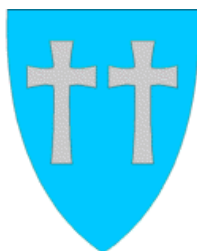


# *kommunedelplan for Trafikktrygging*

## 2013-2025

(revisjon av handlingsplan følgjar separat)



Gulen kommune

*JP 14/4309  
Sak 11/604*

***Forslag PLT / FVR,  
Høyringsutkast  
Vedtak 1. gongs høyring, FSK:  
Høyring av tryggingsplan (ca. 6 veke):  
Vedtak kommunestyret, FSK KOM:***

***forslag 14.11.2013  
forslag 11.2.2014  
12.3.2014  
25.4.2014  
23.5.2014 / 12.6.2014***

*Forord:*

*Planen gjeld vegnettet i heile kommunen og omfattar både fysiske tiltak og tiltak innan opplæring, informasjon, trafikk kontroll m.m.*

*Dokumentet er bygd opp med at det er henta inn bakgrunnsinformasjon frå Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Planen byggjer elles på tidlegare arbeid med "Aksjon Skuleveg", på (digitalt) trafikksynfaring 2.3.2011 med Statens Vegvesen (Sogn og Fjordane), politiet (lensmannen i Gulen) og representant frå buss sjøfør (Sogn Billag Fjord1).*

*Planen har status som temaplan etter plan og bygningslova.  
Planen har planID 2011005.*

*Planoppstart med planprogram vart vedteke 12.5.2011.  
Høyringsfrist 15.9.2011*

*Planarbeidet vart utsett og teke opp igjen i samband med oppstart for rullering av kommuneplanen for Gulen 2012 – 2024.*

*Planen skal erstatta planen frå 2001 med planID 1999010, vedteke i kommunestyremøte 21. juni 2001, sak 061/01.*

*I tillegg skal handlingsdelen bli oppdatert til dagens situasjon etter denne planen som legg mal for revidering av handlingsdelen basert på prioriteringsgrunnlaget.*

## Innhold:

|   |    |
|---|----|
| 1. Innleiing, bakgrunn og rammer.....   | 4  |
| 1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingsplan:.....  | 4  |
| Tabell med indeks 100 for året 2002 (tal 310 personar), kjelde SSB: .....   | 4  |
| 1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet .....  | 5  |
| 1.3 Plangruppe .....  | 7  |
| 1.4 Trafikktryggingsplanen og anna planarbeid.....  | 7  |
| 1.5 Lover og forskrifter.....   | 8  |
| 2. Visjon og målsetjing.....  | 8  |
| 3. Organisering av trafikktryggingsarbeidet.....  | 9  |
| 3.1 Opplæring og informasjon.....   | 9  |
| 3.2. Kontroll og overvaking.....  | 10 |
| 4. Registreringar og problemanalyse .....   | 11 |
| 4.1 Om trafikktrygging generelt og situasjonen i fylket.....  | 11 |
| 4.2 Omfanget av ulukker på vegnettet i Gulen kommune.....   | 11 |
| Kart: kjelde Handlingsplan for trafikktrygging i Sogn og Fjordane 2010 – 2013, side 32.....                               | 12 |
| Tabell: Tabellen viser på hvilke veger dødsulykkene skjedde i 2010 og hvor personer ble hardt skadet og drept i 2010..... | 12 |
| 4.2.1 kart over Gulen.....  | 13 |
| 4.3 Trafikkfarlege stader i Gulen kommune.....  | 14 |
| 4.4. Ulukkesårsaker.....  | 15 |
| 5. Tiltak .....   | 15 |
| 5.1 Tiltak på vegnett.....  | 16 |
| 5.2 Lokalisering, arealbruk .....   | 17 |
| 5.3 Tiltak utanfor det tradisjonelle trafikktryggings arbeidet.....   | 17 |
| 6. Administrative og budsjettmessige konsekvensar .....   | 17 |

# Trafikktryggingsplan for Gulen kommune

## 1. Innleiing, bakgrunn og rammer.

### 1.1 Bakgrunn for kommunal trafikktryggingsplan:

Siste aktuelle nytt:

208 personar omkom i trafikken i 2010.

168 personar omkom i trafikken i 2011.

154 personar omkom i trafikken i 2012

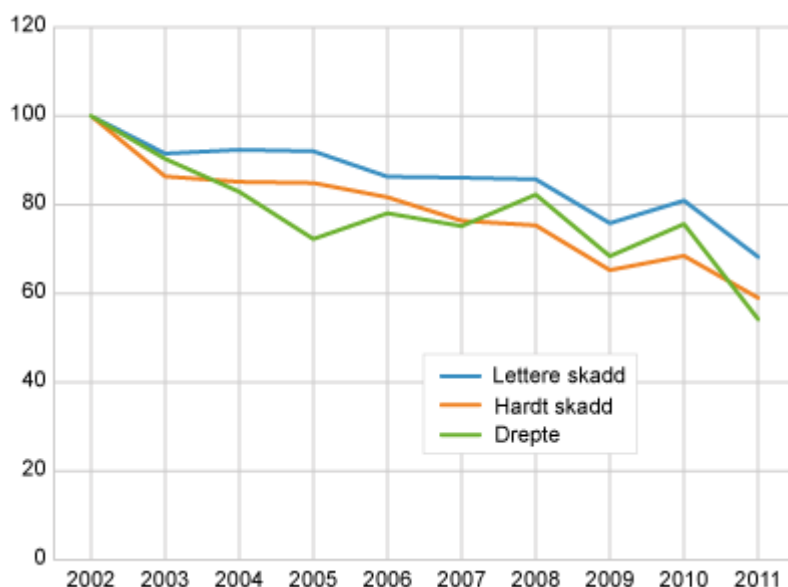
Statens vegvesen melder på heimeside 1.1.2013 om at dette er det lågaste talet sidan 1950.

Dette er 14 lavere enn i 2011. Kampen for å redusere antall drepte i trafikken fortsetter.

**Tabell med indeks 100 for året 2002 (tal 310 personar), kjelde SSB:**

sjå <http://www.ssb.no/vtuaar/>

Personer drept eller skadd, etter skadegrad. 2002-2011. 2002=100



I 2011 var det 36 ulukker (30 i 2010) i Region Vest (Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland), 33 personar omkom. I årsrapporten for ulukkes analysegruppa hjå Statens Vegvesen region Vest, har ein kome fram til følgjande årsaker til dødsulykkene i 2011 (2010):

- Førarfeil er ein gjennomgåande årsak
- Vegforhold er ein medverkande årsak i ulik grad
- Tekniske forhold ved køyretøyet
- Bilar med aktive og passive sikkerheitssystem kunne ha hindra eller redusert skadeomfanget
- Når ulukka fyrst hende, ville betre vegsikkerheitsstandard også redusert omfanget i 23 av dei 30 ulukkene
- Fleire menn enn kvinner omkom 9 kvinner og 27 menn (2010: 9 kvinner og 24 menn)
- Dei fleste av dei omkomne fotgjengarane var eldre personar (Statens Vegvesen, «Årsrapport for ulykkesanalysegruppen i Region Vest – 2010» s 5). Høg fart er ein av dei viktigaste årsakene til stort skadeomfang, og ungdom er mest utsette (unge førarar og passasjerar).

