bør utbetrast eller byggjast ut. Planen er under rullering og planlagt ferdig i løpet av 2017.

1.4.8 «Sykkelstrategi for Os kommune» og «Tiltaksplan for auka bruk av sykkel i Os kommune»

Statens vegvesen utarbeida ein sykkelstrategi for Os kommune 2011-2020. Strategien tek føre seg ei rekkje tiltak langs prioriterte strekningar for å nå målet om å etablere eit samanhengande sykkelvegnett på Osøyro og i nærområdet. Som del av «Byregionsprosjektet for Fjell, Os, Lindås og Meland» vil ein igjen sjå nærare på kva som kan gjerast for å stimulere til auka bruk av sykkel. Strategien søker mot å utbetre tilhøva for syklande langs dei tre hovudinnfartsårene til Osøyro, dokumentert effekten og eventuelt gå vidare med meir omfattande og kostnadskevjuande tiltak i åra framover. Ein ønsker også sjå på korte, men sær viktige og kritiske strekningar av fylkesveg 552 gjennom Osøyro.

Det er eit overordna mål for alt vidare sykkelarbeid i Os å leggje til rette for ein auka bruk av sykkel gjennom tilrettelegging slik at sykkel vil stå fram som eit effektivt, miljøvenleg og framfor alt; **trygt** alternativ til bil.

2 Kort om Os kommune

Os og Fusa kommuner har vedteke å slå seg saman frå 1. januar 2020.

2.1 Ei kommune i vekst

I 2010 var folketalet 16684 i Os kommune. Talet på innbyggjarar har auka jamt dei siste åra, og per 1.jan 2016 var innbyggjartalet nær 21 000. Veksten dei siste åra har vore på omlag 700 nye innbyggjarar kvart år. Statistisk sentralbyrå antek at veksten vil minske noko og at folketalet vil auke med om lag 500 nye innbyggjarar per år (Tabell 1). ([SSB kommunefakta](#)).

Tabell 1 Folketalsframskriving for Os kommune 2018-2023 (SSB)

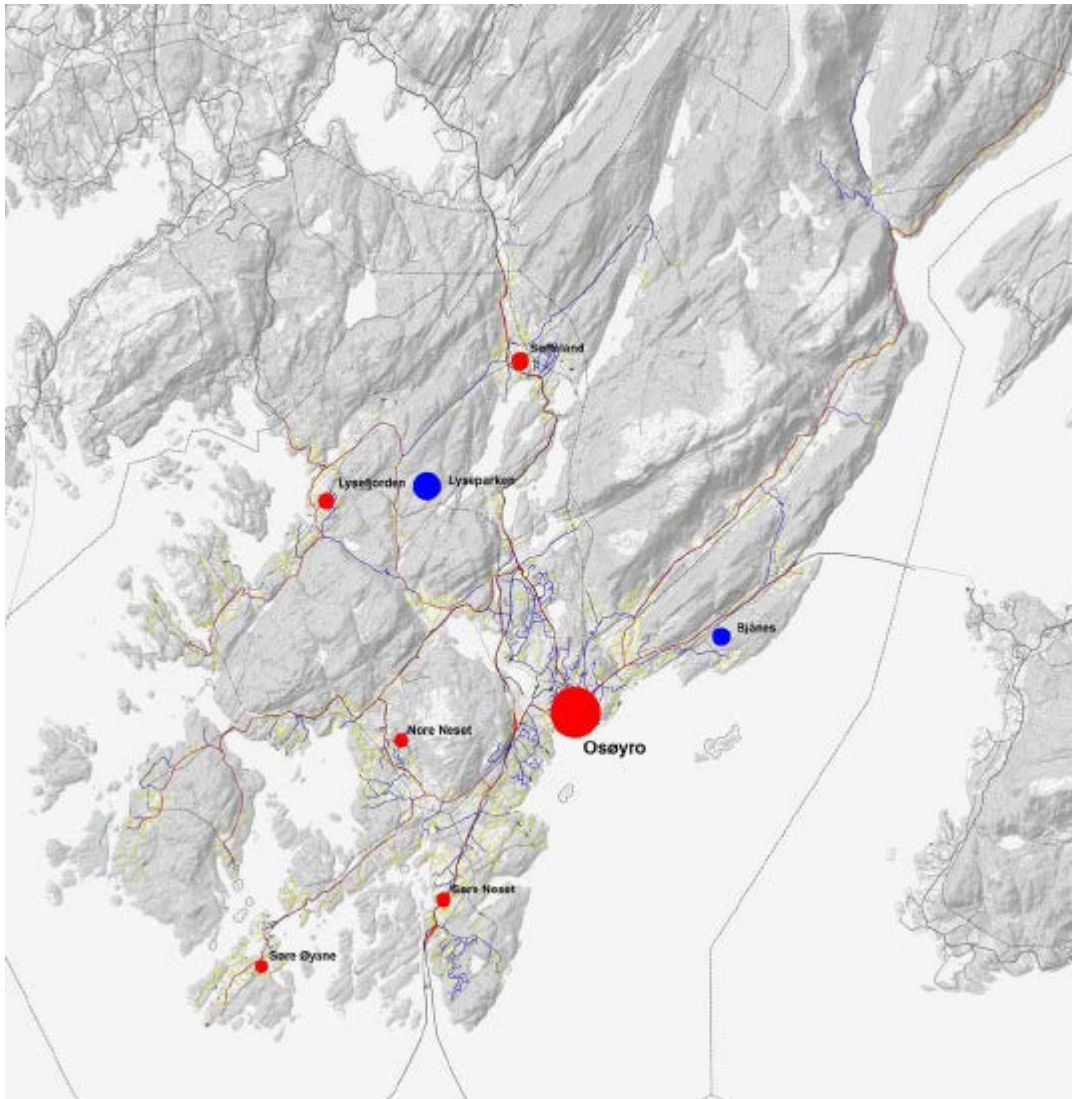
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 0-5 år | 1798 | 1849 | 1862 | 1907 | 1911 | 1949 |
| 6-15 år | 3005 | 3094 | 3203 | 3257 | 3342 | 3374 |
| 16-66 år | 13441 | 13704 | 13984 | 14248 | 14536 | 14832 |
| 67 år eller eldre | 2605 | 2738 | 2839 | 2948 | 3043 | 3136 |
| Sum | 20849 | 21385 | 21888 | 22360 | 22832 | 23291 |

