



Solund kommune

## Framlegg til høyring



# Trafikktryggleiksplan for Solund kommune 2025 - 2036

Vedteken i XX.xx. 2024 i k.sak XX/ 24



## Innhald

Samandrag.....	3
1. Innleiing, føringar og planprosess .....	5
1.1 Generelt.....	5
1.2 Nasjonale mål og satsingsområde.....	5
1.3 Regionale mål og satsingsområde .....	6
1.4 Lokale mål og satsingsområde .....	7
1.5 Trafikksikker kommune .....	8
1.6 Universell utforming.....	8
1.7 Om planarbeidet .....	9
2 Ansvar og organisering av trafikktryggingsarbeidet.....	10
2.1 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingsarbeidet .....	10
2.2 Vestland fylkeskommune .....	11
2.3 Statens vegvesen .....	12
2.4 Politi.....	12
2.5 Trygg Trafikk .....	12
2.6 Andre viktige aktørar .....	12
3 Kunnskapsgrunnlag .....	13
3.1 Om Solund .....	13
3.2 Trafikkutfordringar i Solund .....	13
3.3 Vegnettet i Solund.....	14
3.4 Status og utvikling .....	15
3.5 Ulykker og analyse.....	16
3.6 Risikoåtferd i trafikken .....	18
3.7 Føringar for fysisk trafikktiltak.....	19
4 Målsetting og planhierarki .....	21
4.1 Målsetting.....	21
4.2 Planhierarki.....	21
5 Tiltaksprogram.....	22
5.1 Åtferd- og haldningstiltak i trafikktryggingsarbeidet .....	22
5.2 Organisatoriske tiltak i trafikktryggingsarbeidet.....	23
5.3 Fysiske tiltak i trafikktryggingsarbeidet.....	24
6. Økonomi og ansvar.....	26
7. Vurdering av måloppnåing i førre plan .....	26
Vedlegg.....	26
Bakgrunn for handsaming av innspel .....	26



Framsida foto: Hagefjorden. Fotograf: Anne Kristine Dyrdal

UTKAST



## Samandrag

Kommunen er ein viktig aktør i arbeidet med å førebyggje trafikkulukker. For å lukkast med trafikktryggleiksarbeidet, må det skje i alle sektorar i kommunen og det må vere forankra i den politiske og administrative leiinga. Det er også avgjerande med godt samspel mellom offentlege myndigheiter, frivillige organisasjonar og privatpersonar. Temaplan for trafikktryggleik («trafikktryggleiksplanen») skal bidra til å samordne arbeidet og styrke den kommunale innsatsen på området, i samarbeid med ei lang rekke andre aktørar. Det er Vestland fylkeskommune som har mynde på fylkeskommunale vegar, og fylkeskommunen har også handlingsrom når det gjeld kommunale vegar.

Planen stør opp om nasjonale mål om transportsystemet for effektivitet, miljø og tryggleik. Det ligge ei lang rekkje føringar for det lokale trafikktryggleiksarbeidet frå nasjonalt hald. Dei nasjonale målsettingane kjenner ein att i dei regionale føringane. Ein skal ta vare på det ein har, det skal vere eit ope vegnett og det skal vere trygt å ferdast. Det vert lagt vekt på at dei reisande skal gå, sykle eller nytte kollektivtransport. Dette er også målsettingar ein finn mykje att av i Solund kommune sin eigen samfunnsdel av 2020. I samfunnsdelen er det lagt vekt på open og trygg mobilitet for personar og gods, både lokalt og regionalt. Dei kommunale vegane skal ha godt vedlikehald og dei det skal leggst til rette for mjuke trafikkantar. I tillegg legg trafikk-sikker kommune-statusen føringar for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen, der sektorane har spesifikke tiltak og oppgåver som skal gjennomførast kontinuerleg.

Evalueringa av trafikktryggleiksplanen frå 2012 – 2019 syner at dei ikkje-fysiske tiltaka er kontinuerlege og er i stor grad gjennomførte. Litt over halvparten av dei fysiske tiltaka i planen vart gjennomført. Lista over fysiske tiltak inneheldt også tiltak som var teke med frå den første trafikktryggleiksplanen som vart laga i Solund.

Solund kommune har trafikk både på sjø og land, knytt til skuletransport, arbeids- og servicereiser, pendling og varetransport. Vegane i Solund er smale og svingete, i tillegg til at topografien bidreg til dårleg sikt. Det kan opplevast utrygt å vere mjuk trafikkant. Elles er eller vert det utfordringar med blant anna manglande omkøyringsmogelegheiter ved stenging av veg, vinterføret, ferjetrafikken kan tidvis vere aggressiv, omlegging av trafikkmønster i Ytre Sula, klimaendringar, parkering.

Det er størst trafikkmengde i kommunesenteret, og elles på hovudvegen mellom Krakhella og Daløy. Det er ikkje gjort målingar på vegen, men det finnast nøyaktige tal på ferjetrafikken. Det har ikkje vore registrert dødsulykke i Solund sidan 1978, men det har vore registrert ei trafikkulykke i same periode med ein alvorleg personskade (2015). Av 34 ulykker i perioden 1978 – 2021 skjer 59 % av ulykkene i møteulykker i kurve, og 29 % av ulykkene skjedde med einsleg køyretøy utanfor veg.

Nasjonal statistikk syner at medverkande årsak til dødsulykker i perioden 2012 – 2021 oftast heng saman med faktorar knytt til førar. Dette omfattar blant anna manglande førardyktigheit (49 %), høg fart (33 %), ruspåverknad (22 %) og trøttleik/ sovning (15 %). Veg og vegmiljø var medverkande i 29 % av ulykkene. I tillegg er manglande eller feil bruk av bilbelte, MC-hjelm og sykkelhjelme viktige faktorar som medverkar til skadeomfanget. I tillegg vert stor skilnad på vekt og energimengde mellom køyretøy og manglande innebygde sikkerheit i køyretøy peika på.

Planen har som overordna målsetting:

***Ingen vert drepne eller alvorleg skada i trafikken i Solund.***



Det skal gjennomførast tiltak for å bidra til å unngå ulykker, og det er fokusert på åtferds og haldningar, organisering og fysiske tiltak. Målhierarkiet for planen syner strukturen i planen:

Målsetting			
<i>Ingen vert drepne eller alvorleg skada i trafikken i Solund</i>			
Plantema	Gjennomføring av tiltak som bidrar til å unngå ulykker		
Deltema	<b>Åtferd og haldningar</b>	<b>Organisering</b>	<b>Fysiske tiltak</b>
Satsingsområde	Fart	Trafikksikker kommune	Utbetere farlege punkt
	Rus	Systematisering av trafikktryggingsarbeidet	God vegstandard
	Bruk av sikkerheitsutstyr		Godstransport på veg
	Barn	Økonomi	
	Ungdom og unge førarar		
	Eldre og CRPD <sup>1</sup>		
	Mjuke trafikkantar		

Tiltaka er lista opp i planen der ansvarshavande sektor er peika på.

Innspelet til planarbeidet er vurdert etter om det er relevant for denne planen, om innspellet er av nyare dato (etter 2018), i tråd med nasjonale og regionale føringar, i tråd med lokale føringar, trafikkmengda i området for tiltaket og konsekvens. Vurderinga av innspel og tiltakslista ligg i vedlegg.

<sup>1</sup> CRPD står for "Convention on the Rights of Persons with Disabilities" – FN-konvensjon.



## 1. Innleiing, føringar og planprosess

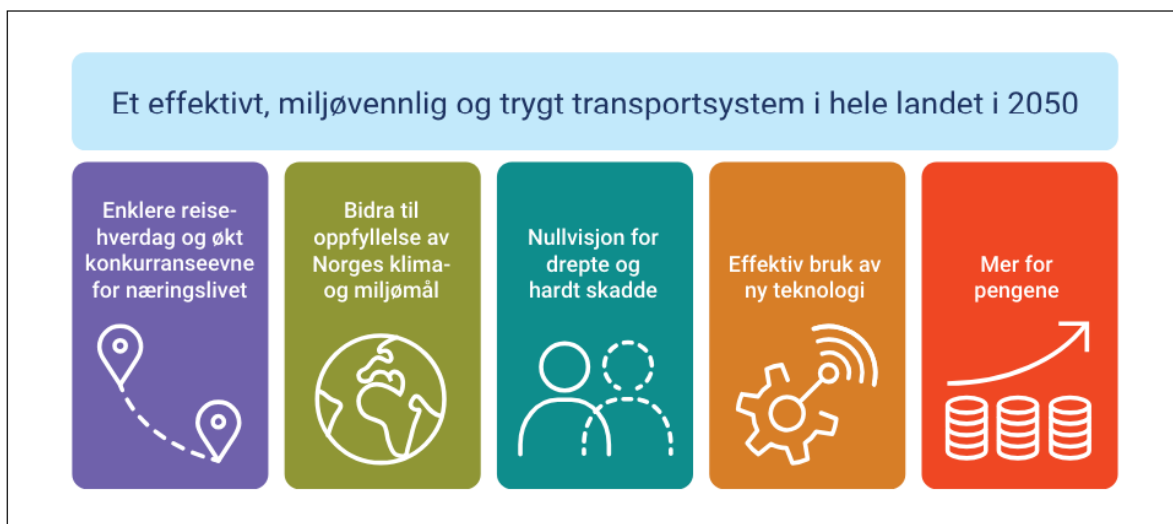
### 1.1 Generelt

Kommunen er ein viktig aktør i arbeidet med å førebyggje trafikkulukker. For å lukkast med trafikktryggleiksarbeidet, må det skje i alle sektorar i kommunen og det må vere forankra i den politiske og administrative leiinga. Det er også avgjerande med godt samspel mellom offentlege myndigheiter, frivillige organisasjonar og privatpersonar. Temaplan for trafikktryggleik («trafikktryggleiksplanen») skal bidra til å samordne arbeidet og styrke den kommunale innsatsen.