*Ulukkes gruppe i Region Vest legg vidare vekt på at eit vegsystem er eit såkalla ope system, i motsetning til kommersiell fly, tog og sjøtransport der det å få drive transport krev ei eller anna form for konsesjon. Dei som ikkje tilfredsstiller krava, misser konsesjonen for å driva vidare. Kontroll av kompetansen i eit ope system går føre seg ved kontrollar utført av politi og vegvesen. Sjansen for å verta stoppa i ein tilfeldig kontroll er relativt liten – men tilstade.*

*Ei dødsulukke i trafikken vart i 2009 kostnadsrekna til om lag 33 mill. kr i fylgje Statens vegvesen, medan ein hardt skada person kostar samfunnet om lag 10 mill. kr. Ulukkes kostnadene i Sogn og Fjordane kan ut i frå dette vera over ein milliard kroner årleg i snitt her i fylket (Fylkeskommunal handlingsplan 2010 – 2013). Over halvparten er då knytt til velferdstap for trafikantane, medan resten av kostnadene fordeler seg på produksjonstap, medisinske, materielle og administrative kostnader.*

*For å oppnå auka innsats i trafikktryggingsarbeidet, må ei rekkje verkemiddel takast i bruk. Stortinget har vedteke visjonen om 0 drepte og 0 hardt skadde i trafikken.*

*Her sit kommunane med ei sentral rolle, noko som m.a. kjem fram at kommunane vert oppmoda om å utarbeida kommunale trafikktryggingsplanar. Desse planane er ein føresetnad for å få tildelt statlege trafikktryggingsmidlar.*

*Frå og med 2001 vart kommunal trafikktryggleiksplan ein føresetnad for å få statlege trafikktryggingsmidlar.*

*Ein kommunal trafikktryggingsplan skal:*

- Fokusera på haldningsskapande tiltak gjennom at innbyggjarane, særleg born og unge ( og skulane i kommunen), vert trekt inn i trafikktryggingsarbeidet.*
- Gje oversikt over trafikkfarlege stader på alle vegane i kommunen, dvs. kommune, fylkes og riksvegar.*
- Syna prioritering av trafikktryggingstiltak, m.a. som grunnlag for søknad om statlege trafikktryggingsmidlar.*

## **1.2 Aktørar i trafikktryggingsarbeidet**

### **Samferdselsdepartementet:**

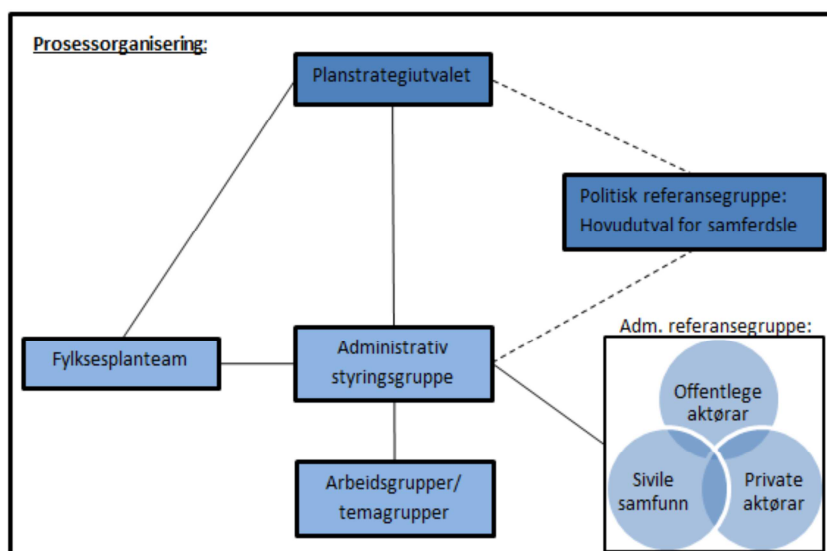
*Styrer trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Vegdirektoratet er det mest sentrale fagorganet for trafikktryggleik og har m.a. det overordna faglege og økonomiske ansvaret for vegsektoren.*

### **Fylkeskommunen:**

*Har eit sjølvstendig ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktrygginga i kommunen. Dette er eit pålegg heimla i § 40 a "ansvar for trafikktryggingsarbeid". Her heiter det: "Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikktryggingen i fylket". Frå og med 2010 tok fylkeskommunen over ansvaret for mange av riksvegane og fekk difor enno større ansvar for samferdsla og trafikktryggingsarbeidet.*

*Fylkeskommunen arbeider elles med trafikktrygging mellom anna gjennom opplæringsavdelinga, folkehelsearbeidet og rettleiing i arealplanlegging. Hovudutval for samferdsle har det politiske ansvaret for trafikktryggingsarbeidet i fylket. Dette ansvaret er vidare delegert til Fylkes trafikktryggingsutvalet (FTU).*

*Sjå prosessorganiseringskjema:*



I 2012 vart starta opp Regional transportplan for Sogn og Fjordane 2014 – 2023 (RTP) under ansvar av Fylkeskommunen.

Skisse for plantema og drøftingstema i regional transportplan:

Plantema:

- Fylkesvegnettet
- Riksvegnettet
- Kollektivtransport
- Luftfart
- Sjøtransport
- Jernbane
- Forvaltning og finansiering

Drøftingstema:

- Næringslivet sine interesser og behov
- Det offentlege sine interesser og behov
- Transport og busetnad
- Transport og klima
- Areal og transportplanlegging
- Utgreiingsbehov og spesialundersøkingar

### **Statens Vegvesen:**

Planlegg og gjennomfører ei rekkje trafikktryggingstiltak på riksvegane. Staten deltek og med tilskot til trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar, og har ansvaret for trafikkmessige tilhøve ved køyretøy og trafikantar på alle vegar.

Statens vegvesen er sekretær for FTU, og har dermed det praktiske ansvaret for utarbeiding av handlingsprogram for trafikktrygging.

I tillegg arbeidar statens vegvesen med RTP på vegne av fylkeskommunen. Frist 20.1.2013

I desember 2012 har kommunane i SFj fått spørsmål for å gje innspel om:

1. Tiltak langs fylkesveg - kva behov løyser tiltaket, til - frå (lengde på anlegget), spesielle forhold
2. Tiltak langs kommunal veg (viss anlegget kan vera alternativ til bruk av fylkesveg, bør det påpeikast)

### **Kommunane:**

Kommunane har ei svært viktig rolle i det lokale trafikktryggingarbeidet:

- Planarbeid etter plan og bygningslova

- Tiltak på kommunale vegar
- Trafikkopplæring i barnehagar og skular
- Informasjon til trafikantane

Den einskilde kommune har påverknad på tiltak på fylkes og riksvegar, trafikkopplæring og kontroll/overvaking m.a. i høve til korleis tiltak skal prioriterast. Kommunale trafikktryggingssplanar er ein føresetnad her. Kommunane kan og fastsetja fartsgrensene på kommunale vegar.

#### **Politi:**

- Politi, lensmann og utrykkingspolitiet (UP), gjennomfører kontroll av førarar og køyrety.
- Samarbeider med skule/barnehagar om trafikkopplæring.
- Etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader.
- Gir uttale i skiltsaker.

Ut over dette driv politiet med informasjon og førebyggjande arbeid i skular og barnehagar, rådgjeving til kommunen knytt til trafikktryggleik og reguleringar, skilting og innsamling av data ved trafikkulukker m.m. Politiet har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak.

#### **Fylkesmannen:**

Har og ein del trafikktryggleik som ein del av sine arbeidsområde. M.a. innan helseavdelinga (rusførebyggjande arbeid) og utdanningsavdelinga. Vidare har fylkesmannen eit ansvar knytt til m.a. kommunane si arealplanlegging, der trafikktryggleik vanlegvis og er eit tema.

#### **Trygg trafikk:**

Er ein landsomfattande organisasjon for det frivilljuge trafikktryggingssarbeidet. Trygg trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikktrygging for alle trafikantgrupper.

