



# PLAN FOR TRAFIKKTRYGGING REVISJON 2017

TIDSPERIODE 2018- 2025



Vedteken i kommunestyret  
14.12.2017, sak 101/17

Plan for trafikktrygging 2017

Utgåve: 1  
Dato: 2017-09-28

---

**DOKUMENTINFORMASJON**

Oppdragsgjevar: Selje kommune  
Rapportnamn: Plan for trafikktrygging 2017  
Utgåve/dato: 1/ 28.09.2017

Oppdrag: 613198-01–Trafikktryggingsplan Selje kommune  
Oppdragsskildring: Hovudrevisjon kommunal trafikktryggingsplan  
Oppdragsleiar: Diana Ekren Grundt  
Fag: Plan  
Tema: Trafikktryggleik

Skriven av: Diana Ekren Grundt  
Kvalitetskontroll: Nils Husabø

Asplan Viak AS [www.asplanviak.no](http://www.asplanviak.no)

Bilete på framsida: Oversyn Hoddevika, AV

---

*Planen erstattar «Plan for trafikktrygging revisjon 2010», som vart vedteken i kommunestyret 21.02.11, sak 004/11.*

<b>HANDSAMING</b>	<b>Dato</b>
<b>Formannskapet</b>	28.09.2017, sak FS- 072/17
<b>Offentleg høyring</b>	09.10.2017 - 06.11.2017
<b>Formannskapet</b>	23.11.2017, sak FS- 103/17
<b>Kommunestyret- vedtak av planen</b>	14.12.2017, sak KS- 101/17

## FØREORD

Trafikktryggingssplanen gjeld heile det offentlege vegnettet i Selje kommune og omfattar både fysiske tiltak og tiltak innan opplæring, informasjon, trafikk kontroll o.a.

Planen byggjer på tidlegare trafikktryggingssplan for kommunen, som sist vart vedteken i kommunestyret 21. februar 2011.

Ved revisjonen i år er det henta inn informasjon om trafikkfarlege stader, og om arbeid som vert gjort innan trafikktrygging.

Trafikktryggingssplanen handsamast politisk, og skal vurderast minst ein gong pr. kommunestyreperiode, og må om naudsynt reviderast ved behov.

Planen skal m.a nyttast ved budsjettarbeid og ved søknader om økonomiske midlar for trafikktrygging, t.d tilskotsmidlar frå Fylkeskommunen til kommunale trafikktryggingstiltak (TIK- midlar).

Planen skal syne kva for tiltak som skal prioriterast og få gjennomført dei neste åra, og vil såleis liggje til grunn for seinare detaljplanlegging, utbygging og andre aktivitetar.

Hovudføremål med planarbeidet er å gjera Selje kommune til ein meir trafikktrygg kommune. Stortingsmelding 40, 2015- 2016, «Trafikksikkerhetsarbeidet- samordning og organisering» peikar mellom anna på at regjeringa sitt hovudføremål med transportpolitikken er at det ikkje skal oppstå ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren. I samband med handsaming av Nasjonal transportplan (NTP) har Stortinget då vedteke «*ein visjon om eit transportsystem som i ikkje fører til tap av liv eller varig skade*»- Nullvisjonen.

Nullvisjonen er eit felles fundament for alt trafikktryggingssarbeid, som ulike departement, Statens vegvesen, politiet, kommunale og fylkeskommunale myndigheiter og interesseorganisasjonar. I tråd med nullvisjonen vert tiltak retta mot å redusere tal ulukker og skadeomfang ved møteulukker, ulukker ved utforkøyning, samt ulukker med gåande og syklende trafikkantar.

Planarbeidet vart varsla i mars 2017 ved avisannonse, på kommunen si heimeside, i brevform og i e-postar til ulike offentlege organ, lag, organisasjonar og til kommunale etatar, i samsvar med liste frå kommunen.