Os kommune ønskjer å leggje til rette for auka vekst. Arealstrategien i gjeldande kommuneplan sin [samfunnsdel](#) er at bustadbygging skal skje innanfor eksisterande infrastruktur og langs kollektivaksar. Bustadbygginga skal stø opp under senterstruktur som definert i [Regional plan for attraktive senter i Hordaland](#)

I gjeldande arealplan er det definert eit kjerneområde for utvikling i kommuna, i form av to akser. Ein frå Halhjem, via Nore Neset og til Søfteland, og ein frå Bjånes til Lysefjorden via utviklingsområdet Lyseparken. Arealdelen av kommuneplan er no under rullering og i planprogrammet er senterstruktur, bustadområde, infrastruktur og næringsområde hovudtema i rulleringa.

Senterstruktur

Senterstrukturen i Os følgjer same struktur som fastlagt i Regional plan for attraktive senter. Osøyro er definert som kommunesenter og regionsenter og Lysefjorden, Nore Neset, Søfteland, Søre Neset og Søre Øyane som nærsenter (Figur 1). I tillegg vil Bjånes og Lyseparken på sikt kunne bli nærsenter.



Figur 1 Senterstruktur kommuneplan 2015-2027 [Os kommune](#)

Bustadområde

Bustadbygging skal skje innanfor eksisterande infrastruktur og langs kollektivakser. Nye utviklingsområde må sjåast i samanheng med realisering av naudsynt infrastruktur i og til/frå området. Kommuna skal styre bygginga mot fortetting og transformasjon.

Infrastruktur

Gjeld all offentleg infrastruktur som vegar, men også skular, barnehagar m.m. Arbeidet med E39 Sveгатjørn-Rådalen har starta opp og er planlagt ferdig til 2022. Den gir ein vesentleg kortare reiseavstand til Bergen og dei store arbeidsplasskonsentrasjonane. Ferjefri E39 med Hordfast sørover er under planlegging. Begge desse utbyggingane fører til utfordringar innan trafikksikring.