### **1.3 Plangruppe**

Plangruppe for rullering av kommuneplanen opptre også for rullering av trafikktryggingssplan. Deltakarar i plangruppe er: Rådmann, einingsleiar Plan, teknisk og utvikling, Kulturkonsulent, landbrukskonsulent, ingeniør bygg, plankonsulent. Plangruppe har henta inn opplysningar frå ungdomsskulane, og gjennomført møte med politirådet og ungdommens kommunestyre.

Planen for 2001 2008 vart ikkje rullert i 2008 grunna manglande kapasitet. I 2010 vart rullering prioritert for og i 2011 vart planarbeidet starta opp med planprogram. I 2011 hadde administrasjonen møte med statensvegen, politiet og Fjord1 for aktualisering av gjeldande handlingsdel for trafikktrygging 2001- 2004.

Planprogram for rullering av trafikktryggingssplan vart lagt ut på høyring etter oppstartsvedtak 12.5.2011. Høyringsfrist 15.9.2011.

Det kom inn 12 fråsegn med innspel til planoppstart innan høyringsperiode..

Høyringsfrist i lag med rulleringa av kommuneplanen er 22.3.2013.

Ansvaret for utarbeidinga av skriftleg plandokument har vore plankonsulent

### **1.4 Trafikktryggingssplanen og anna planarbeid**

Trafikktryggingssplanen er ein delplan i kommuneplanen. Planen skal syna kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste 4 åri.



Trafikktryggingssplanen er ein svært viktig del av det førebyggjande arbeidet for born og unge i Gulen kommune. Gode møteplassar, trygge og gode skuleveggar, bruk av refleks/sykkelhjelm, og anna oppseding i trafikkreglar, er godt førebyggjande arbeid.

I Lov av 24.juni nr.29 om folkehelsearbeid (folkehelseloven), heiter det m.a. følgjande: « Det er forsatt et stort potensiale i å fremme folkehelse og forebygge sykdom og for tidlig død, og det er et samfunnsansvar å bidra til god helse i hele befolkningen». Difor må og folkehelsearbeidet sjåast i samanheng med det førebyggjande trafikktryggleiksarbeidet i Gulen kommune.

Denne planen er ein del av det kommunale plansystemet i Gulen kommune. Planen syner kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste 4 åra og vil soleis leggja grunnlag for seinare detaljplanlegging/utbygging av einskildanlegg.

Planen skal endeleg vedtakast i kommunestyret.

## 1.5 Lover og forskrifter

Ei rekkje lover og forskrifter har innverknad på trafikktryggleiken og vegane:

- Vegtrafikklova med forskrifter, dannar grunnlaget for svært mange trafikktryggingstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyrety m.m.
- Veglova omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet, inndeling og nedlegging av vegar m.m. Det er og utarbeidd forskrifter og vegnormalar.
- Plan og bygningslova (PBL) er svært viktig i høve til å kunna gjennomføra fysiske tiltak i den einskilde kommune. Med heimel i PBL er det m.a. fastsett Rikspolitiske Retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegging.

Av overordna planar på nasjonalt nivå kan nemnast: Nasjonal transportplan, Nasjonal strategi for førebygging av personskadeulukker, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg, Regional Transportplan for Sogn og Fjordane og Plan for tiltak mot ungdomsulukker.

## 2. Visjon og målsetjing

I delmål og krav i det etterfølgjande er det m.a. teke utgangspunkt i Statens vegvesen si handbok 111: «Standard for drift og vedlikehald».

### **Visjon: Ingen drepne og ingen varig skadde i trafikken.**

Hovudmål:

- Trafikantane skal gjerast i stand til å ferdast trygt og sikkert på vegane.
- Ingen born skal vera utrygge på veg til skulen/barnehagen.
- Svake trafikantgrupper og vegbrukarar skal kjenna seg trygge i trafikken.
- Vegnettet og reguleringstiltak må utformast slik at risikoen for ulukker vert redusert.
- Økonomiske midlar til trafikktrygging skal bukast kostnadseffektivt.



### 3. Organisering av trafikktryggingsarbeidet.

#### 3.1 Opplæring og informasjon.

Det er mange faktorar som formar haldningar og åtferdsmønster. Dette er eit stort og viktig arbeid i det førebyggjande arbeidet for born og unge i Gulen kommune. For å lukkast her, må ein og få til eit godt, tverrfagleg samarbeid. Kontakt med born og ungdom er sjølvstøtt heilt avgjerande når ein arbeider med haldningar m.a. om ein skal få til oppførsel i trafikken. Her spelar og foreldre og føresette ei stor rolle.

##### Småbarnsalder:

Helsestasjonen gjev tilbod om å låna bilstol til nyfødde og fram til om lag 8 mnd.

##### Barnehagen:

Mange born er i barnehagen i frå 1 til fleire år. Difor er barnehagen og viktig for opplæring i trafikkunnskap og trafikkultur.

Det er i alt 4 kommunale barnehagar i kommunen (Eivindvik-Haveland, Brekke, Dalsøyra-Eidsbotn, Byrknes). 2 private barnehagar finnes på Brekke og Ånneland.

Det er ikkje opplyst at barnehagane har trafikkopplæring som eit direkte satsingsområde i planane sine. Når personalet tek ungene med på tur utanom barnehagane sine område, har dei stort fokus på at ungene skal ha på seg refleksvestar og på korleis ungene ter seg i trafikken.

##### Skulane:

Skulen er ein felles arena for alle born i 10 år. Difor ligg det og stort potensiale for å nå fram i det førebyggjande arbeidet gjennom skulane.

Det er 4 skular i kommunen (Eivindvik, Brekke, Dalsøyra og Byrknes).

I 6.klasse gjennomfører ein sykkelprøven.

I 10.klasse vert det arrangert årlege informasjonsmøte om føraropplæring – 16.åringar og føresette. Fokuset her er på mengdetrening m.a. informasjon om føraropplæring (lover/reglar) og om korleis privat lærekøyring (mengdetrening) bør gå føre seg.

Skulane har og jamt fokus på trafikkopplæring, etter Kunnskapsløftet. Læringsmåla for dette er:

- 1 – 4.årstrinn (kroppsøving): følgja trafikkreglar for fotgjengarar og sykklistar
- 5 – 7.årstrinn (kroppsøving): Praktisera trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel
- 8 – 10.årstrinn (naturfag): Gjera greie for korleis trafikksikkerheitsutstyr hindrar og minskar skader ved uhell og ulukker.

Utdanningsdirektoratet seier m.a. at « trafikkopplæring er en livslang læreprosess som handlar om å utvikle kompetanse til å mestre et samansett trafikkbilde i mange ulike kontekster. Opplæringa skal bidra til at ungdom utviklar evne til refleksjon, risikoforståelse og til å ta val. Skolen kan gi alle elever et viktig felles grunnlag for dette» ([www.udir.no](http://www.udir.no))

Dette syner at skulen er ein svært viktig arena i det trafikktryggingsarbeidet.

##### Politiet sitt arbeid innan undervisning:

- Politiet er på besøk i barnehagane.
- Politiet gjennomfører ordninga med "reflekspoliti" for 2 klassingane.

- I 5 – 6 klasse er det er det sykkelkontroll og undervisning i reglane for bruk av sykkel (trafikkreglar og bruk av hjelm).
- I 10 klasse er temaet diverse tilhøve kring russefeiringar, misbruk av alkohol m.m. Politiet i Gulen er og med på det årlege møtet som Austrheim vidaregåande skule / Gulen kommune og politiet i Gulen har med ungdom og føresette i høve til det å flytta på hybel i bl.a. Austrheim. På dette møtet er det og informasjon om verknad og konsekvensar av køyring i ruspåverka tilstand. For å gjera dette møtet betre, kan ein t.d. ta i bruk prøving av promillebriller, simulator m.m.