Administrativt frå kommunen si side har desse delteke i planarbeidet:

*Prosjektansvarleg:*

Terje Nybakk, tenesteleiar for kommunalteknikk

*Arbeidsgruppa har bestått av:*

Kristin Otneim Aarsnes, Driftsrådgjevar for oppvekst

Ragna Haaland, driftsrådgjevar for pleie og omsorg

Merete Nerland, tenesteleiar for eigedom

Ove Gunnar Aarsheim, leiar uteseksjonen- kommunalteknikk

Kristian Nave, tenesteleiar for plan og utvikling

Det kom inn mange innspel til planarbeidet, arbeidsutvalet vurderte alle innspela, og laga ei prioriteringsliste for tiltak dei meinte er relevante for trafikktryggingssplanen. Selje kommune har brukt lista som grunnlagsmateriale i samband med utarbeiding av endeleg framlegg til prioriteringar, jf. tabellar 4-7 s. 20-24 (med forklaring).

**INNHALDSLISTE**

<b>1</b>	<b>ORIENTERING</b> .....	<b>6</b>
1.1	BAKGRUNN FOR KOMMUNAL TRAFIKKTRYGGINGSPLAN.....	6
1.2	AKTØRAR I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET.....	6
1.3	SAMSPEL MELLOM TRAFIKKTRYGGINGSPLANEN OG ANNA PLANARBEID ...	8
1.4	LOVAR, FORSKRIFTER OG HANDBØKER .....	9
<b>2</b>	<b>TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I SELJE KOMMUNE I DAG</b> .....	<b>9</b>
2.1	TRAFIKKMØNSTER .....	9
2.2	KOMMUNALT ANSVAR FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEID .....	10
2.3	OPPLÆRING OG INFORMASJON.....	10
2.4	KONTROLL OG OVERVAKING .....	11
<b>3</b>	<b>TRAFIKKTRYGGLEIKEN – TILSTANDEN I DAG</b> .....	<b>11</b>
3.1	GENERELT OG STODA I FYLKET/DISTRIKTET .....	11
3.2	OMFANGET AV ULUKKER PÅ VEGNETTET I SELJE .....	14
3.3	TRAFIKKFARLEGE STADER I SELJE KOMMUNE .....	15
3.4	ULUKKESÅRSAKER .....	15
<b>4</b>	<b>MÅL OG PRIORITERINGAR</b> .....	<b>16</b>
4.1	MÅL .....	16
4.2	PRIORITERINGAR .....	16
<b>5</b>	<b>TILTAK FOR BETRA ÅTFERD I TRAFIKKEN</b> .....	<b>17</b>
5.1	OPPLÆRING OG HALDNINGSSKAPING .....	17
5.2	KONTROLL OG OVERVAKING .....	18
<b>6</b>	<b>VEGNETTET- FYSISKE TILTAK OG REGULERING</b> .....	<b>19</b>
6.1	GENERELL DRIFT OG VEDLIKEHALD.....	19
6.2	REGULERING/SKILTING .....	19
6.3	TILTAK PÅ VEGNETTET .....	19
	KOMMUNALE VEGAR – INVESTERING .....	20
	KOMMUNALE VEGAR – DRIFT .....	21

FYLKESKOMMUNALE VEGAR – INVESTERING .....	22
FYLKES KOMMUNALE VEGAR – DRIFT .....	23
7 OPPFØLGING OG VIDAREFØRING .....	24

# 1 ORIENTERING

## 1.1 BAKGRUNN FOR KOMMUNAL TRAFIKKTRYGGINGSPLAN

Trafikkulukker er eit omfattande problem i eit moderne samfunn, og berre i år 2016 omkom 135 personar på norske vegar, 117 menn og 35 kvinner. Over 5500 trafikkskadde vart meldt inn i politiet sitt register, der 656 vart hardt skada etter vegtrafikkulukker<sup>1</sup>. I tillegg til dette vert mange ulukker aldri melde, dette gjeld i særleg grad dei som ikkje omfattar personskade, eller som berre omfattar lettare personskadar. Samla tal skadde i Noreg kan vera 35.000-40.000 i året.