Vestland fylkeskommune løyver årleg midlar til ulike trafikktryggleikstiltak gjennom tilskotsordningane Tilskot til trafikktryggleiksaktivitetar og Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak. Det er eit krav at kommunane utarbeider trafikktryggleiksplanar og oppdaterer desse for å kunne søkje om tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak. Kommunen kan søkje om midlar til tiltak på kommunal veg og føreslå tiltak på fylkesvegnettet, i spesielle tilfelle også riksvegnettet. Ved søknad om midlar til fleire tiltak, må kommunen prioritere mellom tiltaka.

### 1.2 Nasjonale mål og satsingsområde

Meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP)<sup>2</sup> presenterer regjeringa sin transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet dei neste åra. Det overordna transportpolitiske målet er «Eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050.»



*Meldinga om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP): Mål for transportsektoren.*

Regjeringa legg følgjande til grunn for prioriteringane av ressursbruken i den komande planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har.

<sup>2</sup><https://www.regjeringen.no/contentassets/aaee20cf5a9e468ea97fd51638c42407/no/pdfs/stm202320240014000dddpdfs.pdf>



- Vi skal utbetra der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterande infrastruktur og transporttilbod betre.
- Vi skal byggje nytt der vi må.

Andre nasjonale føringar:

- FN sine berekraftsmål
- Veglova
- Vegtrafikklova
- Plan og bygningslova
- Byggteknisk forskrift (TEK17)
- Vegnormalar – Statens vegvesen
- Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033
- Barnas transportplan 2022 - 2033
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025
- Nasjonal gåstrategi 2012
- Nasjonal sykkelstrategi 2014 - 2023
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023 - 2026
- St.meld. nr. 40 Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nullvisjonen
- Barnas transportplan
- Trafiksikker kommune
- Statens vegvesens normaler, retningslinjer og rettleiarar<sup>3</sup>
- Folkehelselova

### 1.3 Regionale mål og satsingsområde

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikktryggleiken som regional mynde og utviklingsaktør, vegeigar og skuleeigar. Frå 1. januar 2020 fekk fylkeskommunen òg eit utvida ansvar for fylkesvegane, som inneber til dømes planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og beredskap. Fylkeskommunen er høyringspart for kommunale trafikktryggingsplanar.

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland fylkeskommune er forankra i Regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP)<sup>4</sup>, som òg inkluderer eit handlingsprogram, ein strategi for mjuke trafikantar og ein strategi for berekraftig mobilitet.

Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling

RTP 2022 – 2033: Hovudmål.

<sup>3</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/handboker-etter-hovedtema/>

<sup>4</sup> [https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp\\_del-1\\_regional-transportplan-for-vestland-20222033\\_17jan-22\\_vedtak.pdf](https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp_del-1_regional-transportplan-for-vestland-20222033_17jan-22_vedtak.pdf)



Måltallet for Vestland er 44 drepne og hardt skadde innan 2030 – ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018.

Målsettingar i RTP som er verdt å ha med deg:

- Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast.
- Fylkesvegnettet skal vere opent og trygt å ferdast på.
- Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.
- Vestland skal ha eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn.
- Fleire skal velje å gå, sykle eller nytte kollektivtransport i staden for bil.
- Vestland skal ha ei økonomisk berekraftig forvaltning av samferdselssektoren som gir størst mogleg samfunnsnytte

Målsettingar i Strategi for mjuke trafikkantar som er utarbeida som ein del av RTP<sup>5</sup>:

Hovudmål: Fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil

- Delmål 1: Sykkel skal vere føretrekt reisemåte i byar og større tettstader
- Delmål 2: Gåande skal kjenne seg trygge og få tilrettelagde snarvegar
- Delmål 3: 80 % av elevar utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. Avstandsurempene for å bu i distriktet skal reduserast.
- Delmål 4: Energieffektive framkomstmiddel til dagleg bruk og erstatning for bil

### 1.4 Lokale mål og satsingsområde

Det er Solund kommune sin samfunnsdel som primært legg føringar for planarbeidet, saman med førre trafikktryggleiksplan.

I **samfunnsdelen**<sup>6</sup> sitt delkapittel 4.10 Betre samferdsle og infrastruktur er målsettinga:

*Legge til rette for størst mogleg mobilitet for personar og gods både internt i kommunen, og mellom Solund og fastlandet.*

Under korleis (tiltak) står det blant anna:

- I all planlegging som gjeld infrastruktur og samferdsle skal det fremjast og leggjast til rette for lett tilgjengelege, sosiale møteplassar og trygg, aktiv transport fremjast. Til dømes veglys, sykkel- og gangfelt.
- Prioritere tiltak for utbetring av flaskehalsar på vegar som er utfordrande for dagens næringsliv.
- Samarbeide med nabokommunar, organisasjonar og næringslivet om lokale prioriteringar for å få samferdsletiltak inn i overordna styringsdokument.
- Legge til rette for å gå og sykle, samt bruk av andre låg eller null-utslepp framkomstmiddel. Også i eigen organisasjon.

<sup>5</sup> [https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp\\_del-3\\_strategi-for-mjuke-trafikantar\\_med-kunnskapsgrunnlag\\_jan22\\_ny.pdf](https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp_del-3_strategi-for-mjuke-trafikantar_med-kunnskapsgrunnlag_jan22_ny.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.solund.kommune.no/f/p1/i7df5c1ad-85bf-46ae-a487-5290dccd68bd/2019-kps-samfunnsdel-solund-vedteken.pdf>





- Sikre god standard på kommunale vegar gjennom systematisk vedlikehald.

Under 1.4 Korleis vil vi ha det framover står det:

- barn og unge som har trygge, likeverdige og utviklande oppvekstvilkår i en kommune som verdset kunnskap, ferdigheiter og mangfald.

I førre **trafikktryggleikspanen (2011 – 2019)**<sup>7</sup> for Solund kommune var visjonen 0 drepne og 0 varig skadde i trafikken i Solund kommune, og målsettingane:

- ei samla oversikt over trafikkfarlege stader<sup>8</sup>
- fokusering på haldningsskapande tiltak gjennom at barn og unge blir trekt inn i trafikktryggingsarbeidet
- sikre at dei kommunale ressursane blir sett inn der dei gir størst effekt
- gje grunnlag for støtte frå statlege/fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar

Hovudprioriteringane i planen var:

- Haldningsskaping
- Trygge vegar - sikring av skulevegen

Andre relevante planar:

- Kommuneplanen sin arealdel 2022 – 2036
- Solund kommune sin vedlikehaldsplan
- Temaplan for klima, energi og naturmangfald 2024 – 2036 (under arbeid)

### 1.5 Trafikksikker kommune<sup>9</sup>

Eit av satsingsområda er «Trafikksikker kommune». Dette er ei godkjenningsordning for kommunane, utvikla av Trygg Trafikk for å bevisstgjere kommunane på verdien av og bidra til eit systematisk trafikktryggingsarbeid på tvers av sektorar.

Kriteria for godkjenning som «Trafikksikker kommune» byggjer på eksisterande lovverk og pålegg og er ei hjelp til å systematisere arbeidet. I 2019 starta arbeidet med trafikktrygg kommune og samarbeid vart innleia på tvers av sektorane. Hausten 2022 vart Solund godkjent som trafikktrygg kommune. Tiltaka for å oppretthalde sertifiseringa Trafikksikker kommune, og å følge opp ulike satsingsområde, spesielt i det førebyggjande arbeidet, kjem fram i handlingsplanen.

### 1.6 Universell utforming

Universell utforming kan vere viktig for trafikktryggleik for å forstå systemet og leia mjuke trafikantar rett. For at personar med nedsett funksjonsevne skal kunne ferdast trygt i vegtrafikken, er det

<sup>7</sup> [https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a\\_de8c\\_4fed\\_8410\\_71ae71ffb04f-2005000303!mIFgoN/d-e8f93b5a\\_de8c\\_4fed\\_8410\\_71ae71ffb04f-2013000148!De5Xii](https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a_de8c_4fed_8410_71ae71ffb04f-2005000303!mIFgoN/d-e8f93b5a_de8c_4fed_8410_71ae71ffb04f-2013000148!De5Xii)

<sup>8</sup> Dok 2012/1957: [https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a\\_de8c\\_4fed\\_8410\\_71ae71ffb04f-2005000303!mIFgoN](https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a_de8c_4fed_8410_71ae71ffb04f-2005000303!mIFgoN)

<sup>9</sup> <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>



spesielt viktig med godt markerte kryssingspunkt. Universell utforming er etter kvart innarbeida i dei fleste av handbøkene til Statens vegvesen, og er også eige tema i NTP.

Det kan vera situasjonar der universell utforming og trafikktryggleik kan komme i konflikt, og ein må då sjå desse omsyna i forhold til kvarandre. Tiltak for å betra trafikktryggleik må vurderast i forhold til universell utforming og omvendt. Universell utforming skal ikkje gå på akkord med tryggleiken, men vert lagt til grunn som eit premiss i trafikktryggleiksarbeidet.

Solund kommune har i 2024 sett i gang kartleggingsarbeid for universell utforming ved dei mest brukte bygga/ anlegga i kommunesenteret, der kaiar delvis vil vere eit tema.

### 1.7 Om planarbeidet

Trafikktryggleiksplanen gjeld for 2025 - 2036, men har ein handlingsdel som rullerast ved behov. Framlegg til revidering av handlingsdelen vert gjort administrativt med involvering av ressursar som politi, Trygg Trafikk og Vestland fylkeskommune.

Planen har status som temaplan, og det er betyr at det ikkje er prosesskrav til planarbeidet. For å sikre god medverknad i arbeidet vert likevel planen lagt ut på høyring i lokalsamfunnet, og sendt ut til aktuelle instansar regionalt. Dette sikrar god medverknad i planarbeidet. Arbeidet vart starta i 2018 ved at kommunen publiserte på heimesida at ein ville ha innspel til fysiske tiltak til planarbeidet. Dei fleste innspela er innarbeida i handlingsplanen/ tiltaksplanen på ein eller annan måte.