2.2 Vegmønsteret

Kommunesenteret ligg på Osøyro, som er regionsenter for Midthordland og kollektivknutepunkt på hovudvegen mellom Bergen og Stavanger. Sørøver på E39 er det ferjesamband frå Halhjem til Sandvikvåg på veg mot Stavanger, og likeins bilferjesamband til Våge på Tysnes. Austover, på Fv. 552, går ferje frå Hatvik til Venjanaset i Fusa. Kommunen har også vegsamband mot Samnanger med Fv. 137.

Tabell 2 Vegar i Os

| Vegtype | Km veg i Os kommune 1.10.2017 |
|-------------------|----------------------------------|
| Riksveg | 16 |
| Riksveg g/s veg | 7 |
| Fylkesveg | 48 |
| Fylkesveg g/s veg | 15 |
| Kommunal veg | 91 |
| Kommunal g/s veg | 8 |
| Sum | 185 |

2.3 Arbeidstakarar og pendling

Talet på arbeidstakarar i Os var i 2015 9448. Om lag 4700 av desse har arbeid i kommunen (2016). Os er med andre ord ein kommune med stor netto utpendling. Arbeidstakarar busett i Os pendlar særleg til følgjande kommunar (tal frå 2016): Bergen (3996), Fusa (215) og Fjell (85). Pendling til Os gjeld særleg arbeidstakarar busett i: Bergen (743), Fusa (74), Samnanger (17) og Tysnes (28). (ssb.no)

Den store pendlartrafikken mellom Os og Bergen, først og fremst på E39, utgjør ein vesentleg faktor i trafikksituasjonen i kommunen.

3 Trafikkbiletet

3.1 Nye tiltak og planar

E39 mellom Os (Moberg) og Bergen (Rådal) – byggestart 201, planlagt ferdig 2022

Strekninga vil få stor innverknad på trafikksituasjonen i kommunen. Vegen vil redusere tettstadproblema knytt til dagens trase, og bør også gi vesentleg effekt i høve til talet på ulukker på E39. Planområdet startar med tilknytning til E39, parsell Moberg – Svegatjørn. I tillegg omfattar reguleringsplanen omlegging av Ulvenvegen og gang- og sykkelveg langs Ulvenvegen og Industrivegen. Parsellen er ca. 13 km lang, ca. 10-11 km går i tunnel. Frå Svegatjørn går vegen i tunnel fram til Endelausmarka. Her vert det veg på fylling over Kvernatjern. Vidare frå Endelausmarka går vegen i tunnel fram til Rådal i Bergen kommune.

Det er behov for at det blir opparbeida gang- og sykkelveg langs fv. 161 mellom Ulvenvegen og det nye utbyggingsområdet i Endelausmarka. Det nye utbyggingsområdet i Endelausmarka ligg strategisk i høve ny stamveg og E39 og med lett tilkome for bil. Men det er behov for betre og trygg tilkomst for gåande og syklende.

Områdereguleringsplan Hatvikvegen

Hatvikvegen er regulert med gang- og sykkelveg frå og med krysset Solstrandvegen-Hatvikvegen til Hatvik ferjekai. Rekkefølgekrav i reguleringsplan for Bjånes seier at inntil 200 bustadar kan byggjast før kravet set inn. I samband med kommunesamanslåing med Fusa kommune i 2020 er det søkt om ekstra midlar for å realisere dette.

Hegglandsdalsvegen

Det er regulert fortau langs Hegglandsdalsvegen frå Hauge til og med krysset Hegglandsdalsvegen – Borgavegen. Gjennomføring av denne planen vil gje samanhengande tilbod til gåande og syklende på heile strekninga frå Osøyro til Heggland. Det er eit mål at fortau vil vere på plass i løpet av 2019. Det er starta reguleringsarbeid for ny barneskule på Hjelle, som vil lage eit nytt trafikkbilete og gje behov for trygg skuleveg for gåande frå Hatvikvegen. Vegvesenet har starta eit samarbeidsprosjekt angående felles prosjektering og bygging.

Os sentrum

I områdeplan for sentrum vert det planlagt for samanhengande sykkelforbindelser gjennom Osøyro. Det vert utarbeidd trafikal analyse som skal finne utfordrande område i sentrum med tanke på sikkerheit og konflikter mellom hard og mjuk trafikk. Rundt skulen og i delar av sentrumsgatene er det venta å finne dette. Planen vil ta sikte på å sortere ulike trafikkmiljø slik at det vert tydelegare skiljer mellom område for mjuke trafikantar og harde på den måten at hovudstrukturene for gang og sykkel i størst mogeleg grad vert skild frå biltrafikken. Kommunen arbeidar saman med Statens vegvesen for å finne gode løysingar rundt bussterminalen og andre områder der det er problematisk for mjuke trafikantar.