Uluukkene gjev store konsekvensar for den einskilde trafikkskadde, men også for samfunnet i form av økonomiske utslag. Tal frå Transportøkonomisk Institutt (TØI) syner at kostnader per lettare skada personskade er anslagsvis på 760 507 kroner, medan ei trafikkulukke der ein person vert drepen eller hardt skada er kostnadsrekna til høvesvis om lag 38,3 mill. og 12 mill. kroner<sup>2</sup>.

For å oppnå auka innsats i trafikktryggingsarbeidet, må ei rekkje verkemidlar takast i bruk. Her sit kommunane med ei sentral rolle, og frå og med 2001 har kommunal trafikktryggingsplan vore ein føresetnad for å kunna få tildelt statlege/fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar.

Kommunen har eit stort ansvar for å førebyggje ulukker på offentlege vegar, og har m.a ansvar gjennom folkehelselova for å fremje innbyggjarane si helse, bidra til å førebyggje skade eller lidingar og til å beskytte innbyggjarane mot faktorar som kan verka negativt på helsa. Her inneber dette at kommunen må arbeide systematisk med trafikktrygging.

Det ein vil oppnå med denne planen er:

- Fokusering på å halde fram med haldningsskapande tiltak, gjennom at alle innbyggjarane i kommunen vert trekt inn i trafikktryggingsarbeidet.
- Oversikt over trafikkfarlege stader på dei offentlege vegane i kommunen.
- Prioritering av trafikktryggingstiltak, m.a som grunnlag for søknader for trafikktryggingsmidlar og for vidare kommunalt arbeid med andre planar, som økonomiplan og budsjettarbeid.

## 1.2 AKTØRAR I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

Det er mange instansar som arbeider med veg og trafikk.

**Statens Vegvesen** har ansvar for ei rekkje tiltak og forvaltingsoppgåver, m.a:

Vegvesenet gjennomfører fleire haldningsskapande kampanjar/ulike tryggingskampanjar, og gjennomfører trafikktryggleikssynfaringar i samarbeid med kommunane. Trafikant- og køyretøyavdelinga hjå Statens vegvesen har ansvar for trafikkmessige tilhøve ved køyretøy

---

<sup>1</sup> Med *vegtrafikkulukke* forstås ein ei dødsulukke eller ei ulukke med personskade der skaden ikkje er ubetydeleg. Statistikk over vegtrafikkulukker er avgrensa til ulukker som skjer på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er open for ålmenn ferdsel. I ei vegtrafikkulukke må som regel minst eitt køyretøy vere innblanda.

<sup>2</sup> Kjelde: Analyse Trafikktryggleik, Trygg Trafikk, S.Fj.

og for trafikantar på alle vegar, og gjennomfører kontrollar på dette feltet. Dei er faginstans for skilting/oppmerking og har skiltmyndet på riks- og fylkesvegar.

**Fylkeskommunen** er eigar av fylkesvegnettet, og som fekk frå og med år 2010 ansvar for 80 % av vegnettet i fylket.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikklova § 40A eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktrygginga i fylket og det vert difor utarbeidd fireårig handlingsplan for trafikktrygging.

Fylkeskommunen tildeler tilskot til trafikktryggingstiltak på kommune- og fylkesvegar.

**Kommunane** eig og driv det kommunale vegnettet.

Hovudtrekka i kommunane sitt trafikktryggingarbeid går fram slik:

<i>Verkemiddel</i>	<i>Underlagt kommunen</i>	<i>Påverknad av statlege- og fylkesetatar</i>
Planarbeid etter plan- og bygningslova	•	
Tiltak på kommunale vegar	•	
Tiltak på fylkesvegar		•
Tiltak på riksvegar		•
Helsestasjon – informasjon til foreldre m.v.	•	
Trafikkopplæring i barnehage og skule	•	
Trafikkopplæring i vidaregåande skule		•
Overvaking og kontroll		•
Trafikantinformasjon	•	•

Kommunane kan påverke tiltak på fylkes- og riksvegar, trafikkopplæring og kontroll-/overvaking, m.a. i høve korleis tiltak skal prioriterast. Kommunale trafikktryggingplanar er her viktige. Kommunane kan også fastsetje fartsgrensene på kommunale vegar.