Andre tiltak:

#### Ungdom:

- Rådmann søker om midlar til ordninga « lokale transporttilbod for ungdom» (så lenge ordninga vert oppretthalden av Sogn og Fjordane fylkeskommune). Ordninga gjer at ungdommane kjem seg trygt heim frå aktivitetar både dag, kveld og natt. Her vert taxiane i kommunen nytta som transportmiddel.
- Få til ei ordning med å ta del i « Jentenes trafikkaksjon» ( som er sett i gang andre stader i fylket), der det vert sendt ut informasjon til jenter 16 – 18 år. Målet er å få jentene til å påverka gutane til å køyra trygt og fint.

#### Foreldre og føresette:

- Foreldre og føresette har stor innverknad på born og unge si åtferd i trafikken. Difor er og foreldra sine åtferd ved køyring til skule, barnehage, arrangement m.m., synlege døme som vert overførte til borna. Til tider er det og eit problem at borna vert køyrde « heilt til skuledøra» noko som skaper både trafikkproblem og fare for andre born. Dette syner og at trafikktrygging er eit viktig tema på foreldremøte i barnehage og skule.

#### Idrettslaga:

- Alle idrettslaga i kommunen er viktige mål i det trafikktryggande arbeidet. I lag med politiet, bør Vik kommune ha faste møte med idrettslaga om « Trygg transport til og frå fritidsaktivitetar». Her er idrettskretsen i Sogn og Fjordane ein sentral samarbeidspart.

#### Arbeidsgjevarar:

- Mange arbeidsplassar har køyring som større eller mindre del av verksemda. Bruk av køyretøy i teneste er truleg oftast den farlegaste delen av arbeidet. Vidare har kommunen ansvaret for tinging av skuleskyss. I samband med alle desse tenestene er det relevant å stilla krav om trafikktryggleik – både når det gjeld transportutstyr og gjennomføring ( trygg gjennomføring).

## **3.2. Kontroll og overvaking.**

Gulen og Solund utgjer ein vaktregion i politiet.

Politiet og Statens vegvesen har saman eit ansvar for overvaking/kontrollverksemd i trafikken. Politiet si trafikkovervaking gjeld alle sider ved vegtrafikken medan Statens Vegvesen har eit noko meir avgrensa arbeidsområde.

Hovudføremålet for kontrolltenesta er å få ned talet på trafikkulukker. Kontrollane vert difor retta mot dei områda som gjev størst trafikk messig effekt.

I årsrapporten for ulukkesgruppa i Region vest av 2010, heiter det m.a. at fartskontrollar og synleg politi er effektive tiltak for å få ned farten på vegane. I tillegg til at dokumentkontrollar

og tekniske kontrollar vil ha førebyggjande effekt på kva trafikantane tilet seg i trafikken. På bakgrunn av dette kjem ulukkesgruppa med framlegg om auka politikontrollar som eit resultat av nokre av ulukkene i 2010.

I « handlingsplan for trafikktrygging 2010 – 2013 i Sogn og Fjordane», vert det m.a. peika på meir målretta kontrollar (type kontroll, tid, stad, målgruppe), som ein strategi for å redusera uønskt åtfærd i trafikken, i samsvar med politiet og Statens vegvesen sine handlingsplanar.

## 4. Registreringar og problemanalyse

Trafikktrygging og tilstanden i dag

### 4.1 Om trafikktrygging generelt og situasjonen i fylket.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har utarbeidd handlingsplanar for trafikktrygging. I « Handlingsplan for trafikktrygging i Sogn og Fjordane 2010 – 2013», har ein vedteke følgjande satsingsområde:

Unge – foreldre arbeidsgjevar

Etter vegtrafikklova skal alle trafikkuhell med køyrety der det er personskade, gjevast melding om til politiet. Mange ulukker vert likevel aldri rapporterte. Dette gjeld særleg ulukker med lettare personskader. Ved trafikkuhell må minst 1 køyrety vera innblanda. Det vil seia at eineulukke på sykkel er trafikkulukke, medan eineulukke med fotgjengar er det ikkje. Difor skal og sykkelvelt med personskade meldast inn til politiet. Ein reknar med at dette ofte ikkje vert gjort. Difor er det og ein del mørketal her. Ulukkesregisteret er likevel det beste ein har. Det er det einaste registeret so seier noko om korleis ulukkene har gått føre seg. Difor er det og eit godt reiskap å nytta når ein skal vurdera tiltak mot trafikkulukker.

Aldersgruppa 15 – 24 år skil seg ut med mange skadde. Heile 32,5% av alle skadde var i denne gruppa. I gruppa 18 – 20 år er det meir enn 4 gonger så mange skadde bilførarar og nærare 9 gonger så mange skadde bilpassasjerar samanlikna med gruppa 45 – 54 (Handlingsplan for trafikktrygging Sogn og Fjordane 2010 – 2013 s 6).

Det vert ofte fokusert spesielt på drepne i trafikken. Dei siste 10 åra (1999 – 2008) har tal drepne variert mellom 2 og 13. Talet for 2002 var spesielt lågt, med 2 drepne. Ein kan ikkje forklara kvifor. Elles ligg tala innanfor det som er statistiske normale variasjonar (Handlingsplan for trafikktrygging i Sogn og Fjordane 2010 – 2013 s 16)

### 4.2 Omfanget av ulukker på vegnettet i Gulen kommune.

Tala byggjer på Statens Vegvesen sin statistikk ut frå ulukker som er rapporterte inn frå politiet. Informasjonen er henta frå Vegkontoret i Sogn og Fjordane. Samanlikna med elles i landet, har Sogn og Fjordane større del utforkøyringsulukker, men færre kryssulukker og påkøyring bakfrå. Dette kjem truleg av at dei to siste ulukkes typene for det meste skjer i tettbygde område (Handlingsplan for trafikktrygging i Sogn og Fjordane 2010 – 2013 s 18).





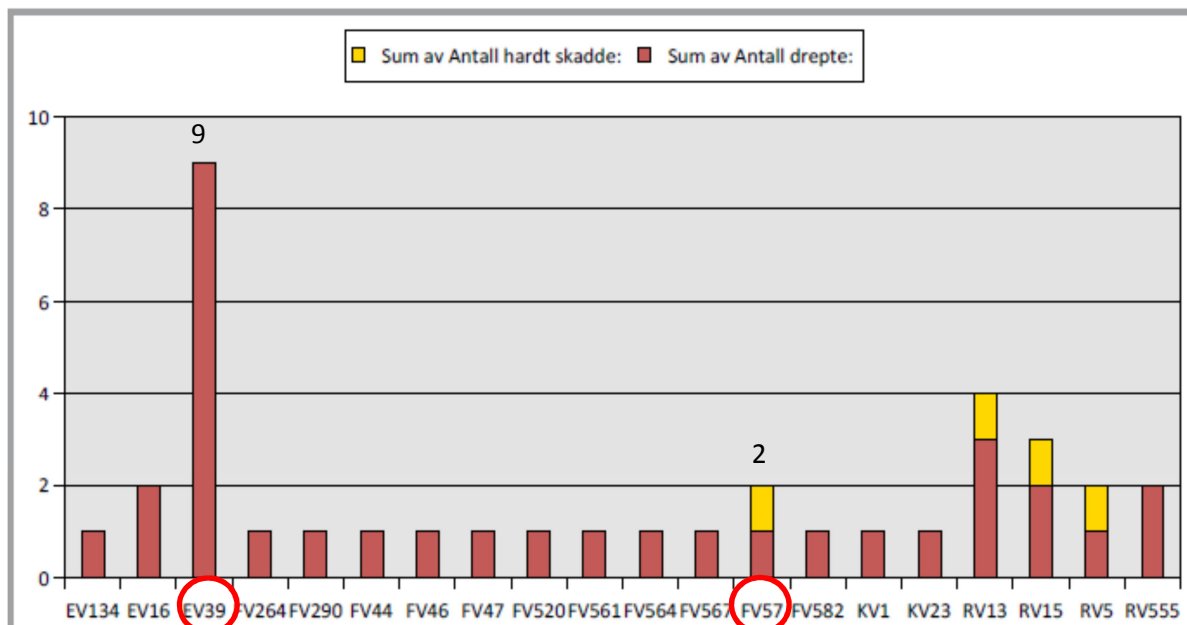
Omfanget av trafikkulukker i Gulen kommune varierer frå år til år. Innrapporterte tal ulukker frå 01.01.2008 – 31.12.2011, syner xx trafikkulukker i Gulen kommune. xx ulukker er registrerte som alvorleg skada og xx stk er registrert som lettare skada.