Tverrforbindelse Drange – Hildershamn.

I gjeldande arealplan ligg det inne forslag om ein framtidig vegforbindelse mellom Drange og Hildershamn. Saman med oppgradering av vegen frå Drange til Helleskaret kan det danne ein ytre ringveg som opnar for betra kollektivtilbod og nytt utbyggingsområde.

Lepsøykrysset

Statens vegvesen og Os kommune sin plan for Lepsøykrysset var godkjent i 2013. Føremålet er å redusere talet på ulykker i krysset og auke tryggleiken for mjuke trafikantar i krysset. Planområdet omfattar om lag 1000 meter av Halhjemsvegen/E39 og 250 m av Lepsøyvegen, inkludert undergang og naudsynt sideareal. Handlingsprogram for krysset er venta sendt på høyring i oktober 2017.

3.2 Personskadeulykker

Trafikkdata:

Det er mykje gjennomgangstrafikk i Os. Puljekøyring frå ferje og stor fart for å nå ferje skapar utfordringar for trafikksikring. E39 har ein årleg trafikk på 3 370 000 bilar til/frå Halhjem ferjekai i 2016, og Fv552 Hatvikvegen, har 1 200 000 til/frå Hatvik ferjekai 2016 (vegkart.no).

På Osøyro er det kring 8500 kjøretøy pr. døger øst for rundkøyring. Nordover mot Bergen (Fv552) om lag 11800, og sørover mot Halhjem 7300. Ein har ikkje trafikktalet for kommunalt vegnett, men det er klart at fleire av desse vegane har dels stor trafikk, spesielt kan ein nemne Idrettsvegen som er tilkomstveg både til bustadar, skule, barnehagar, idrettsanlegg og industri.

Uluksedata:

I Tabell 3 og Tabell 4 finn ein ulykkestala for Os kommune i perioda 2012 til 16. mai 2017. I denne perioda 64 personskadeulukker og ei dødsulukke. I snitt ligg ulukkesnivået dermed på kring 14 personskadeulukker per år. Dominerande uhellskategori er ulykker i kryss, medan dødsulukka var ei møteulukke.

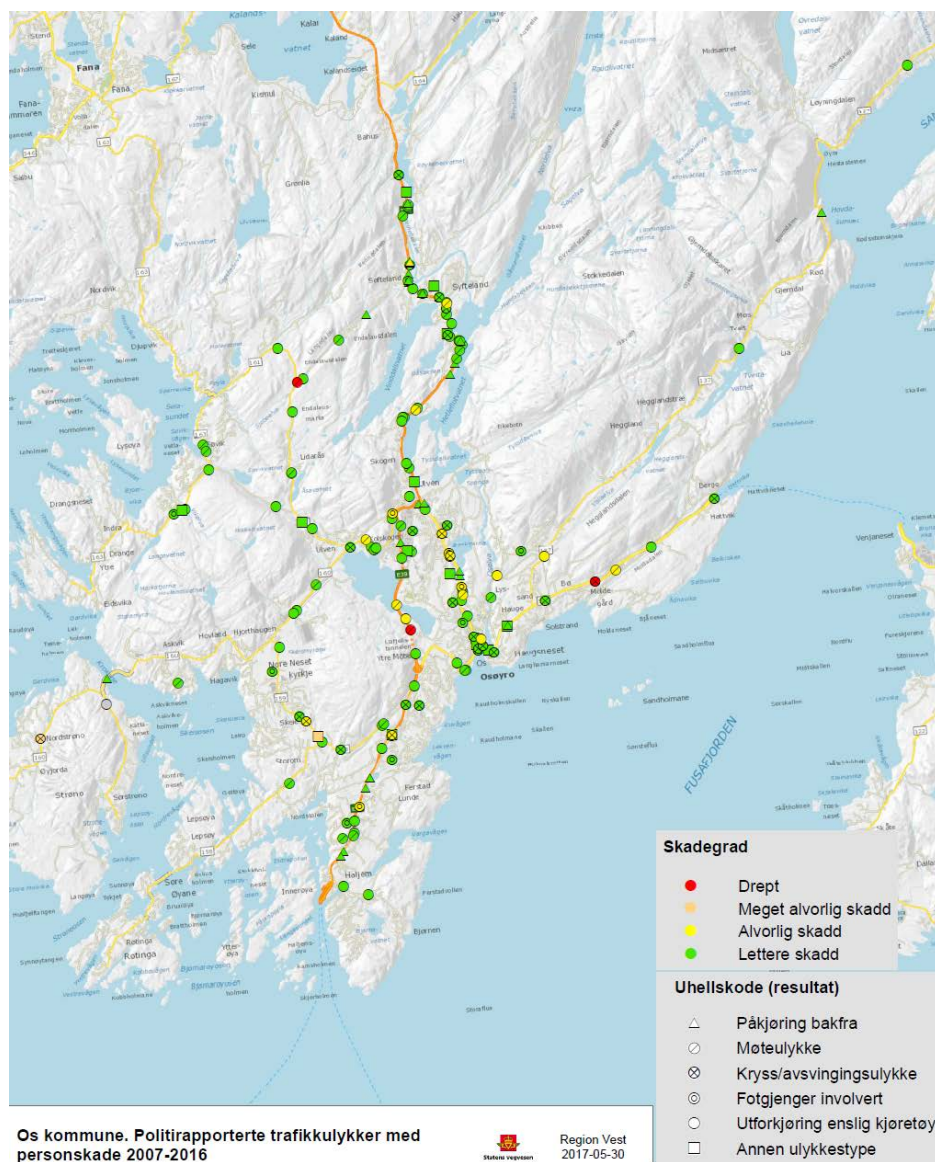
Tabell 3 Oversikt over ulykker med personskade i Os kommune i perioden 2012-2016 registrert per 16. mai 2017. Unntaksvis kan det dukke opp ulykker senere på året. (SVV)