#### **Politiet:**

Politi, lensmann og utrykkingspoliti (UP) gjennomfører kontroll av førarar og køyretøy, har ansvar for trafikk/fartskontrollar.

Politiet samarbeider med skule/barnehage om trafikkopplæring. Dei etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader.

Politiet etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader og har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak. Vidare står dei for juridisk sakshandsaming ved inndraging av førarrett.

### Private og friviljuge organisasjonar mv.:

Trygg Trafikk er ein landsomfattande organisasjon for det friviljuge trafikktryggingsarbeidet, og fungerer som bindeledd mellom dette og offentlege myndigheiter. Organisasjonen gjev trafikkfagleg støtte til lag og organisasjonar, og har utarbeidd undervisningsmaterieill til bruk i skule og barnehage. Organisasjonen gjennomfører kampanjar og prosjekt, og gjev dessutan opplæring og informasjon om trafikktryggleik til barnehagar, skular, bedrifter, kommunar og myndigheiter. Organisasjonen har også ein eigen trafikklubb for born. Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper.

Andre organisasjonar som arbeider for trafikktryggleik er m.a motororganisasjonar som MA, KNA, NAF og andre trafikantorganisasjonar som t.d. motorsyssel- og sykkelorganisasjonar. Det finst og eigne organisasjonar for trafikkskadde.

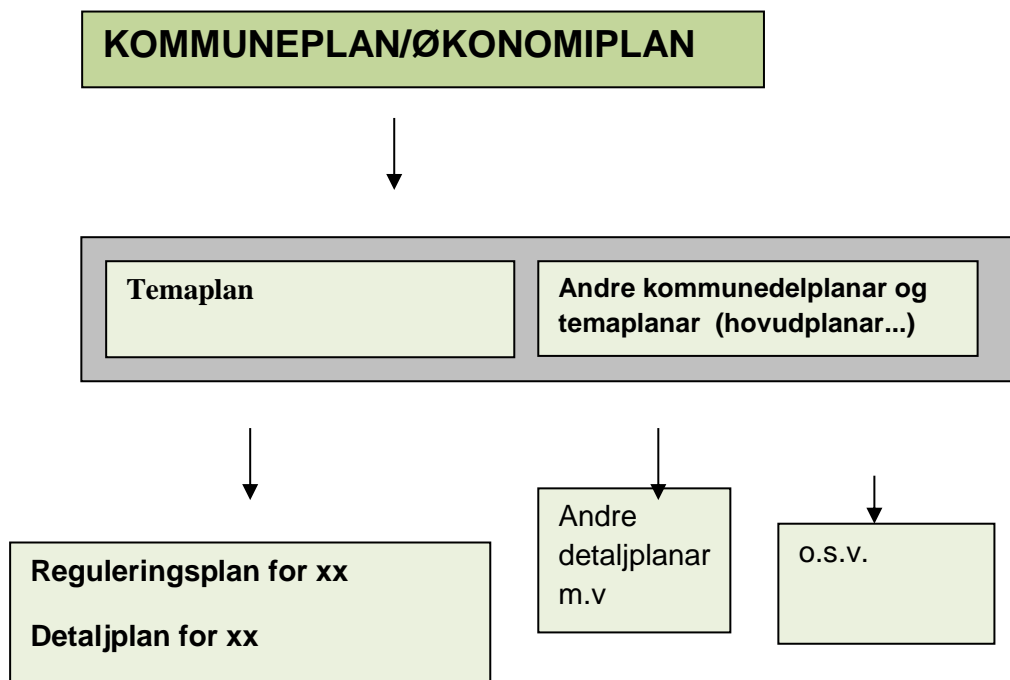
Trafikkskulane, busselskapa og drosjenæringa har også ei viktig rolle når det gjeld trafikktryggingsarbeidet.

### 1.3 SAMSPEL MELLOM TRAFIKKTRYGGINGSPLANEN OG ANNA PLANARBEID

Plan for trafikktrygging er ein del av det kommunale plansystemet. Planen skal syne kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste åra og vil såleis liggje til grunn for seinare detaljplanlegging, utbygging og andre aktivitetar.