Denne planen er den tredje i rekka av Trafikktryggingsplanar for Solund kommune. Planane har hatt som hovudfunksjon å vere eit styringsverktøy for eit målretta trafikksikringsarbeid i kommunen. Tiltak/innspel frå plan 2011-2019 verte vurdert og eventuelt teke med vidare. Nye innspel vert vurdert i samband med revisjon av handlingsplanen, og økonomiplan og budsjett. Tiltaka vert gjennomført etter prioritering, og etter løyvingar på budsjettet og tilskot frå andre offentlege instansar.

Under utarbeiding av Solund kommune sin Trafikktryggingsplan, har samordning med overordna planar for Vestland blitt vektlagt. Det sikrar ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå. Dei nasjonale føringane er blitt tydelegare og meir konkrete. Til dømes gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 om trafikksikring, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025 og Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025.

I trafikktryggleiksutval for Solund er det 3 politisk valde representantar og representant frå politi. Kommuneadministrasjonen stiller som sekretær. Revisjon har vore gjennomført av administrasjonen der politisk valt trafikktryggingsutval har hatt arbeidsmøte kring tiltakslista tidleg i prosessen. Utvalet har per tida ikkje eit mandat, og oppgåva til utvalet er difor usikker. Mandatet til utvalet må avklarast for å vite korleis dei skal bidra i planprosessen.



## 2 Ansvar og organisering av trafikktryggingsarbeidet

Ulike instansar og organisasjonar bidreg på ulikt vis anten i planarbeidet eller i gjennomføringa av tiltak. Det kan blant anna vera politi, Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, Personskadeforbundet, NAF, MA, NMCU og Trygg Trafikk.

### 2.1 Kommunen sitt ansvar for trafikktryggingsarbeidet

Ansvaret for trafikksikkerheita ligg både hos trafikantar og myndigheiter. Kommunane sitt ansvar for trafikktryggleik er i stor grad knytt til utforminga av eit trygt lokalmiljø og til beskyttelse av mjuke trafikantar, fotgjengarar og syklistar, slik at befolkninga kan bevege seg trygt i sine nabolag. I tillegg til kommunen si rolle som veghaldar, er trafikktryggleik også knytt til kommunen sitt ansvar som skule- og barnehageeigar, transportør, kjøpar av transporttenester og som arbeidsgjevar.

Trafikktryggleiksplanen skal vere forankra og leggjast til grunn i all planlegging, utbygging, drift og vedlikehald, sakshandsaming og politiske vedtak i Solund kommune i komande periode. Planen legg også føringar for opplæring i skule og barnehage.

Det er grunneigar som har ansvar for at innkøyrslane er trafikktrygg, til dømes ved å klippe hekk.

#### 2.1.1 Trafikktryggleik i planleggings- og utbyggingssaker

Areal- og transportplanlegginga har stor innverknad på trafikkmengder, reiselengder og val av transportmiddel. Tal personskadeulykker aukar omtrent proporsjonalt med aukande trafikkmengde, dersom det ikkje vert gjennomført tiltak som motverkar dette. I medhald til dei statlege planretningslinjene for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging bør utbyggingsmønster og transportsystem fremje utvikling av kompakte byar og tettstader, redusere transportbehovet og leggje til rette for klima- og miljøvennlege transportformer. Eit utbyggingsmønster som skapar mindre trafikk vil som regel medføra færre trafikkulykker og i tillegg være positivt for miljø og folkehelse. Ved at kommunen følg opp planretningslinjene for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging vert trafikksikkerheitsmålet underbygd.

Tverrfaglege vurderingar av planar i ein tidleg fase av planarbeidet, gjer at ein kan identifisere viktige problemstillingar og føreslå løysingar slik at trafikksikkerheita for mjuke trafikantar vert best mogleg i alle utbyggingsplanar. Areal for mjuke trafikantar og køyretøy bør i størst mogleg grad vera avskilt for å senka risikoen for påkøyrslar og for å auke trafikksikkerheita. Spesielt skal det gjerast sikkerheitsvurderingar med tanke på korleis større køyretøy skal tene eit område.

I anleggsfasen for eit utbyggingsområde, må det planleggjast slik at trafikksituasjonen vert minst mogleg kaotisk og at sikkerheita til mjuke trafikantar vert ivareteke.

Kommunen har starta arbeid med å utarbeide skiltplan for heile kommunen, inkludert tilførselsvegane til Solund. Generelt er det dårleg skilta i Solund på alt frå tilførselsvegar til bygder, attraksjonar og kommunale bygg.

#### 2.1.2 Drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet

Drift- og vedlikehaldsoppgåver som har stor betydning for trafikksikkerheita er brøyting, strøing, utbetring av sprekkar og hol på køyre- og gangvegar, vegbelysning og siktutbetring både når det gjeld vegetasjon og snøopplag. Vegetasjon langs vegen kan særleg påverka trafikksikkerheita negativt. Det er viktig at frisktsoner vert oppretthaldt heile året.



Vegetasjon kan hindre friskt i kryss og avkøyrslar og skjerme for trafikkskilt og vegbelysning. For å oppnå ein god trafikkavvikling og høg trafiksikkerheit er det viktig at det vert sett av tilstrekkeleg midlar på årsbudsjetta til drift og vedlikehald, spesielt vinterdrift. Gang- og sykkelveggar og fortau må ha ein føreseieleg og god standard.

Drifts- og vedlikehaldsplanen omfattar blant anna kommunale veggar og kaiar, og vert revidert årleg.

## 2.2 Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikktryggleiken som regional myndigheit og utviklingsaktør, vegeigar og skuleeigar. Frå 1. januar 2020 har fylkeskommunen også eit utvida ansvar for fylkesvegane, då dei har overtatt oppgåvene som Statens vegvesen tidlegare har utført på fylkesveg. Døme på dette er planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og beredskap.

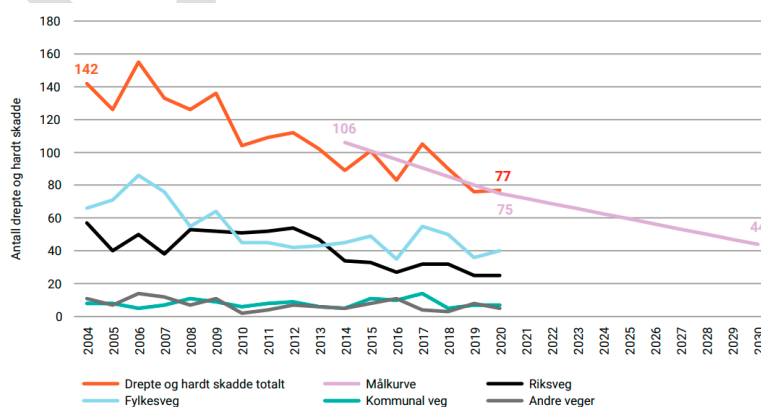
Fylkeskommunen har etter §40a i vegtrafikklova (1965) eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Etter folkehelselova (2011) §20 har fylkeskommunen eit ansvar for å fremja folkehelse innan dei oppgåver og med dei verkemiddel som fylkeskommunen er tillagt.

Fylkeskommunen skal også understøtta folkehelsearbeidet i kommunane, og vera ein pådrivar og koordinator for folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen er høyringspart for kommunale trafikktryggleiksplanar.

Trafikktryggingarbeidet i Vestland fylkeskommune er forankra i Regional transportplan for Vestland 2022-2033. Regional transportplan for Vestland er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020-2024».

RTP synleggjer fylkeskommunen sin politikk på samferdselsområdet, og skal nyttast til å sikre heilskapleg planlegging og forvaltning. Vestland fylkeskommune skal arbeide for eit *trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling*. Til grunn for all samferdselsplanlegging ligg nullvisjonen om at ingen skal bli drepen eller hardt skadd i trafikken. Fylkeskommunen skal i tillegg arbeide for at veggar sikrast mot ras, utrasing, flaum og andre naturhendingar. Vestland fylkeskommune driftar i tillegg kollektivtransporten i fylket.

Dei fylkesvise målkurver er eit produkt av det nasjonale mål for reduksjon i drepne og hardt skadde i trafikken.



Utvikling i talet drepne og hardt skadde i Vestland etter vegkategori, med målkurve fram til 2030. Henta frå: RTP 2022-2033.



## 2.3 Statens vegvesen

Statens vegvesen sitt oppdrag er å utvikle og legge til rette for eit heilskapleg og framtidretta transportsystem i heile landet som fremjar framkomst, reduserer transportulukke og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Statens vegvesen er vegmyndigheit for riksvegane og har ansvar for å forvalte, utgreie, planlegge, bygge, drifte og vedlikehalde riksvegar. Dei er også løyvemyndigheit for riksveg ferjesamband og person- og godstransport, og tildeler einerettar til drift av riksvegferjesamband. Som fagleg sektormyndigheit for vegtransport har Statens vegvesen eit overordna ansvar for å følge opp nasjonal politikk for heile det offentlege vegtransportsystemet. Med det offentlege vegtransportsystemet meiner ein både statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar og gater, inkludert løysingar for gåande og syklende.

Statens vegvesen har vidare ansvaret for å utvikle tydelege regelverk og standardar for smart transport og moderne vegbygging som gjeld for alle vegar. Slik bidreg dei til å gje oss eit heilskapleg, enkelt og sikkert transportsystem, uavhengig av kven som eig eller driftar vegen.