| ÅR | Antall ulykker | Antall drepte/skadde | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|------------|----------------|----------------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| 2012 | 13 | 16 | 1 | 0 | 15 |
| 2013 | 11 | 14 | 0 | 3 | 11 |
| 2014 | 7 | 8 | 0 | 2 | 6 |
| 2015 | 15 | 18 | 0 | 3 | 15 |
| 2017 | 18 | 25 | 0 | 2 | 23 |
| SUM | 64 | 81 | 1 | 10 | 70 |

Tabell 4 Oversikt over ulykker med personskade i Os kommune i perioden 2012-2016 registrert per 16. mai 2017. Unntaksvis kan det dukke opp ulykker senere på året. (SVV)

| UHELLSKODE HOVEDKATEGORI | Antall ulykker | Antall drepte/skadde | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|-----------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|------------------------|--------------------------|
| Annet | 5 | 5 | 0 | 1 | 4 |
| Fotgjengerulykke | 5 | 8 | 0 | 2 | 6 |
| Kryssulykke | 18 | 21 | 0 | 4 | 17 |
| Møteulykke | 11 | 15 | 1 | 1 | 13 |
| Påkjørsel bakfra | 11 | 18 | 0 | 0 | 18 |
| Utforkjøring | 14 | 14 | 0 | 2 | 12 |
| SUM | 64 | 81 | 1 | 10 | 70 |

Figur 2 syner politirapporterte ulykker i Os kommune i perioda 2007 til 2016, med ulykketyper og skadegrad.



Figur 2 Alle politirapporterte trafikkuulykker med personskade 2007-2016

Figur 3 viser årstrafikken for hovedvegane i Os kommune for 2016, både inn og utfart. Merk at store delar av trafikken har gått gjennom Osøyro på grunn av stenging av E39 på strekninga frå Tøsdalsskiftet til rundkøyringa ved Moberg i samband med arbeid på E39.



Figur 3 Årsdøgntrafikken for inn- og utfartsårer i 2016 (Statens vegvesen)

4 Prioritering av tiltak for perioden 2018-2022

Tiltakslista inneheld alle innspel som har kome fram i planprosessen.

Det er mange verkemiddel å velja mellom i trafikksikringsarbeidet, og det er stor variasjon med omsyn til effekten av tiltaka, kostnader og tal på personar tiltaka kjem til gode. Til dømes er gang- og sykkelveg eit svært kostbart tiltak, medan fartsdempande tiltak kan gjennomførast for ein relativt låg sum og ha vel så stor nytte/kostnadseffekt. Både ved utforming av konkrete trafikksikringstiltak og ved arealplanlegging er det viktig å finne tiltak som gir mest trafikksikring for pengane og som ikkje fører til urimelege kostnader for tiltakshavar.