I førre planperiode var det registrert 2 drepne, 1 alvorleg skada og 12 lettare skada. Statens vegvesen opplyser at nokre faktorar som ein veit kan gje relativt store utslag positivt på ulukkesstatistikken, er betre og sikrere køyrety, og vegsikringar ( t.d. rekkverk med hindring av utforkøyring til sjø m.m.).

I Gulen kommune er utbetring av vegane stort sett knytte til ????. Statens vegvesen opplyser at ulukkene gjekk føre seg på ...

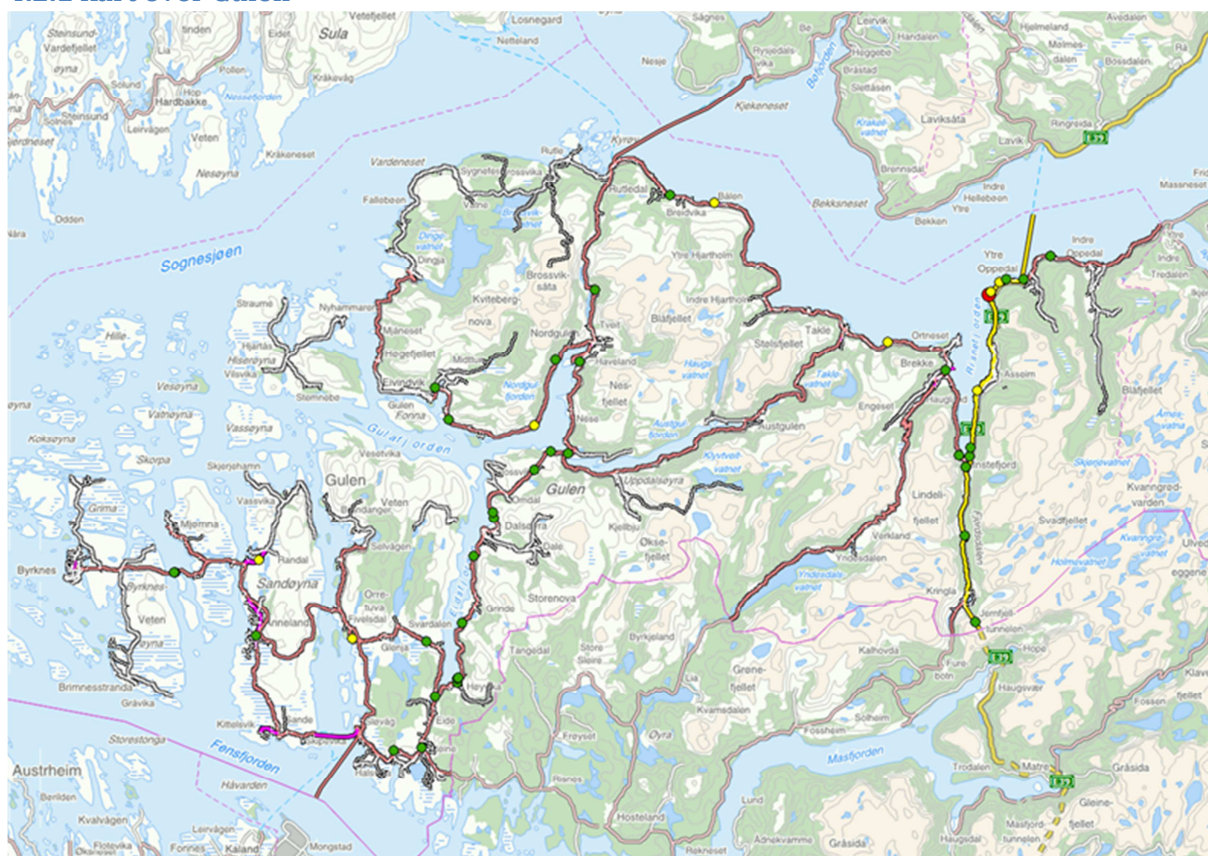
**Tabell: Tabellen viser på hvilke vegar dødsulykkene skjedde i 2010 og hvor personer ble hardt skadet og drept i 2010**

EV39 og FV57 går gjennom Gulen.



Tabell4: frå årsrapport for ulykkesanalysegruppen i Region vest -2010

#### 4.2.1 kart over Gulen



Kart: oversikt av ulykker i periode 2002 – 2010 i Gulen

forklaring:

grønt, lett skada (straks)ulykke

gult, alvorleg ulykke

raudt, ulykke med dødsfall





Det er og kome innspel på gatelys langs Fylkesvegar:  
FV01 Brekke  
FV04 Eivindvik

Langs ulike vegar i kommunen har Statens vegvesen på vegne av fylkeskommunen plassert skiltar for syklende, gjeld  
FV57 Sløvåg – Dalsøyra – Haveland – Rutledal  
FV04 Haveland – Eivindvik – Dingja  
Her manglar det trafikktryggingstiltak for sykklar.

#### 4.4. Ulukkesårsaker.

Flere undersøkingar (m.a. frå England) syner at menneskeleg feil er ein stor medverkande årsak til trafikkulukke. Det er mykje truleg at dette også gjeld for trafikkulukke i Gulen kommune, dvs. at menneskeleg åtferd i trafikken er ein stor medverkande årsak til ulukke. Altså at t.d. høg fart etter forholda kan gje alvorlege ulukke sjølv om vegen i utgangspunktet er god. Ei betring av vegstandarden i kommunen knytt til den mest trafikkfarlege vegen vår, RV 13, er difor ikkje aleine nok til å få ned talet på trafikkulukke. Ein må arbeida med haldningar i tillegg.

Detaljerte opplysningar frå Statens vegvesen om dei registrerte trafikkulukke, og såkalla «uhellskode», gjev følgjande opplysningar om trafikkulukke:

- Påkøyring bakfrå, møteing i kurve, utforkøyringar, velt i vegbana, forbikøyring, påkøyring av fotgjengar.