## 2.4 Politi

Hovudmålet for politiet sitt trafikktryggleiksarbeid er å redusere talet på drepne og hardt skadde i trafikken. Det arbeidast difor både med kontrolltiltak knytt til bla. fart, promille og beltebruk og liknande. Politiet deltek og i det førebyggjande trafikktryggleiksarbeidet gjennom besøk på skular og i barnehagar, rådgjeving til kommunen knytt til trafikktryggleik og reguleringsplanarbeid, skilting og innsamling av informasjon og data ved trafikkulukker. Politiet har og vedtaksmynde for nokon trafikkregulerande tiltak.

## 2.5 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ein uavhengig landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Organisasjonen fungerer som eit bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege mynde, som har ansvar for trafikktryggleik.

Trygg Trafikk bygger nettverk ved å vera ein medlemsorganisasjon, skapa møteplassar, arrangera ein årleg nasjonal konferanse og samarbeida med andre om trafikktryggleikspolitiske saker. Organisasjonen er eit kompetansesenter for trafikkopplæring av born og unge i Norge. Trygg Trafikk arbeidar for å oppnå best mogeleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og er pådrivar i trafikktryggleiksarbeidet både lokalt og nasjonalt. Dei har eit vedtektsfesta ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulukker. Trygg Trafikk har godkjenningssordninga i Trafikksikker kommune, som i Vestland vert gjennomført i nært samarbeid med fylkeskommunen.

## 2.6 Andre viktige aktørar

Trafikktryggleiksarbeidet i Solund kommune er avhengig av og samarbeider med lag, organisasjonar, råd og foreiningar. Samarbeidet er i samband med trafikkopplæring, førebyggjande tiltak eller skadereduserande tiltak som helsevesen, skular og barnehagar, idrettslag, med fleire. Foreldre har også eit overordna ansvar for å oppdra borna til å ha god åtferd og haldning i trafikken og vere gode rollemodellar i bruk av sikringsutstyr som bilbelte, refleks og sykkelhjelm. Born er framtida sine trafikantar, og ved å syte for god opplæring og haldningsarbeid blant born vil dette kunne bidra til at vi oppnår visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken i Norge.



## 3 Kunnskapsgrunnlag

### 3.1 Om Solund

Solund kommune har 742 innbyggjarar (SSB , per 01.04.24). Om lag halvparten av desse er busett grunnkretsen som omfattar kommunesenteret Hardbakke.<sup>10</sup> I kommunesenteret finn ein alle kommunale tenester og handlesenter, og i tillegg trafikknutepunkt til fleire båtruter til øyane. Solund kommune har berre ein skule og ein barnehage. Fast busetting er fordelt i store delar av kommunane frå Nautøy ytst til Losna innerst, og frå Kverhella og Kråkenes i sør til Gåsvær, Færøy og Sandvik i nord. Det er om lag femten veglause øyar og bygder med fastbuande. Det fører difor til at det er mange som må pendle for å komme seg til skule/ barnehage og jobb, både sjøvegen og på landevegen.

Det er om lag 65 elevar i Solund, og om lag 30 (ca. 45 %) av desse elevane har rett på skuleskyss. Det er difor mange elevar som treng eit trygt og godt opplegg for skuleskyss mellom skulen og heimen.

Solund kommune har verken europaveg eller riksveg. Solund er ikkje ei gjennomfartsåre, slik at trafikken som kjem til Solund skal hit og ikkje lenger. Det er stor aktivitet på mange felt i kommunen, og det er difor tidvis stor del av anleggstrafikk og elles næringstrafikk til og frå kommunen. Det relativt sett mange fritidsbustader i kommunen, som gjer at det også er mange framtidbuande som reiser til og frå kommunen. Solund er også ein attraktiv for reiselivet generelt, inkludert bubilar, som kjem i tillegg til dei fastbuande som er på reis. Solund kommune vert promotert som ein kommune som eignar seg godt for sykling.

Solund er og har alltid vore sterkt knytt til sjøen. Difor skjer framleis ein stor del av trafikkflyten på sjøen, enten det er menneske eller varer. Det vert også satsa på reiseliv til sjøs, og det fleire typar farkostar til sjøs no en for 10 år sidan.

Fylkesvegen mellom Krakhella og Hardbakke, er med som objekt nr. 160-161 i Statens vegvesens nasjonale verneplan for vegar, bruer og vegrelaterte kulturminne frå 2002<sup>11</sup>. Det er per no eit utsett fredingsvedtak på vegen<sup>12</sup>. Vegen er i dag fylkesveg (fv. 606) og det er Vestland fylkeskommune som er vegeigar.

### 3.2 Trafikkutfordringar i Solund

Klimaendringar vil medføre endra fysiske tilhøve i Solund kommune, spesielt med periodevis auka havnivå og stormflo. I følgje Kommunal banken sine framskrivingar vil 0,5 km veg vere overfløymt ved middel høgvatn i 2090.<sup>13</sup> Klimaendringane vil gje strengare krav til utbygging, også i Solund, også for infrastruktur.

Solund kommune er ein kommune med både tettstader og grigrendte grender. Dette fører til utfordringar med tanke på trafikktryggleikstiltak, fartsgrensesetting og liknande i medhald av fartsgrensekriterier og Statens vegvesen sine handbøker.

Vegane i Solund kommune er smale og uoversiktlege, og stort sett utan fortau eller gang- og sykkelvegar. Dette bidreg til auka risiko for trafikkulukker mellom køyrande og mjuke trafikantar

<sup>10</sup> Omfattar Steinsund, Leirvåg, Hardbakke, Hop, Pollen og Lia.

<sup>11</sup> <https://vegmuseum.no/kulturminnevern/verneplan> s. 162

<sup>12</sup> Dokument 2010/65: [https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a\\_de8c\\_4fed\\_8410\\_71ae71ffb04f-2006000423!d1Ad3o](https://www.solund.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-oss/innsyn-og-postliste/sok-og-postliste/#/details/a-e8f93b5a_de8c_4fed_8410_71ae71ffb04f-2006000423!d1Ad3o)

<sup>13</sup> <https://klimarisiko.kbn.com/regioner/vestland/solund/>





samt auka utryggskjensle blant gåande og syklande. Dette er ei utfordring i størst grad mellom periferien av kretsen Hardbakke og kommunesenteret, då dette i er skuleveg.

Det er fleire parti som utmerkar seg som stader der større køyretøy står fast om vinteren. Dette gjeld til dømes i Gyltesvingen og i Dumbesvingane. Det også mange andre smale parti som skapar utfordringar, til dømes fleire parti mellom Hardbakke og Engelia.

Dei smale vegane, der det ikkje er omkøyringsmogelegheiter, gjer at ved ei trafikkulykke så blir vegen stort sett alltid stengd. Dette fører til utfordringar for beredskapen generelt i kommunen, og det gjer bergingsoppdrag i samband med trafikkulykker meir komplisert om bergingsbil er på feil side av den forulykka. Elles blir samfunnet fort lamma, når folk ikkje kjem seg til og frå jobb og skule. I tillegg stoppar ein stor del av vareflyten, kollektivtransport på land stoppar opp og næringslivet vert hardt ramma. I samband med ulike utviklingsprosjekt i Solund, og satsinga på reiseliv så er trafikkmengda stor.

I samband med køyring til og frå ferjene vert det til tider opplevd at enkelte trafikantar held høg fart, og er til fare for andre køyrande og for mjuke trafikantar langs vegane. Dette gjeld både mot ferjeleiet på Krakhella og mot Daløy/ Haldorsneset.

Det er mange som dagpendlar over lengre avstandar internt i kommunen, til og frå kommunesenteret og til andre lokaliseringar i Solund der arbeidsstaden er. Det er også mange som pendlar til og frå Solund i arbeidssamanheng. Ungdommane i Solund pendlar til skule og utdanningstilbod, både på dagleg basis og vekentleg. Pendlinga går både via vegen og sjøvegen.

Ved opning av Ytre Steinsund bru vil trafikken på Ytre Sula bli snudd heilt om, og trafikantar som skal til Ytrøy må køyre over heile øya. Det betyr at dei store bilane som skal til næringsverksemd i Ytrøy må passere Rørdalsfjorden, men smal svingete veg. Det går også større trafikk her i dag, men då vanlegvis utan hengar, då det er avgrensingar på eksisterande bru over Rørdalsfjorden.

Topografien i Solund gjer at det er dårleg oversikt mange stader. Dette er spesielt utfordrande i samband med ein del kryss, som til dømes krysset frå FV606 mot Strand og frå Haldorsneset mot hovudveg Ytre Sula.

Parkering er ei utfordring i Solund, og bilar blir mange stader parkert langs vegane og møteplassar. Dette er spesielt ei utfordring ved utfartsområde i samband med friluftstilbod eller i samband med arrangement. Dette kan føre dårleg oversikt og trafikkflyt, og trafikkfarlege situasjonar.

Solund er ein øykommune og mykje av trafikken går på sjøen, enten som kollektivtransport eller i privat regi. Det er mange ulike typar fartøy og farkostar på sjøen. Dette krev at det vert gjeve god opplæring i samband med ferdsel på sjøen. Indre hamn på Hardbakke er spesielt utsett, sidan det er mange som drive med ulike aktivitetar på eit lite område, i tillegg til at det er eit trafikknutepunkt.

Det skjer tidvis hjortepåkøyrslar i Solund, ofte på dei same stadene som er der trekkrutene til hjorten kryssar bilveg. Det er elles også ein del storfe og småfe som kan dukke opp på og langs vegane.

Vegane inn til Solund både i Hyllestad og Gulen er stadvis av dårleg kvalitet. Dette gjeld spesielt part på strekningane Lavik – Rysjedalsvika, Instefjord – Rutledal og Rutledal – Sløvåg.