I trafikksikringsarbeidet skal det takast omsyn til alle trafikantar, men mjuke trafikantar skal prioriterast.

Fleire av fylkesvegane i kommuna har dårleg standard. Vegane er smale og uoversiktlege, og mange har behov for oppgradering. Det er også eit stort etterslep på vedlikehaldet. Vegnettet er ikkje tilpassa dagens trafikkbelastning, og forholda for mjuke trafikantar er svært dårleg mange stader.

Handlingsplanen vil vera retningsgjevande for fylkeskommunale og statlege trafikksikringstiltak i Os. Tilgang til finansiering vil vera avgjerande for når dei ulike prosjekta kan bli gjennomført. Dette avhenger av kva midlar som vert sett av i stats-, fylkes- og kommunebudsjett. Ein del av tiltaka i planen kan gjerast i samband med vedlikehald og takast over vedlikehaldsbudsjettet. For dei aller fleste tiltaka er det likevel nødvendig med tilførsel av friske midlar. I driftsbudsjettet til Samferdsle er det sett av kr 1 000 000,- til trafikksikring kvart år fram mot 2020

Kapittel 3 gjer ein kort, oppdatert gjennomgang og analyse av dei viktigaste trafikksikringsproblema i Os. Dei ulike innspela til rulleringa av trafikksikringsplanen danner grunnlag for viktige satsingsområde og prioriteringar. Det er eit faktum at midlane ikkje strekk til for snarleg gjennomføring av alle dei tiltaka ein ønskjer. For å føre oss nærare visjonen er det difor naudsynt å konsentrere innsatsen. Det pågåande trafikksikringsarbeidet set fokus på:

- Den reelle ulykkes-/alvorsrisikoen
- Sterk prioritering og satsing på skulane, barnehagane og områda rundt
- Sterkare konsentrasjon om mjuke trafikantar/skule/skuleveg når det gjeld sidevegnettet.
- Auka innsats mot målgruppa unge mellom 15-25 år
- Haldningsarbeid i skulen for å få borna til å gå til skulen for å minske trafikken
- Større prosjekt må finansierast med andre midlar enn trafikksikringsmidlar

Trafikksikringsutvalet kan revidera tiltakslista løpande i perioden.

4.1 Om tiltak i planen

Tiltak i planen byggjer på ei kategorisering av alle innkomne innspel og andre opplysningar omulukker, uhell og for låg grad av tryggleik, og er basert på ei samla vurdering av dette.

Søknader og merknader til trafikksikringsplanen vert lagt inn som tiltak og vert handsama etter prioritert rekkjefølgje.

Større fysiske tiltak krev forholdsvis mykje ressursar, planar og tid til å gjennomføring. Ansvarleg for slike tiltak er til vanleg Statens vegvesen og/eller Os kommune. Andre mindre tiltak treng ikkje ekstraordinære løyvingar eller planar, og kan verta utført raskare.

4.1.1 Overordna føringar

I samband med rullering av trafikksikringsplanen er overordna føringar lagt til grunn. Dette betyr at gjeldande vegnormaler og aktuelle handbøker for trafikksikringsarbeid har vært styrande for arbeidet.

Søknad om fartsdempande tiltak (fartshumpar) vert handsama i samsvar med handbok V128 Fartsdempende tiltak av Statens vegvesen.

Tiltak vert handsama i samsvar med Statens vegvesen sine normalar ([Handbøker](#)). Viktige handbøker er N100 Veg- og gateutforming, V127 Kryssingssteder for gående og Os kommune si «Vegnorn»

4.1.2 Kriterium for prioriteringar

Dei innbyrdes prioriteringane er gjort etter høg (1), middels (2) og låg (3) prioritering.

| | |
|--------------------|--|
| 1 - høg | Detaljprosjektering av tiltak m/kostnadsoverslag startar så snart som mogleg |
| 2 - middels | Detaljprosjektering av tiltak m/kostnadsoverslag startar i løpet av planperioden |
| 3 - låg | Mellombels ikkje prioriterte tiltak. |

For prosjekt som er så omfattande at det er naudsynt med t.d. reguleringsplan og/eller grunnerverv, kan tiltaket strekkja seg over heile planperioden eller ut over planperioden. Desse er kommentert i merknadskolonnen i «Forslag til tiltak», og må gjevast eigne løyvingar til.