**Som skulevegar er det viktig med gang og sykkelveg knytt til delar av FV57 i bygd Dalsøyra, delar av FV01 i bygd Brekke, delar av FV04 i bygd Byrknes, delar av FV07 i bygd Eivindvik for å hindra ulukke mellom Gulatingstaden, Flolid og Sollibotn kai.**

## 5. Tiltak

På bakgrunn av visjon og målsetjing legg me til grunn følgjande tiltak:  
Sjekkliste:

- Organisatoriske tiltak, sjå ovanfor oversikt
- Tiltak på vegnett
  - Kommunale veger
  - Fylkesveger
  - Riksveger
- Lokalisering, arealbruk
- Trafikkopplæring i skule, sjå ovanfor oversikt
- Trafikanten informasjon, sjå ovanfor oversikt
- Kontroll og overvaking, sjå ovanfor oversikt
- Tiltak utanfor det tradisjonelle trafikktryggingarbeidet, forbindelse til andre planar

I vidare utarbeiding av handlingsdel bør ein vurdere strakstiltak. Mange av tiltaka er enkle og rimelege å gjennomføre.

Prioriteringsgrunnlag gjev mal for kvalifisering av alle mulige tiltak.



Følgjande tema kan vere aktuelt for kartlegging og stadfesting av prioriteringstal.

Kva er vurderingskriterier?

- Fortsetting av tiltak på handlingsdelen 2001-2004 som er enno ikkje gjennomført?
- Tiltak i og nær bygdene?
- Viktige sambindingsvegar ? E39, FV57, vegar tvers gjennom Gulen
- Kostnader? -> investeringstiltak / tilskotsmuligheit
- Viktig knytestpunkt? F.e. Eide krysset FV57 og FV570
- Strakstiltak?

Basert handbok 209 blir det utarbeidd ny tabell (basert på vedlagt notat «mulige trafikktryggingstiltak for Gulen, 14.11.13»

som viser følgjande element for kvar enkelt tiltak:

- Skildring
- Veg
- Areal (i bygd, i mark)
- Mål
- Type tiltak (straks – investerings-)
- Kostnadsoverslag
- Tilskot / bidrag
- Forhold til born og unge
- Ansvar for gjennomføring (Vegvesen, kommunen, anna)
- Kven deltar i gjennomføring (vegvesen, kommunen, skule, anna)
- Når skal tiltak vere ferdig (årstal)
- Forut setningar

Vektlegging av tiltak:

Ifølgje ovanfor element skal det utarbeidast vekttabell som oppsummert visas utgreiing for rekkjefølgje for prioritering. Kvar element får mulig vekt frå 1 til 3.

## 5.1 Tiltak på vegnett

Kommunale veger, med prioritering for sambindingsvegar på tvers av kommunen.

Eidsbotn – Byrknes

Dalsøyra - Brekke

Fylkesveger, FV57 og andre

Riksveger, E39

Knytestpunkt, Eide krysset, FV57 – FV570, mm.

Omsyn til særlege tiltak:

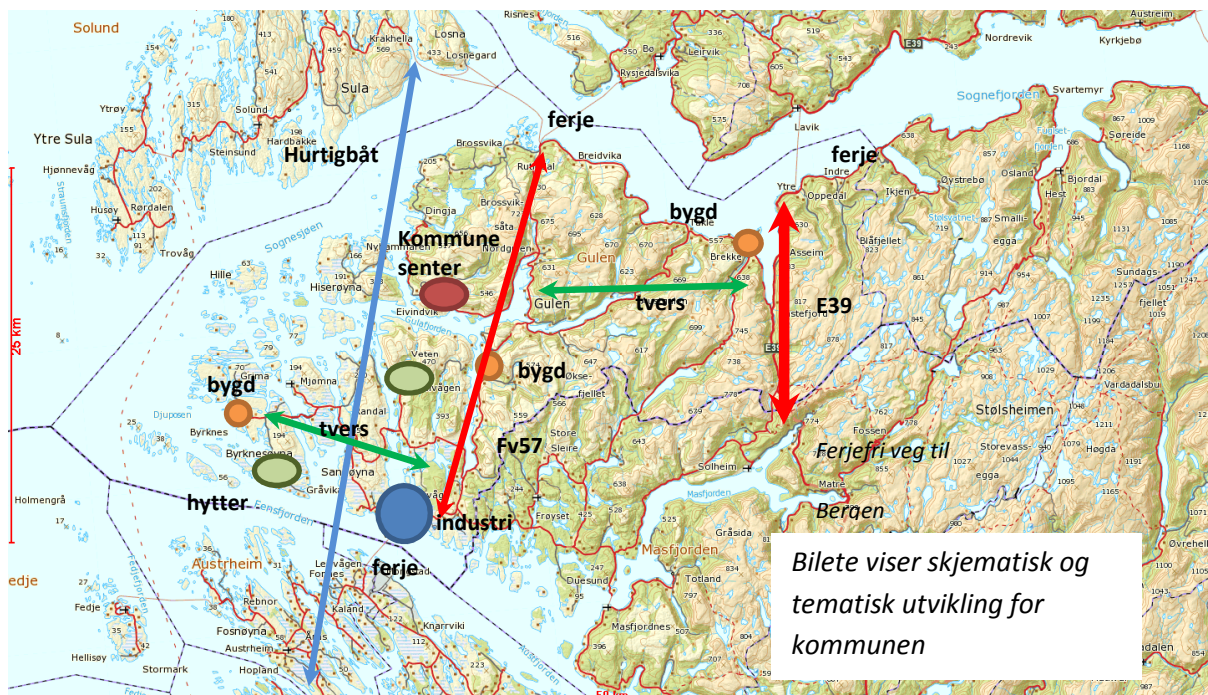
Snuplass?

Busskur?

Gatelys?

Gangveger?

Visjon for vidare utvikling i Gulen (kjelde: samfunnsdelen):



Hovud samferdsle går nord – sør med hurtigbåt, E39 og FV57. Einaste ferjefri veg er E39. På regional – nasjonal nivå pågår utarbeiding av transportplan med blant anna emna om ferjefri kjørevegar.

## 5.2 Lokalisering, arealbruk

Innanfor bygd  
Utanfor bygd

Snuplass?  
Avlastingsplass – busshaldeplass?  
Busshaldeplass på (hurtigbåt)kaia?

## 5.3 Tiltak utanfor det tradisjonelle trafikktryggings arbeidet

Gjeld i forbindelse med andre planar.  
For eksempel tilrettelegging for gang og sykkelveg langs Gåta byggefelt i Byrknes.  
Tiltak kan få høgre prioritet ifølgje planlegging i arealdelen for kommuneplanen for Gulen.  
Rulleringa pågår i periode 2012 - 2014, og det vart kartlagt:  
gang og sykkelvegar i bygdene:  
Brekke, Dalsøyra, Byrknes og tidlagre i Eivindvik, samt med Sløvåg-planen for veg FV57 mellom Eidsbotn og Sløvåg.

Me viser her og til overordna planlegging av RTP (regional transport plan) for Sogn og Fjordane. Ein av viktigaste tiltak for Gulen er rasfare sikringstiltak mellom Instefjord og Brekke på veg FV1, som enno ikkje fått høgre prioritet på fylkesnivå.