### 3.3 Vegnett i Solund

#### Vegar i Solund



Veglengde	KM
Kommunal veg	64
Fylkesveg	63
Privat veg	45
Gang/sykkelveg	2

### 3.4 Status og utvikling

#### Folketalsutvikling

År	2024	2022	2021	2020	2018	2015	2010	2005	2000
Innbyggjarar	750	756	768	786	820	785	862	875	959

#### Årleg køyrelengder med personbil Solund

ÅR	Køyrelengda per personbil og per innbyggjar (KM)	
	Per personbil	Per innbyggjar
2010	10 850	4 277
2015	10 306	4 666
2020	9 824	4 912
2021	10 076	5 148
2022	9204	4 856
2023	9382	4441

#### Årsdøgntrafikk på vegane i Solund

Denne figuren er henta frå Vegatlas.no. Trafikken som kjem fram på kartet er basert på skjønnsvurderingar, med unntak av ferjene som er basert på ferjestatistikk. Ferjestatistikken visar at 12 % av køyretøya på ferja Krakhella – Losna – Rutledal – Rysjedalsvika er lange køyretøy i 2023. På ferja Daløy – Haldorsneset er tilsvarande tal 8 % same år. Basert på skjønn er resten av kommunen vurdert til å ha 10 % trafikk med lange køyretøy.





Oversikt over trafikkmengde (årsdøgntrafikk, ÅDT - 540), i Solund. Kartgrunnlag frå Statens vegvesen/ Vegkart. <sup>14</sup>

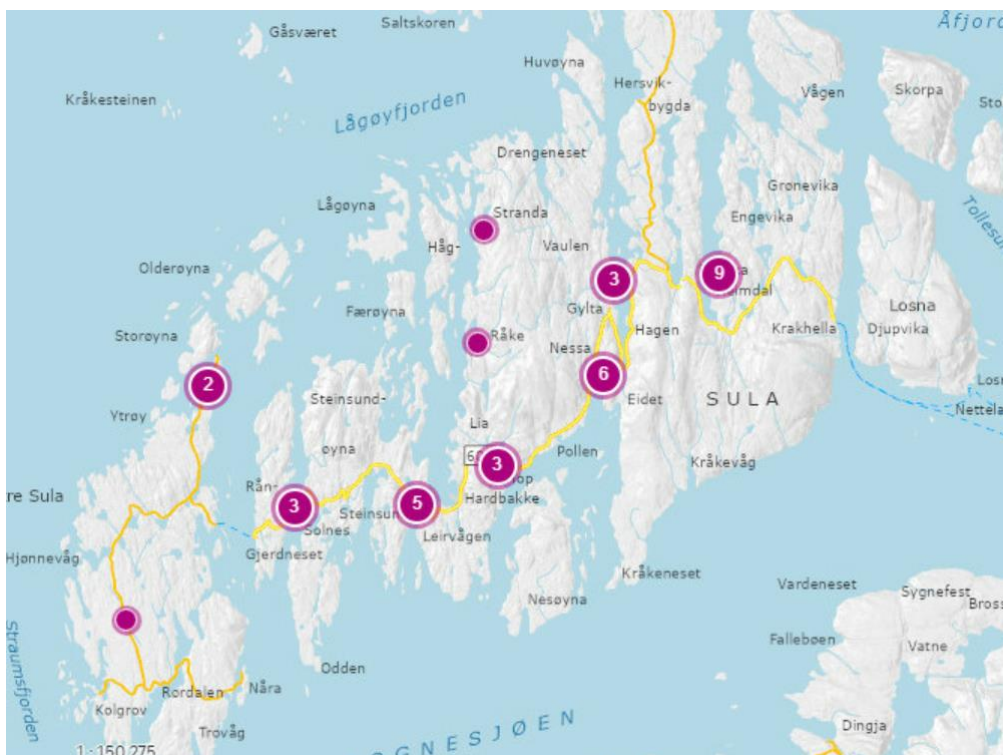
### Ferjetrafikk i døgnet<sup>9</sup>

Ferjetrafikk/døgn 2023	Tall bilar	% lange bilar
Krakhella – Losna	1	10
Rutledal-Krakhella	118	12
Losna - Rutledal	3	12
Rutledal - Rysjedalsvika	82	12
Daløy- Haldorsneset	77	8

### 3.5 Ulykker og analyse

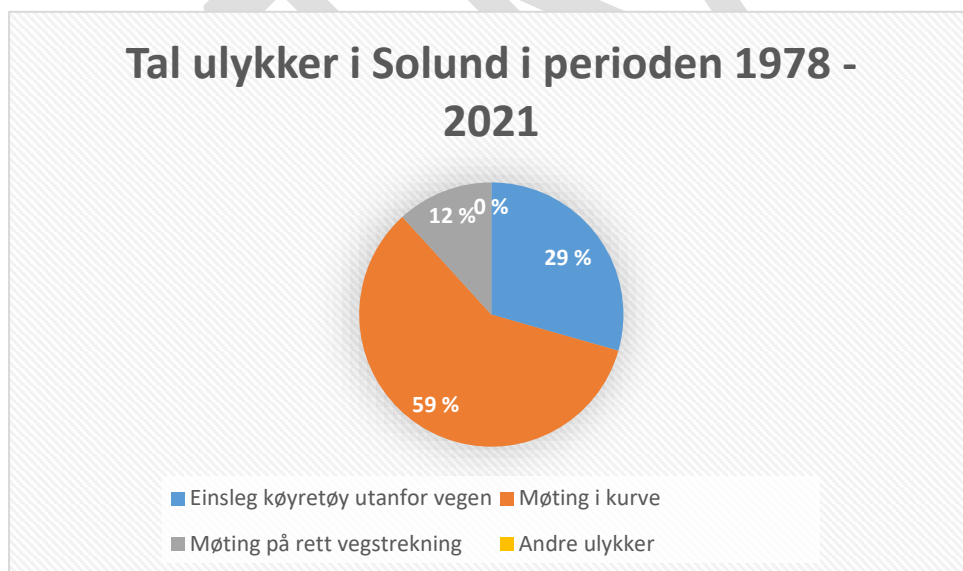
I vegatlas finn ein detaljert oversikt over trafikkulykker i Solund sidan 1978. Her finn ein informasjon om dato, kartfesting, dag, lysforhold, føreforhold, type ulykke, type trafikant, med meir. Dette er det som er registrert, men ein skal vere observant på at det berre er registreret ei trafikkulykke i Gyltesvingen, til dømes.

<sup>14</sup> <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-27472,6817425,9/hva:hva%5B0%5D%5Bcategory%5D%5Btype%5D=interval&hva%5B0%5D%5Bcategory%5D%5Bid%5D=4623&hva%5B0%5D%5Bintervals%5D%5B0%5D=50&hva%5B0%5D%5Bintervals%5D%5B1%5D=100&hva%5B0%5D%5Bintervals%5D%5B2%5D=150&hva%5B0%5D%5BabsoluteIntervals%5D=false&hva%5B0%5D%5Bid%5D=540/valg:1018723337:540>



Grovt oversyn over kor trafikkulykker med personskade i Solund har vore sidan 1978. Kjelde: Vegatlas – tabell 570. <sup>15</sup>

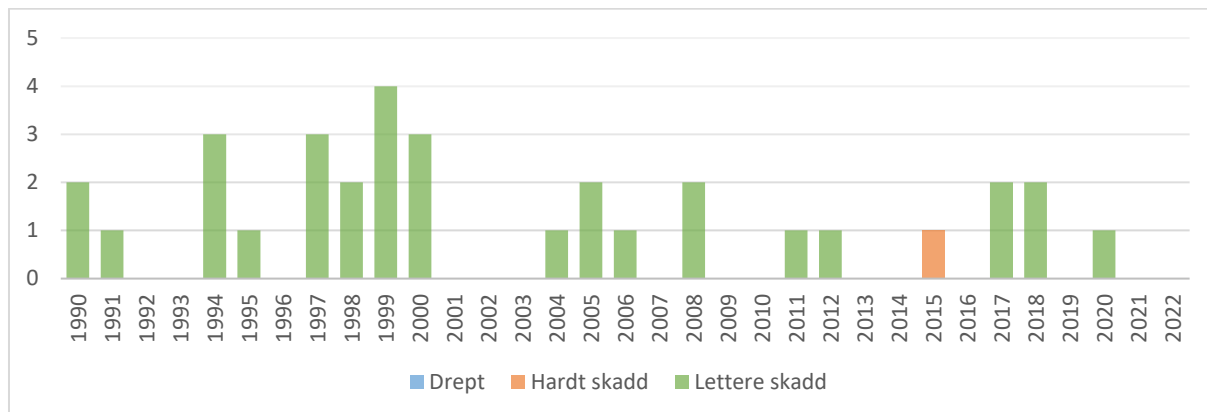
Statistikk frå Vegatlas som er arbeida vidare med viser type ulykker. Den same statistikken syner at av 34 ulykker, har 29 % av ulykkene har skjedd på snø- eller glatt føre, og at 65 % av ulykkene har skjedd ved dagslys. Dei fleste ulykkene skjer i møteulykker i kurver.



<sup>15</sup> <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-40175,6815478,9/hva:hva%5B0%5D%5BabsolutIntervals%5D=false&hva%5B0%5D%5Bid%5D=570>



Statistikkbanken Trine viser lettare skadde, hardt skade og drepne i trafikken for Solund. Det vart totalt 33 skadde i perioden, der 1 var hardt skadd.



Tal drepne, hardt skadde og lettare skadde i Solund 1990 – 2022. Kjelde: Trine atlas<sup>16</sup>.

I mange tilfelle der det er behov for utrykking av beredskapspersonell er det lokalt brannvern som rykker ut, og som er først på skadestaden. I perioden 2016 – februar 2024 har Solund brann og redning rykka ut til trafikkulykker 11 gongar.

Det er ei svakheit at det er mange ulykker og tilløp til ulykker som ikkje vert rapportert inn. Til dømes vert det jobba med å forbetre rapportering av sykkelulykker.