Handlingsplanen for dei første åra skal rullerast kvart år – m.a. som eit grunnlag for økonomiplan- og budsjettarbeidet.

Denne planen sin plass i plansystemet kan illustrerast slik:





## 1.4 LOVAR, FORSKRIFTER OG HANDBØKER

Fleire lovar, forskrifter m.m. har innverknad på trafikktryggleiken og vegane. Følgjande er dei viktigaste:

- Vegtrafikklova med tilhøyrande forskrifter og utfyllande reglar dannar grunnlaget for svært mange trafikktryggingstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyretøy osv.
- Veglova omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet både på hovudvegar og lokalvegar. Vidare blir kostnadsfordelinga mellom staten, fylkeskommunen og kommunane avklart for riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar.
- I tillegg til dette har Statens vegvesen gjeve ut eigne handbøker. Desse er i første rekkje meint til bruk i etaten sjølv, men er også gjort tilgjengeleg for andre, t.d. kommunane. Ein viktig del av desse handbøkene er vegnormalane der krav til bygging og vedlikehald/drift av fylkesvegar/ riksvegar er sette opp. Dette dannar eit viktig grunnlag også for kommunale vegar.
- Plan og bygningslova (PBL) er svært viktig for å kunna gjennomføre fysiske tiltak i den enskilde kommune. Planlegging av vegar følgjer no reglane i PBL. Lova gir og det juridiske grunnlaget for oreigning av grunn i samband med iverksetjing av tiltak.

Med heimel i PBL er det fastsett Rikspolitiske Retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegging. Dette er viktig m.a. i høve til trafikktrygging.

## 2 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I SELJE KOMMUNE I DAG

### 2.1 TRAFIKKMØNSTER

Det er i dag registrert 2795 innbyggjarar i kommunen. Busetnaden er relativt spreidd, men det finst også fleire tettstader/grender. Dei tre største tettstadane er Selje, Leikanger og Flatraket.

Kommunen har ein del næringsverksemd. Næringsverksemda er trafikkskapande, og det finst noko tungtrafikk.

#### Fylkesvegar:

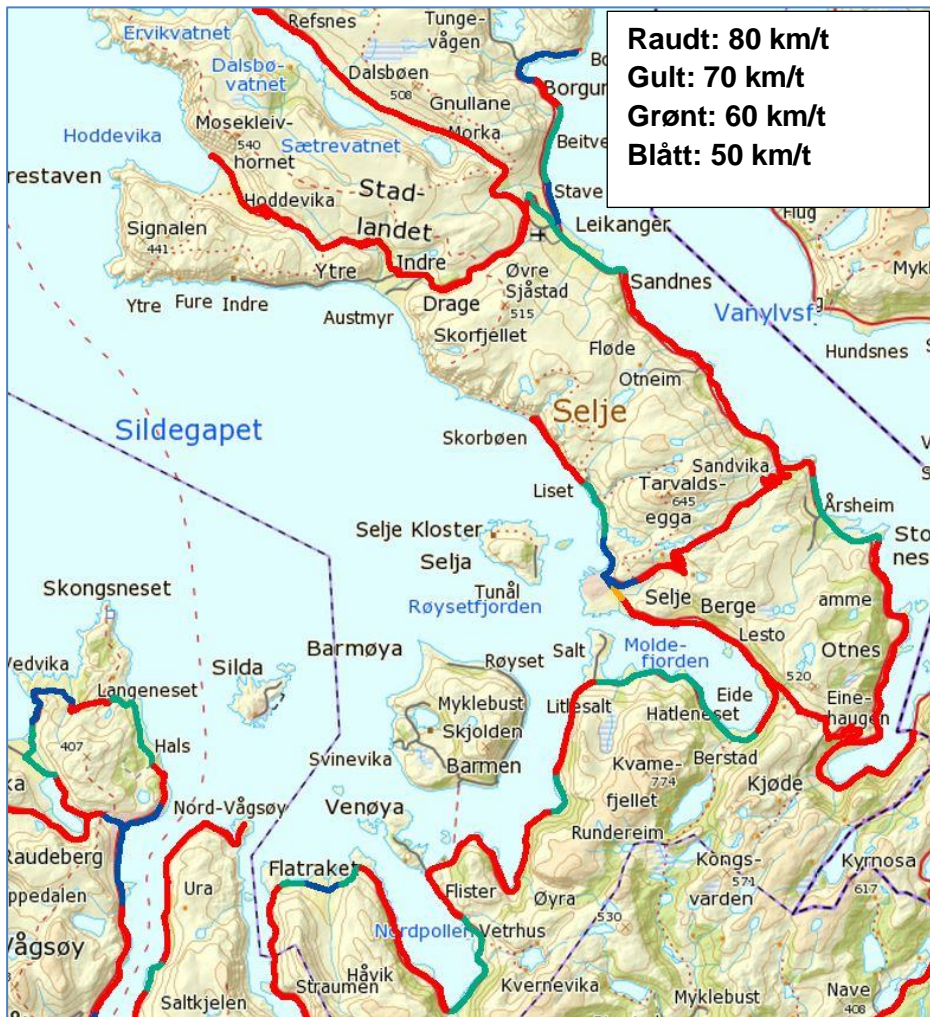
Det er større fylkesvegar frå Vågsøy grense via Flatraket til Selje sentrum og frå Møre og Romsdal grense (Åheim) til Kjøde og vidare til Selje sentrum og til Leikanger. Elles er det fylkesvegar frå Leikanger til grendene i nordre/ytre deler av kommunen og dessutan over fjellet mellom Årsheimsneset (Sandvik) og Selje Sentrum.