## 6. Administrative og budsjettmessige konsekvensar

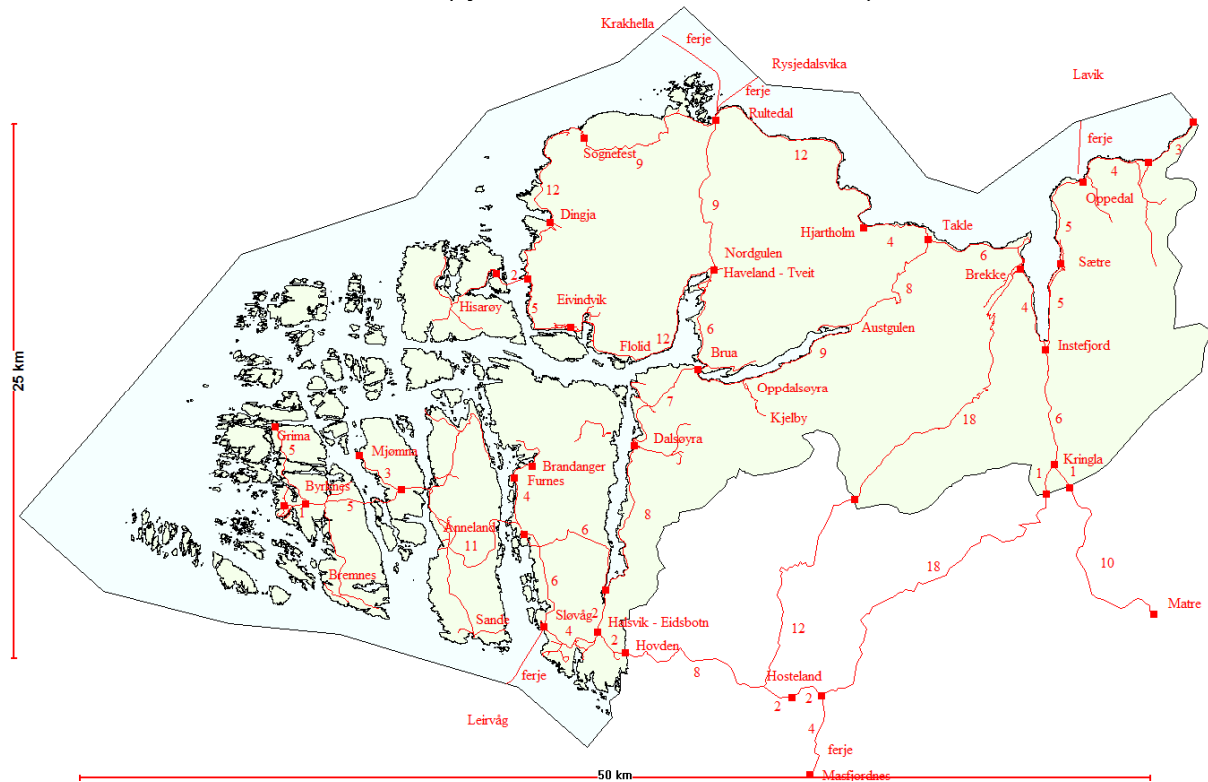
Ved utarbeiding av ny tabell for handlingsdelen skal kome fram konsekvensar. Det har samanheng med planlegging av tiltak for dei fyrstkomande 4 år.

Handlingsdelen for trafikktryggingstiltak skal gje innspel for årshjul med revidering av økonomiplanen for Gulen.

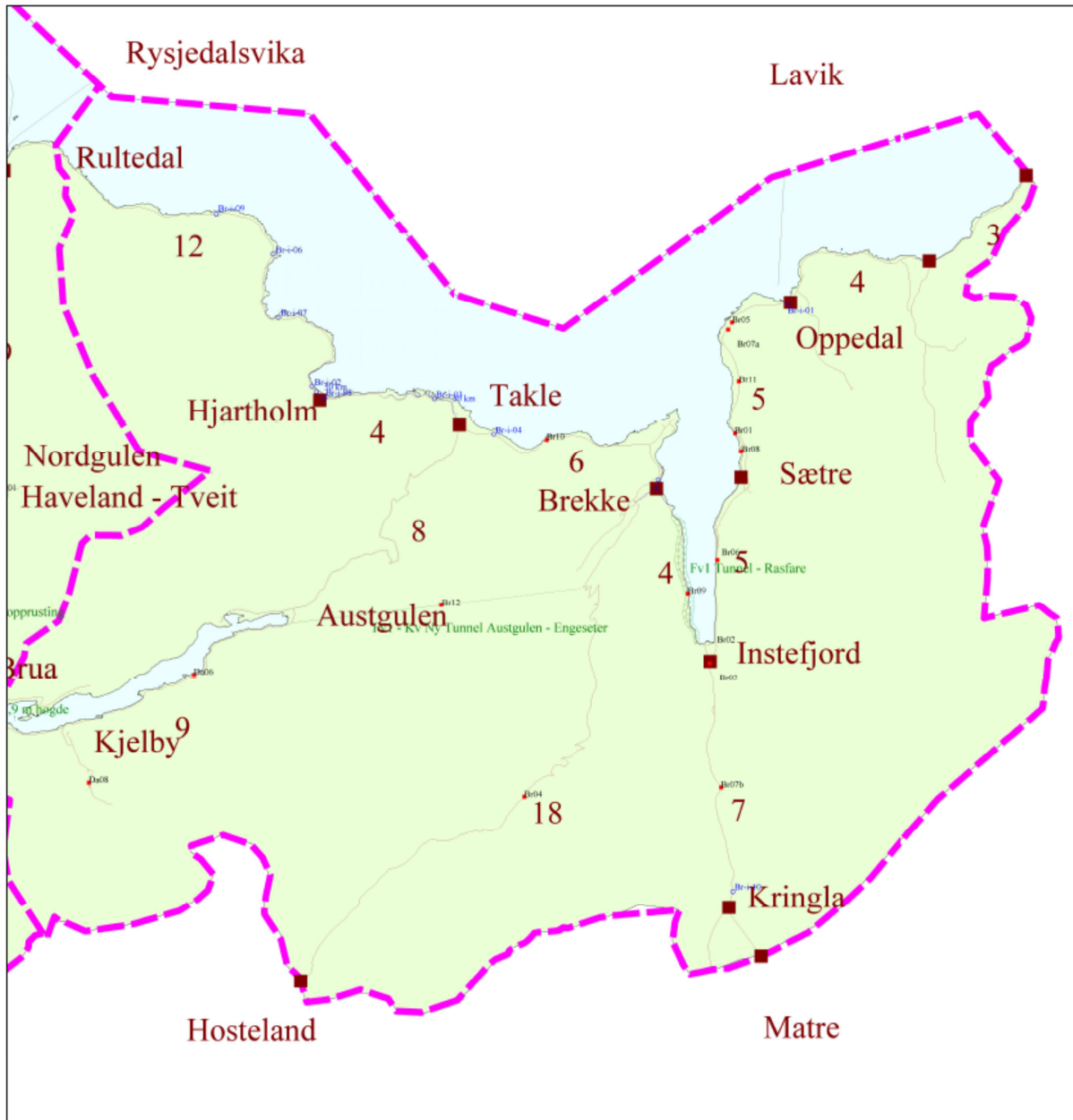
Her blir det vurdert om at tiltak avhengig av kvalifisering blir planlagt som prosjekt med investeringsplan.

Tilskotsordning «aksjon skuleveg» kan ha store konsekvensar for prioritering og planlegging av tiltak.