### 3.6 Risikoåtfærd i trafikken

Nullvisjonen føreset at trafikantane skal ta ansvar for eiga åtfærd, gjennom å vere varsame og unngå bevisste regelbrot. Tal frå Statens veivesens ulykkesanalysegrupper, basert på dødsulykker i perioden 2012-2021<sup>17</sup>, viser:

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Gj.snitt
<b>Faktorer knyttet til trafikant:</b>											
Manglende førerdyktighet	60 %	46 %	47 %	48 %	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	49 %
Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen	28 %	35 %	23 %	34 %	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	33 %
Ruspåvirkning	24 %	16 %	21 %	22 %	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	22 %
Tretthet/sovning	19 %	15 %	16 %	10 %	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	15 %
Sykdom	9 %	17 %	17 %	12 %	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	13 %
Mistanke om selvalgt ulykke	6 %	4 %	9 %	2 %	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	7 %
<b>Faktorer knyttet til veg og vegmiljø</b>	29 %	24 %	21 %	35 %	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	29 %
<b>Faktorer knyttet til involverte kjøretøy</b>	24 %	29 %	17 %	32 %	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	26 %
<b>Faktorer knyttet til ytre forhold</b>	18 %	23 %	14 %	25 %	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	19 %

<sup>16</sup> <https://trine.atlas.vegvesen.no/>

<sup>17</sup> <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3014673/310822%20Dybdeanalyser%20av%20d%C3%B8dsulykker%20i%20vegtrafikken%202021.pdf?sequence=4&isAllowed=y>



Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet	I alt
Manglende informasjonsinnhenting	14
Manglende trafikal kompetanse	4
Manglende teknisk kjøretøybehandling	7
Særlig risikofylt atferd	6
Manglende kjøreefaring	9
Manglende erfaring med kjøretøyet	7
<b>Samlet antall registreringer</b>	<b>47</b>
<b>Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket</b>	<b>32</b>
<b>Andel av dødsulykkene</b>	<b>42 %</b>

Faktorar som har medverka til skadeomfanget i perioden 2012 – 2021 i ulykker med dødeleg utgang:

- Manglande bruk av bilbelte eller feil bruk var sannsynlegvis medverkande i 34 % av ulykkene.
- Manglande eller feil bruk av hjelm på MC var medverkande i 11 % av ulykkene.
- Manglande bruk av sykkelhjelm var medverkande i 45 % av ulykkene.
- Stor skilnad i vekt og energimengde mellom køyretøy var sannsynlegvis medverkande i 32 % av ulykkene.
- Utilstrekkeleg innebygde passiv sikkerheit i køyretøy kan ha bidratt i 21 % av ulykkene.
- Vegforhold medverka til skadeomfanget i 33 % av 25 dødsulykker i 2021.

Risikoen er høgast for motorsyssel, deretter for moped, syssel og fotgjengarar, og lågast for førarar og passasjerar i bil. Risikoen si fordeling på kjønn og alder innanfor kvar trafikantgruppe visar at unge og eldre generelt har høgare risiko enn middelaldrande. Forskjellane mellom aldersgruppene er på den andre sida redusert over tid. Eldre blir i større grad enn andre alvorleg skada i ulykkene dei er involverte i.<sup>18</sup>

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjort utrekningar som visar at dersom alle førarar følgd fartsgrensene, køyrde utan påverknad av rus og brukte bilbelte, ville talet på drepne vere redusert med 40 %.<sup>19</sup>

Politiet sin statistikk<sup>20</sup> syner at det vert gjennomført 140.000 køyreturar dagleg i ruspåverka tilstand – dette utgjer 200.000 km dagleg<sup>21</sup>. Ruspåverka tilstand er alt frå alkoholinntak same dag, dagen derpå, narkotika og medisinbruk, Medisinbruk er oppført på varseltrekantlista<sup>22</sup> og kan til dømes vere sovemedisin og sterke smertestillande. Dersom ein gjer dette om til køyring i Solund, vil dette statistisk sett utgjere om lag 20 km i ruspåverka tilstand dagleg. Dette inkluderer ruspåverka køyring ved medisinbruk.

### 3.7 Føringar for fysisk trafikktiltak

Statens vegvesen har handbøker<sup>23</sup> for kryssingsstader for gåande, fartsdempande tiltak, veg og reiseliv, veg og dyreliv, vegrekkverk og andre trafikktryggingstiltak, trafikkskilt, i tillegg til ei svært lang liste med andre tema.

<sup>18</sup> <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77454>

<sup>19</sup> <https://www.toi.no/forskningsomrader/trafikksikkerhet/40-prosent-av-dodsulykkene-skjer-der-trafikanter-ikke-overholder-trafikkreglene?deviceAdjustmentDone=1>

<sup>20</sup> <https://www.blakors.no/nyheter/kjoring-i-ruspavirket-tilstand/>

<sup>21</sup> <https://www.nrk.no/nordland/ruskjoring--nordmenn-kjorer-minst-fem-ganger-rundt-kloden-hver-dag-i-ruspavirka-tilstand-1.16594577>

<sup>22</sup> [https://legemiddelverket.no/nyheter/ending-i-ordningen-med-varseltrekant-?\\_ga=2.135080436.438007413.1721201008-1991193719.1721201008](https://legemiddelverket.no/nyheter/ending-i-ordningen-med-varseltrekant-?_ga=2.135080436.438007413.1721201008-1991193719.1721201008)

<sup>23</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Handboker>



Solund kommune kan arbeide med tiltak som ikkje er i tråd med føringane, men tilbakemeldingane frå fylkeskommunen må få konsekvensar for trafikktryggingsarbeidet og det bør vurderast nøye kva tiltak ein skal jobbe vidare med som ikkje er i tråd med føringane. Nokre trafikk(tryggings)tiltak må også vere i Solund for å kunne nytte i opplærings- og haldningsskapande-arbeidet.

Ein kan også merke seg:

- at alle vurderingar om stort tal (gåande, syklande, køyrande, osv.) i vurderingane i trafikksamheng er målt i nasjonal målestokk.
- ruskøyring er brot på vegtrafikklova og er ei politisak. (Dersom det er eit gjentakande problem som ikkje politiet løyser, så er det nyttig å melde dette også til Solund kommune, slik at det kan takast med i politirådsmøte).
- alle kan melde inn forslag om trafikktryggleikstiltak til Vestland fylkeskommune.<sup>24</sup> (Det er nyttig om Solund kommune får kopi av forslaget i det kontinuerlege arbeidet med trafikktryggleik.)
- kommunar, skular og barnehagar (inkludert FAU), helsestasjonar, lag og foreiningar, organisasjonar, institusjonar, aksjonsgrupper og kommunale medverknadsorgan (råd for menneske med nedsett funksjonsevne, eldreråd, ungdomsråd e.l.) kan søke om tilskot til trafikktryggingsaktivitetar hos Vestland fylkeskommune.<sup>25</sup>
- trafikkulykker som omfattar personskade skal meldast til politiet jamfør vegtrafikklova, medan ulykker der det berre er materielle skader kan, men må ikkje meldast til politiet.

<sup>24</sup> <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/innspeisloysing-til-trafikksikringstiltak/>

<sup>25</sup> <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/trafikktryggingsaktivitetar/>



## 4 Målsetting og planhierarki

### 4.1 Målsetting

Grunnlaget for alt trafikktryggleiksarbeid i Solund Kommune er nullvisjonen – at det ikkje skal førekome ulukker med drepne eller livsvarig skadde i trafikken. Målsetting for trafikktryggleiksarbeidet i Solund kommer er:

*Ingen vert drepne eller alvorleg skada i trafikken i Solund.*

Målsettinga inneber eit felles ansvar kor kommunen har ansvar for at det blir arbeidd systematisk med trafikktryggleik knytt mot; åtferd og haldningstiltak, planprosessar, drift og vedlikehald og gjennomført trafikktryggleikstiltak i medhald av vedteken handlingsplan. Trafikantar har eit ansvar for å følgje trafikkreglane og syte for trafikksikker åtferd ved ferdsle på eller langs veg.

I Solund kommune har vi ikkje hatt drepne eller hardt skadde i vegtrafikken så langt tilbake som vi finn statistikk (1978), men det kan vere nok med berre ei ulukke - så er denne statistikken annleis.

### 4.2 Planhierarki

Basert på status i Solund, årsakene til trafikkulykker med dødsfall og kunnskap om utsette grupper, vert det sett opp følgjande planhierarki for planen.

Solund kommune har som plantema å gjennomføre tiltak for å unngå ulykker. Det er fokus på å følgje opp og gjennomføre spesifikke tiltak innan deltemaa; åtferd- og haldningar, organisering og fysiske tiltak i planperioden 2025 – 2036. Kwart deltema har fått fleire satsingsområde.

Målsetting			
<i>Ingen vert drepne eller alvorleg skada i trafikken i Solund</i>			
Plantema	Gjennomføring av tiltak som bidrar til å unngå ulykker		
Deltema	Åtferd og haldningar	Organisering	Fysiske tiltak
Satsingsområde	Fart	Trafikksikker kommune	Utbetere farlege punkt
	Rus	Systematisering av	God vegstandard
	Bruk av sikkerheitsutstyr	trafikktryggingsarbeidet	Godstransport på veg
	Barn	Økonomi	
	Ungdom og unge førarar		
	Eldre og CRPD <sup>26</sup>		
Mjuka trafikantar			

<sup>26</sup> CRPD står for "Convention on the Rights of Persons with Disabilities" – FN-konvensjon.





## 5 Tiltaksprogram

### 5.1 Åtferd- og haldningstiltak i trafikktryggingsarbeidet

Åtferd- og haldningstiltak har til hensikt å redusere ulukkesrisikoen blant trafikantar gjennom bla. informasjon, kampanjar, opplæring og kontrollfunksjonar. Hensikten med denne forma for tiltak er å endre åtferd og haldingar slik at trafikantar held seg til loven, køyrer trygt og bidreg til auka bevisstheit knytt til trafikktryggleik.