Det er varierende standard på fylkesvegnettet, og mykje av vegnettet er relativt smalt, svingete og delvis bratt.

#### Kommunale vegar:

Det kommunale vegnettet er på i alt ca. 60 km, også det med varierende standard.

## Oversikt over vegar/fartsgrenser:



Fartsgrenser i Selje kommune (Kjelde: Svv)

## 2.2 KOMMUNALT ANSVAR FOR TRAFIKKTRYGGINGSARBEID

Kommunen har ei svært viktig rolle for trafiktryggingsarbeidet. Fleire av vegane er både skuleveg og vegar som vert nytta for å koma til fritidsaktivitetar. Fleire av desse vegane vert opplevd som utrygge å ferdest på, særskild for mjuke trafikantar.

Eining for kommunalteknikk har ansvar for drift og teknisk planlegging av vegnettet, og dermed også for gjennomføring av fysisk trafiktrygging.

Eining for kommunalteknikk har også ansvar for sakshandsaming når det gjeld trafiktryggingsmidlar.

## 2.3 OPPLÆRING OG INFORMASJON

Det er fleire ulike faktorar som er med på å forme born og unge sine haldningar i trafikken. Det er difor viktig med samarbeid mellom ulike instansar dersom ein skal få eit godt resultat når det gjeld god oppførsel i trafikken.

Helsestasjonen:

Denne har ansvar for orientering - t.d. når det gjeld tryggingsutstyr - overfor familiar med små born.

Barnehagane:

Borna som går i barnehage får viktig opplæring i trafikkunnskap og trafikkultur. I kommunen finst no tre kommunale barnehagar, dette er Flatraket barnehage, Selje barnehage og Leikvang barnehage.

Grunnskulane:

Grunnskulen er ein felles arena for dei fleste born, og i desse 10 skuleåra er det eit stort potensiale for haldningsskaping. I kommunen er det i dag tre skular, og trafikkorientering er eit tema ved alle. Kommunen har overordna ansvar for skulane og for tryggleiken til elevane.

I innspelsrunden til oppstart av planarbeidet kom det fram at det ved Flatraket skule skal arrangerast foreldremøte der politi vert invitert til å snakke om førebyggjande arbeide, sikring i bil, samt om haldningar.

## 2.4 KONTROLL OG OVERVAKING

Trafikkovervakinga til politiet gjeld alle sider ved vegtrafikken, medan Statens vegvesen har eit noko meir avgrensa arbeidsområde, m.a. teknisk kontroll.