Kriterier for utveljing:

- Fell tiltaket inn under satsingsområda?
- Er tiltaket knytt til skuleveg/område der born ferdast i trafikken?
- Er staden/strekninga spesielt utsett for ulukker, og er dette underbygd av uhell?
- Kva typar ulukker har skjedd på staden, alvorsgrad?
- Er det registrert for låg grad av tryggleik på staden, og verkar denne spesielt velgrunna?
- Har tiltaket spesiell effekt for spesielle typar ulukker eller målgrupper som er framheva?
- Er plangrunnlag og andre ikkje-økonomiske føresetnader for gjennomføring på plass?
- Fordeling på ansvarleg instans og kostnadsberar

Når det gjeld tiltak som ikkje er blitt prioritert i denne planperioden kan dette ha ulike årsaker:

- Tiltaket oppfyller ikkje kriteria.
- Tiltaket er for kostnadskrevjande.
- Tiltaket er i strid med eksisterande areal- og reguleringsplanar.
- Det føreligg vedteken reguleringsplan for vegen, kostnadskrevjande enkelttiltak vert då ikkje prioritert høgt.
- Tiltaket er på privat grunn, og er ikkje kommunen sitt ansvar.
- Tiltaket er løyst på ein annan måte.
- Tiltaket er under arbeid/utført/vil få ei anna løysing.

Alle tiltaka frå førre plan er gjennomgått. Restansar er vurdert på nytt og tiltak som framleis er aktuelle er vidareført i ny plan.

5 Handlingsplan

Forslag til tiltak. Dette er organisatoriske tiltak, i administrasjon og politikarar, førebyggjande og haldningskapande arbeid i skular og barnehagar og fysiske tiltak på vegnettet.

5.1 Organisatoriske tiltak

Mål:

Trafikksikring skal takast i vare i all planlegging, sakshandsaming, politiske vedtak og utbygging

| Tiltak | Ansvar | Tidspunkt |
|---|---------------------------|-------------|
| Følgje rutinar som sikrar at nye planar og politiske vedtak tek i vare omsyn til trafikksikring i nærmiljøa | Planavdelinga og Byggesak | Planperioda |
| Syte for grundig og systematisk oppfølging av tiltaka i handlingsplanen | Administrasjon | Planperioda |

5.2 Førebyggjande og haldningsskapande tiltak

Mål:

Betre tryggleik for mjuke trafikantar og auka fokus på gåande og syklende.

Inntil 10 % av årleg budsjett vert sett av til haldningsskapande arbeid.

For å komme i mål med trafikksikringsarbeidet har alle einingane som arbeidar med born felles ansvar for opplæring og haldningsskapande arbeid. Barnehagane, skulane og helsestasjon vil få tilsendt trafikksikringsplanen, samt informasjon om tiltak om trafikksikring/åtferd, trygg skuleveg og Trygg Trafikk sine tilbod og råd.

I Kunnskapsløftet, læreplanen for skulane, dannar grunnlag for for at alle born og unge skal få felles, kontinuerlig og god trafikkklæring. Det er ulike kompetansemål for gjennomføring desse i grunnskulen. I kroppsøving er det eit kompetansemål i 4. trinn at elevane skal kunne følgje trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar, og i 7. trinn at elevane skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel. I 10. trinn er m.a kunnskap om trafikksikkerhetsutstyr , fart og akselerasjon kompetansemål i naturfag (tryggtrafikk.no).

Trafikksikringsutvalet gjennomfører kvart år trafikksikringsdagar for 5. og 10. trinn. Det vert også helde refleksaksjon for 1. trinn.

- Det kan arrangerast kurs for ungdomsskular/vidaregåande skular og lærlingar i samarbeid med Fylkeskommunen i Trafikksikkerhetshallen.
- Skulane og FAU kan søkja Fylkeskommunen om tilskot til trafikkantretta tiltak.
- Barnehagane kan søkja Trygg Trafikk om gratis kurs i trafikksikring for dei tilsette.

5.3 Fysiske tiltak

Mål:

Nullvisjonen

Sjå liste «Forslag til tiltak» for ulike tiltak og prioriteringar