Fysiske trafikktryggleikstiltak kan delast inn i to underkategoriar; proaktive tiltak og reaktive tiltak. Fysiske tiltak som er proaktive har til hensikt å syte for at ei uynskt hending ikkje utviklar seg vidare til å verte ei ulukke. Eksemplar på dette kan vere; førarstøttesystem, skilting, forsterka vegoppmerking, refleks og vegljøs. Reaktive tiltak har til hensikt å redusere skadeomfanget når den uønskte hendinga har hendt. Døme på dette er: kollisjonsputer, bilbelte, vegrekkverk og sikring av sideterreng. Skilnad mellom proaktive og reaktiv tiltak er viktig å vere bevist på med tanke på val av sikringstiltak knytt opp mot ynskja effekt og ulukkestype.

I det følgjande vil det verte presentert tiltak og satsingsområde for åtferd- og haldningstiltak.

Tema	TILTAK
<p>Åtferd og haldningar som bidrar til å unngå trafikkulykker.</p>	<p><u>Ansvar: Stab</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved kjøp eller leasing av nye bilar skal alkolås og bilbeltelås vere innarbeidd som ein del av anbodsgrunnlaget. Kommunen skal i anbodsreglementet, ved kjøp / leasing , leggje inn krav om automatisk naudbrems, feltskiftevarslar og fotgjengarvarslar.</li> <li>• Kommunen skal alltid velje bussar med 3-punktsbelte ved leige av bussar til transport i regi av kommunen.</li> <li>• Utarbeide retningslinjer for trafikkikker åtferd- og haldningar for kommunalt tilsette og bruk av tenestebil, og elles reiser i tenestesamanheng.</li> <li>• Kommunen sine tilsette gjennomfører e-læringskurs i Trafikktryggleik og HMS (utvikla på KS-læring plattform av Trygg Trafikk). <sup>27</sup></li> </ul> <p><u>Ansvar: Oppvekst og kultur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikkopplæring i barnehage og skular om åtferd i trafikken bruk av sikringsutstyr. Dette skjer også på foreldremøte.</li> <li>• Skulene skal syte for god trafikk- og sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.</li> <li>• Kommunen skal syte for at ungdomsskulen har tilgang på nødvendig kompetanse for å kunne tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet</li> <li>• Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som ein del av valfag trafikk, dersom det er interesse i elevgruppa.</li> <li>• Kommunen skal syte for at ungdomsskulen har tilgang på nødvendig kompetanse for å kunne tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet.</li> <li>• Helsestasjonen, barnehagane og skulane skal årleg fokusere på kor viktig det er at syklistar og fotgjengarar bruker personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).</li> </ul> <p><u>Ansvar: Helse og omsorg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helsestasjonen, barnehagane og skulane skal årleg fokusere på kor viktig det er at syklistar og fotgjengarar bruker personleg verneutstyr i trafikken (sykkelhjelm, refleks).</li> <li>• Helsestasjonen har fokus på sikring av barn i bil.</li> <li>• Vurdere behov for trafikk-kurs for eldre bilførarar nye reglar, legeattest, forsikring.</li> <li>• Kommunen skal stimulere pensjonistlaget til å integrere tema trafikktryggleik i si verksemd.</li> </ul>

<sup>27</sup> [https://www.kslaring.no/local/course\\_page/home\\_page.php?id=19287](https://www.kslaring.no/local/course_page/home_page.php?id=19287)



	<p><u>Ansvar: Plan og tekniske tenester</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppmode politi om å gjennomføre kontrollar.</li> <li>• Kommunen skal leggje til rette for at fleire kan sykle eller gå til skulen.</li> </ul> <p><u>Ansvar: Samfunns- og næringsutvikling</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solund kommune skal ta initiativ til åtfærd og haldningstiltak og støtte arrangement og kampanjar knytt til trafikktryggleik.</li> <li>• Kommunen skal stimulere lag og foreningar til å innarbeide retningslinjer for transport innanfor si verksemd.</li> </ul>
--	---

## 5.2 Organisatoriske tiltak i trafikktryggingsarbeidet

Under er ein oversikt over organisatoriske tiltak som Solund kommune skal ha fokus på og arbeide systematisk med for å nå målsetjingar og satsingsområde for det vidare trafikktryggleiksarbeidet i kommunen i perioden 2025 – 2036.

Tema	TILTAK
Organisatoriske tiltak bidrar til å unngå trafikkulykker.	<p><u>Alle sektorane:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikktrygging, status på prosjekt og tiltak, og evaluering av arbeidet, skal vere tema i årsmeldinga for Solund kommune. Kvar sektor svarar overordna ut sine tiltak.</li> <li>• Kommunen, som kjøpar av ulike tenester, stiller krav til samarbeidspartnarar om trafiksikker åtfærd (transporttenester, veg og vedlikehaldsteneste). Desse blir innarbeidd i anbudsdokumenta.</li> <li>• Trafikktryggingsarbeidet skal sjåast i samanheng med FN sine berekraftsmål.</li> <li>• Solund kommune opprettheld status som Trafiksikker kommune, og kvar sektor har dokumentert sitt arbeid.</li> <li>• Kommunen skal leggje til grunn universell utforming ved fysisk utforming av vegar og gangfelt (og forlenging av gangfelt) for å ta i vare eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetjingar.</li> </ul> <p><u>Ansvar: Plan og tekniske tenester</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen skal søke om tilskotsmidlar til gjennomføring av trafikktryggleikstiltak.</li> <li>• Administrasjonen legg fram framlegg til prioritering av nye tiltak ved behov. Dette gjerast i samband med budsjett- og økonomiplan-prosessen. Kommunestyret vedtek prioriteringa.</li> <li>• Prioritere tilstrekkelege midlar til gjennomføring av trafikktryggleikstiltak.</li> <li>• Kommunen si arealplanlegging, private reguleringsplanar og byggesaksbehandling skal gje føringar for trafikktryggleik i medhald av gjeldande trafikktryggleiksplan.</li> <li>• Gjennomføre dei nødvendige prosessane forut for gjennomføring av fysiske tiltak.</li> <li>• Gje innspel på verneforskrift for FV606 dersom den kjem.<sup>28</sup></li> <li>• Kartlegge behov og moglegheiter og busskur i heile Solund.</li> <li>• Kartlegge behov og moglegheiter for skilting 142 Barn i heile Solund.</li> <li>• Kartlegge behov og moglegheiter for fortau i heile Solund.</li> <li>• Kartlegge behov og moglegheiter for gatelyst i bygder i Solund.</li> <li>• Sende inn innspel til VLFK om fjerning av skog nord for sving ved Sildevika.</li> <li>• Be/ pålegge grunneigar gjere tiltak for å betre sikt ved eigedommane 26/25 ved fotgengarovergang ved Solund Næringsbygg og 26/23 i kryss i Hardbakke hamn.</li> <li>• Tilfredstillande vintervedlikehald med brøyting og strøing med omsyn til alle typar trafikantar.</li> <li>• Systematisk vedlikehald av dei kommunale vegane.</li> <li>• Etablere forskrift om redusert fart på sjø, og skilte i tråd med forskrift.</li> <li>• I samarbeid med helse og omsorg: Utdeling av gratis strøsand/ tilgang til strøsandboks for eldre i bygdene.</li> </ul>

<sup>28</sup> S. 162 <https://dms-cf-07.dimu.org/file/013AjPwokeU9>





	<p><u>Ansvar: Stab</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikktrygging skal vere årleg tema i AMU.</li></ul> <p><u>Ansvar: Oppvekst og kultur:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunen skal gjennomføre vurdering av særleg farleg skuleveg.</li></ul> <p><u>Ansvar: Helse og omsorg:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• I samarbeid med plan og teknisk: Utdeling av gratis strøsand/ tilgang til strøsandboks for eldre i bygdene.</li></ul>
--	--

### 5.3 Fysiske tiltak i trafikktryggingsarbeidet

Tiltak frå Trafikktryggingsplanen 2012 – 2019 som ikkje er gjennomført er synleggjort i handlingselen i vedlegget.

Nye skriftlege innspel om tiltak vert fortløpande registrert. Administrasjonen legg fram framlegg til prioritering av nye tiltak ved behov. Dette gjerast i samband med budsjett- og økonomiplanprosessen. Kommunestyret vedtek prioriteringa.

Plan- og tekniske tenester har ansvaret for trafikktrygge kommunevegar gjennom kontinuerleg vedlikehald og forvaltning etter veglova.

Tema	TILTAK
Fysiske tiltak som bidrar til å unngå trafikkulykker.	<p><u>Ansvar: Plan og tekniske tenester</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gjennomføre fysiske tiltak i samsvar med innmeldt behov og prioritering. Sjå tabell i vedlegg.</li><li>• Melde inn fysiske tiltak i samsvar med innmeldt behov og prioritering til Vestland fylkeskommune. Sjå tabell i vedlegg.</li><li>• Ved utforming av fysiske trafikktryggleikstiltak er det mål om å tilpasse planar og utforming slik at krav til universell utforming vert oppfylt.</li><li>• Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skulane (Hjartesone).</li><li>• Fokus på trafikktryggleik i samband med vegvedlikehald.</li><li>• Kantslått – gode rutinar på kommunale vegar og oppfølging mot fylkesvegane.</li><li>• Godt vintervedlikehald på kommunale og fylkeskommunale vegar – sjå til at driftskontraktar vert følgd opp skikkeleg.</li></ul>

#### 5.3.1 Vurdering av innspel om fysiske tiltak

Innspele er vurdert etter ei rekkje punkt:

1. Er innspelet relevant for dette planarbeidet, dersom ikkje, vert det vidareformidla til andre prosessar dersom det er relevant i noko det Solund kommune gjer.
2. Er innspelet frå høringsperioden 2018 – 2022? Dersom det er innspel frå førre plan, eller planen før utgår det. Det er nokre innspel som er aktualisert i ettertid gjennom arbeidet med trafikksikker kommune, regionale føringar eller innspel frå administrasjonen.
3. Er innspelet i tråd med nasjonale eller regionale føringar? Dette inneber alt frå planar, meldingar til føringane frå Statens vegvesen.
4. Er det i tråd med lokale føringar? Dette inneber gjeldande samfunnsdel, trafikksikkerkommune, med meir.
5. Kor stor er trafikkmengda og dermed konsekvensen av eit trafikkuhell/ vegstenging.
6. Konklusjon for kva ein gjer med innspelet.