Politiet driv kontrollverksemd retta mot fart, promille, bruk av verneutstyr m.m. Det vert utarbeidd planar for kontrollinnsatsen.

Etterforskning av ulukker og andre trafikkfarlege tilhøve høyrer og til politiet sitt arbeid. Straff i slike saker skal ha preventiv verknad.

# 3 TRAFIKKTRYGGLEIKEN – TILSTANDEN I DAG

## 3.1 GENERELT OG STODA I FYLKET/DISTRIKTET

Etter vegtrafikklova skal alle trafikkuhell med personskaade rapporterast til politiet. For dødsulukker er rapporteringsgraden nær 100%. Sameleis er det høg rapporteringsgrad for ulukker med alvorlege personskaader. Mange skader vert aldri rapporterte - evt. berre rapporterte til forsikringsselskap, legevakt/sjukehus.

Ulukker med sykkel og moped vert ikkje rapporterte så ofte som ulukker med andre køyretøy. Det er også rekna med at det er mindre rapportering til lettare skadane er<sup>3</sup>.

Sogn og Fjordane Fylkeskommune utarbeider handlingsplanar for trafiktrygging, sist vedteken i fylkestinget 10.desember 2013 (*ny Fylkeskommunal Handlingsplan for trafiktrygging skal vedtakast des. 2017*)

I fylkeskommunal handlingsplan for trafiktrygging 2014-2017 er målsetjinga for fylket at: *«talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2024 skal vere halvert i høve til gjennomsnittleg tal på drepne og skadde i åra 2008-2011.»* I perioden 2008-2011 var det 119

---

<sup>3</sup> Kjelde: Fylkeskommunal handlingsplan for trafiktrygging 2014-2017

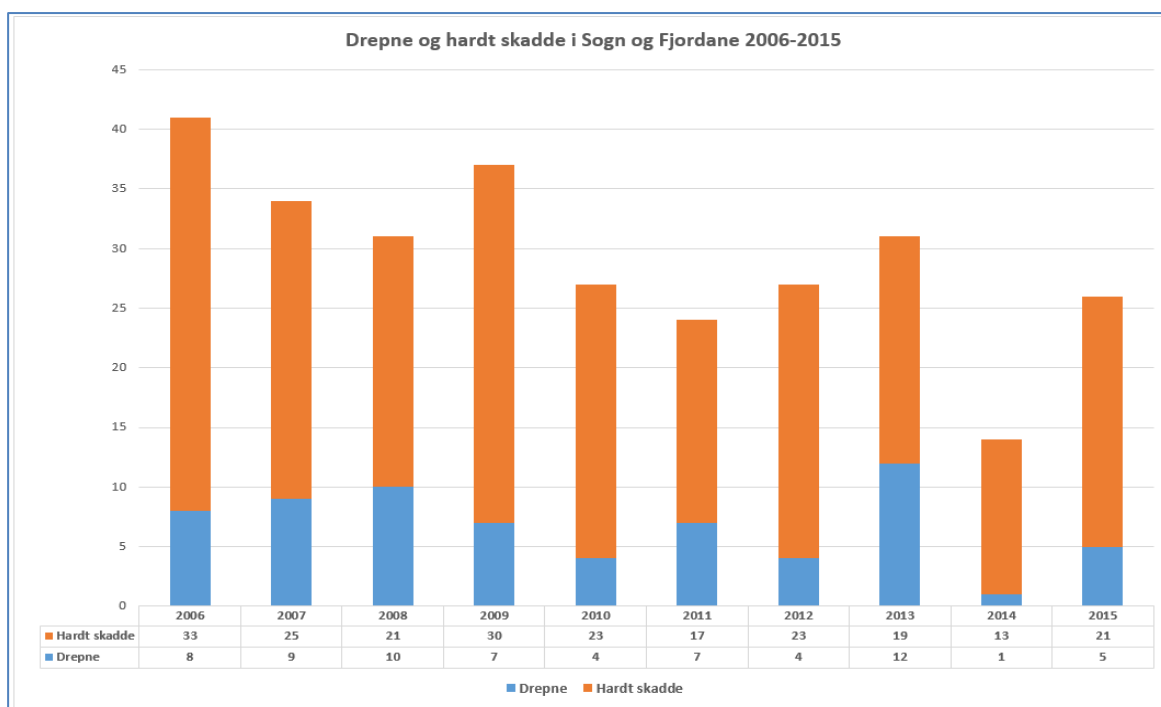
drepne og hardt skadde i politiregistrerte ulukker her i fylket, det vil seie om lag 30 i årleg snitt. Målet er såleis å vere nede på 15 i årleg snitt kring år 2024.