Oversikt av samferdsle for Gulen (kjelde samfunnsdelen for Gulen):

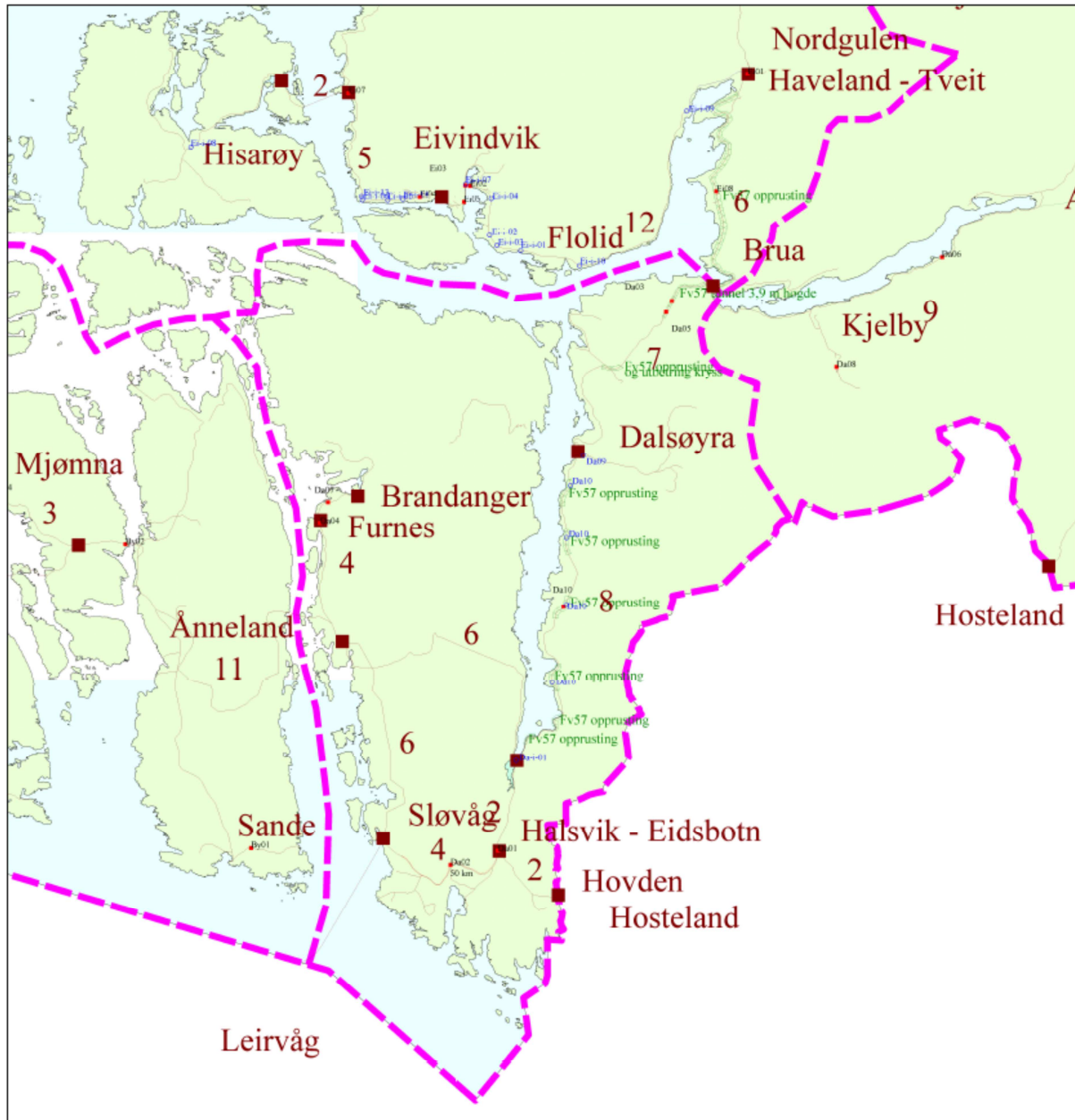


Vedlegg:  
Oversiktskart for kartlagde mulige tiltak for Gulen:  
Brekke



*Fleire innspel ligg langs vegen Brekke – Rutledal*

Dalsøyra:



Her er FV57 viktig tiltaksområde med innspel om opprusting svingane og særleg situasjonen med Tunnelen.

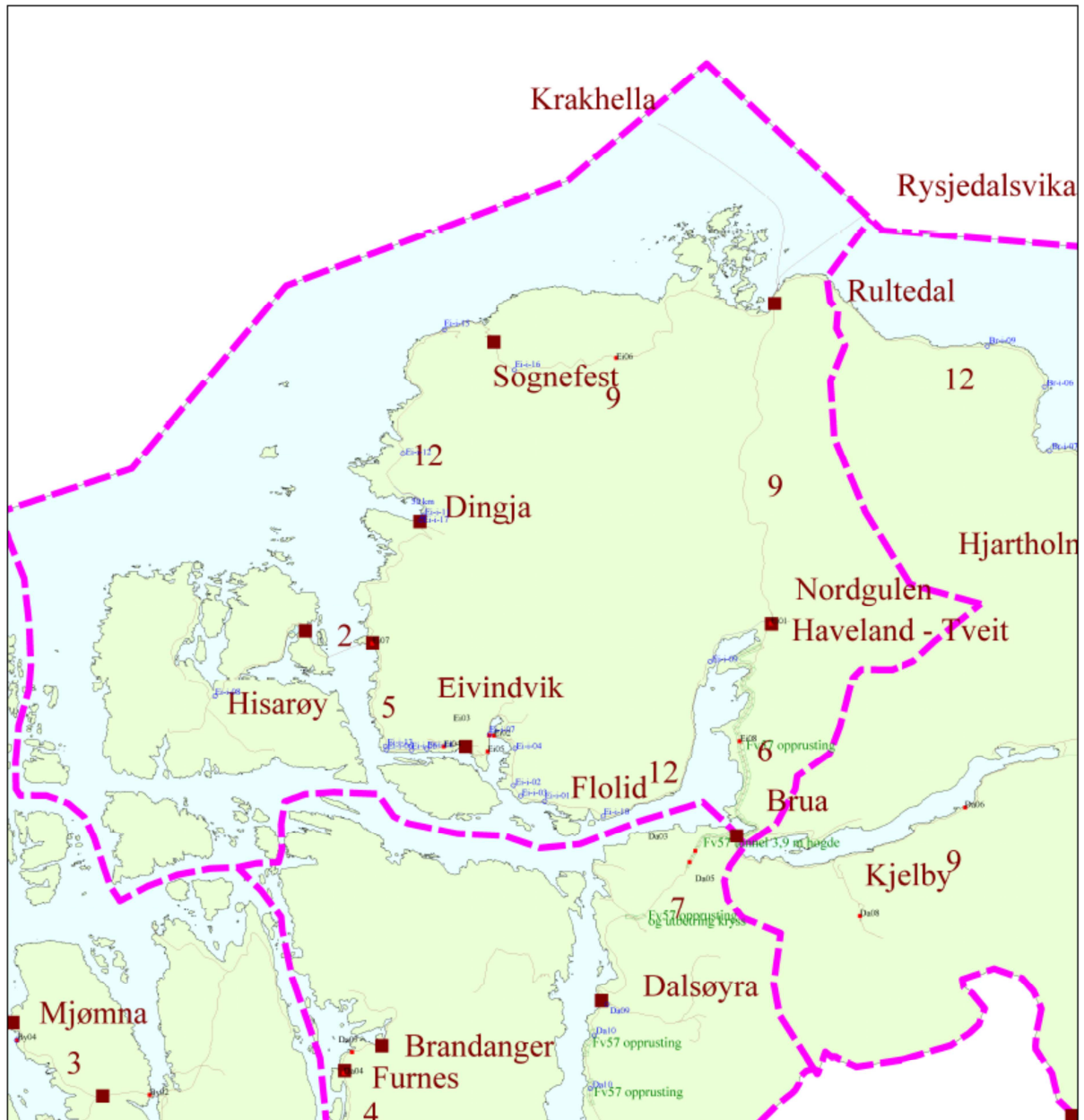


Byrknes:



I bygd Byrknes har arbeidsgruppe under bygdemøte med administrasjonen vist på utrygge situasjonen for trafikantar. Trøgt Snuplass på Mjømna kai er anna innspel.

Eivindvik:



I bygd Eivindvik vart det kartlagt fleire innspel. Her har kommunen tiltak før vegvesen kan overta vegen som fylkesveg frå og med Eivindvik til Sollibotn kai. I Dingja ligg innspel om nedsetting av fartsgrense.