Innspela er vurdert etter det nasjonale/regionale føringane også på dei kommunale vegane. Dette er gjort slik for å ha eit kriteriesett å arbeide utifrå, for at dei fylkeskommunale og kommunale vegane skal framstå likast mogeleg, og fordi Vestland fylkeskommune også vil kunne bestemme til dømes kva skilting som kan vere på dei kommunale vegane.

Innspela er i utgangspunktet vurdert slik at dei ikkje vert vurdert ytterlegare, dersom dei vert «avvist» på punktet før. Dvs, er ikkje innspelet til denne planen vert det ikkje vurdert ytterlegare, er ikkje innspelet i tråd med nasjonale/føringar, vert det ikkje vurdert vidare. Avvik frå denne måten å gjere det på kan skje, dersom det vert vurdert som viktig nok.

UTKAST



## 6. Økonomi og ansvar

Trafikksikkerheitstiltaka i denne planen vert rekna som innspel til økonomiplanen. Dersom tiltak skal gjennomførast over fleire år, skal dei prioriterast i budsjettet kvart år.

Sektorleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene for ikkje-fysiske tiltak innanfor eige budsjettområde. Fysiske tiltak vert innarbeida som eigen budsjettpost av sektoransvarleg.

## 7. Vurdering av måloppnåing i førre plan

Dei fleste ikkje-fysiske tiltak er kontinuerlege og gjennomførte. Dette inneber blant anna opplæring, utdeling av tryggingmateriell, planmessige tiltak, kontinuerlege vedlikeholdstiltak. Nokre tiltak knytt til sjøvegen er gjennomførte.

For fysiske tiltak er om lag 50 % av tiltaka løyst. Det var ei fyldig liste som også omfatta tiltaka som ikkje var gjennomført i planen frå før 2012 – 2019. Dette gjer at lista har kanskje vore unødvendig lang i førre periode. Solund kommune har ikkje søkt om fylkeskommunale midlar kvart år, og ein del av søknadane som har blitt sendt har fått avslag. Elles er nok vegen i Solund frå fylkeskommunalt.

## Vedlegg

### Bakgrunn for handsaming av innspel

Statens vegvesen har handbøker<sup>29</sup> for kryssingsstader for gåande, fartsdempende tiltak, veg og reiseliv, veg og dyreliv, vegrekkverk og andre trafikktryggingstiltak, trafikkskilt, i tillegg til ei svært lang liste med andre tema.

Nokre moment som er viktig å ha med seg i arbeidet med trafikktryggleik.

- **Fartshumpar** kan gje ei oppleving av meir støy, på grunn av retardasjon og akselerasjon knytt til humpen. Det er fleire omsyn som må vurderast før vi etablerer fartshumpar. I dei fleste tilfelle ønskjer vi å utføre ei fartsmåling for å dokumentere det faktiske fartsnivået. Vidare må det mellom anna takast omsyn til kollektivtrafikk, drift- og vedlikehald av vegen, støyforhold, og uttrykkingskøyretøy.<sup>30</sup>
- **Skilt om «born leikar»** er ikkje ein del av dei offentlege trafikkskilta vi kan nytte langs fylkesvegnettet. Difor vert skilt med bodskap om «born leikar» rekna som eit reklameskilt og noko vi i utgangspunktet ikkje set opp eller tillét å setje opp langs våre vegar. Erfaring tilseier at skiltet har liten effekt. Sjølv om skiltet vert sett opp, er det ikkje einstyddande med at fartsnivået går ned eller at ein kan opnar opp for at born leiker på eller like ved fylkesvegen. Som eit alternativ, har vi det offentlege **trafikkskiltet 142 Barn**<sup>31</sup>. I skiltforskrifta står det at skiltet varslar om stad på eller langs veg der barn ofte ferdast eller oppheld seg i samband med skule, barnehage eller leikeplass. Skiltet vert vurdert sett opp etter krav i Statens vegvesen si handbok N300 Trafikkskilt. Der står det at skilt 142 berre skal nyttast i samband med anlegg for barn, og ikkje skal brukast på ein måte som verkar legaliserande av leik på eller ved veg. Vi har ei streng haldning og ein restriktiv bruk av skiltet for å oppretthalde respekten for skiltet.

<sup>29</sup> <https://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Handboker>

<sup>30</sup> <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/innspelsloysing-til-trafikksikringstiltak/>

<sup>31</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>



- Ved etablering av **gangfelt** er det viktig merke seg at gangfelt ikkje er ei tiltak for å betre trafikktryggleiken men eit hjelpemiddel for dei mjuke trafikantane til å krysse vegen der trafikkmengda er så stor at ei kryssing av vegen vil vere vanskeleg å få til utan at bilistane må stoppe. Forsking visar at risikoen for påkøyrser kan auke i gangfelt som er lite brukt. Forklaringa er truleg at køyrande lett overser ein gåande som er i gangfelt, blant anna fordi hen ikkje forventar kryssing på denne staden. Samstundes viser det seg at gåande ser på gangfelt som ein trygg stad å krysse og kryssar vegen ofte utan å sjå seg føre. På bakgrunn av dette er det viktig å gjere ei heilskapleg vurdering før ein etablerer nye gangfelt.
- Oppsetting av nye **veglys** vert vurdert i tråd med Statens vegvesen sine handbøker N100 «Veg og gateutforming» og V124 «Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning». Veglys vert sett opp for å redusere talet på ulukker som skuldast vanskelege synsforhold på den mørke tida av døgnet, og er anbefalt når sparte samfunnsøkonomiske kostnader veg opp for kostnadane til anlegg og drift av veglysanlegget. Einslege lyspunkt er ikkje anbefalt, då dette kan opplevast synsnedsettjande og føre til blanding for dei som køyrer på vegen. Auget brukar tid på å venne seg til lys og mørke, og gåande i mørket mellom eventuelle lyspunkt kan verte vanskelege å oppdage. I denne saka har me difor vurdert veglys over lengre strekker knytt til busstoppa som er nemnt. På eksisterande veg er det krav om veglys på stader det t.d. er gangfelt, der gang- og sykkelveg kryssar fylkesvegen, rundkøyeringar, korte strekningar mellom allereie belyste strekningar eller på bruer lik eller lenger enn 100 meter utan fysisk skilje mot gang- og sykkelveg.
- I Noreg har vi etter vegtrafikklova to generelle **fartsgrenser**: 50 km/t i tettbygd strøk, og 80 km/t utanfor. Fartsgrenser vert vurdert etter kriterium i Statens vegvesen si handbok N300 Trafikkskilt. Skiltforskrifta fastset kven som har myndigheit til å treffe vedtak for om høgare fartsgrense enn det som følgjer av vegtrafikklova. For fylkesveg er det Statens vegvesen som har denne myndigheita. For fylkesvegar gjer først fylkeskommunen ei vurdering av fartsgrensa, og sender ei innstilling til vegvesenet om endra fartsgrense dersom vi finn grunnlag for å endre ho. Uavhengig av gjeldande fartsgrense, er den køyrande etter lov pålagt å tilpasse farta etter forholda slik at det ikkje vert til fare eller ulempe for andre.
  - Statistisk sentralbyrå definerer tettbygd strøk som ei samling av hus der det bur minst 200 personar og avstanden mellom husa normalt ikkje er meir enn 50 meter. Etter denne definisjonen kan Hardbakke og busetnaden i Sildevika reknast som tettbygd, og vi har difor gjort ei vurdering med utgangspunkt i fartsgrense for tettbygd strøk på strekninga Hardbakke til Sildevika. For hovudvegar med fortau gjennom tettbygd strøk, er det etter fartsgrensekriteria 40 eller 50 som skal nyttast i sentrumsområde, bustadområde og ved skular. Ut frå kriteria er det etter vår vurdering difor i orden å nytte fartsgrense 40 og 50 km/t slik det blir gjort på strekninga i dag.
  - Området frå Sildevika til Steinsund kan etter Statistisk sentralbyrå ikkje reknast som tettbygd, og lågaste fartsgrense vi har vurdert på denne strekninga er difor 60 km/t. 60 km/t nyttast etter kriteria i på vegar med mange avkøyrser, mykje gang- og sykkelaktivitet langs vegen og randbusetnad. Dette er ikkje tilfelle for strekninga mellom Sildevika og Steinsund. Busetnaden ligg relativt skjerma frå vegen, medan gang- og sykkelaktiviteten er låg målt i ein nasjonal målestokk.
  - Vi har difor sett på om fartsgrense 70 km/t kan vere aktuelt. 70 km/t nyttast i hovudsak på vegar med høg ulukkesrisiko. Dei siste 10 åra er det ikkje registrert nokon trafikkulukker på vegstrekninga, og det er heller ikkje andre forhold som gjev grunnlag for å setje ned fartsgrensa.

Alle momenta over er utklipp frå ulike handsamingar av konkrete saker som Vestland fylkeskommune har handsama, i tillegg til utklipp frå Vestland fylkeskommune si nettside (sjå fotnote). Desse syner kva føringar som vert lagt for til grunn for vurderingane for trafikktiltak frå regionale og sektormynde. Administrasjonen kan legge fram handsamingane på førespurnad.



## Andre vedlegg

Desse ligg som vedlegg i eige excel-skjema:

- Trafikktryggleikstiltak handlingsplan 2025 – 2037 - Fysiske tiltak.
- Oversikt over status på gjennomføring av ikkje-fysiske tiltak.
- Oversikt over gjennomføring av fysiske-tiltak i perioden 2012 – 2024.

UTKAST