Informasjon under er henta frå Fylkeskommunal handlingsplan for trafikktrygging 2014-2017, ulukkesregisteret til SvV og Analyse Trafikktryggleik 2017 frå Trygg Trafikk.

### Ulukkesutvikling totalt i Sogn og Fjordane

Når det gjeld ulukker i høve til innbyggjartal, ligg fylket om lag på same nivå som landet totalt.

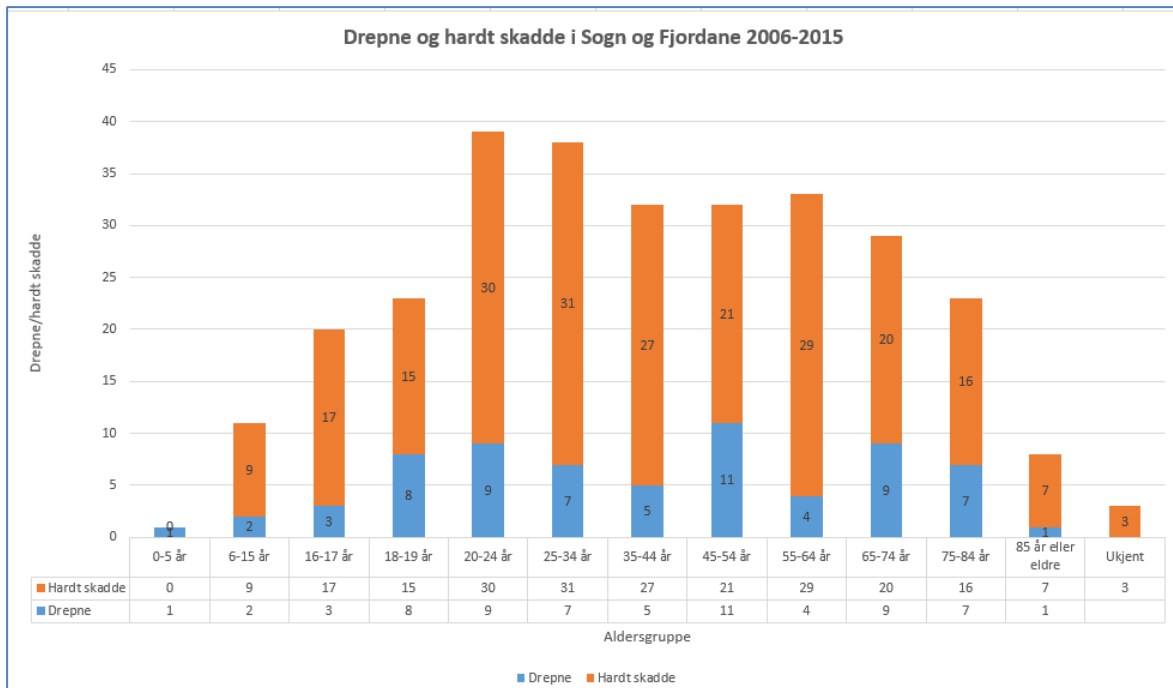
I perioden 2006- 2015 vart det rapportert 67 drepne og 225 hardt skadde her i Sogn og Fjordane, til saman 292 personar. I 2015 var det 5 drepne og 21 hardt skadde, tilsaman 26 drepne/hardt skadde. Snittet for perioden er høvevis på 6,7 drepne og 22,5 hardt skadde. Såleis er 2015 litt under snittet for 10- årsperioden, men tal drepne og hardt skadde varierer frå år til år, men i alt viser utviklinga over tid ein positiv tendens.



Figur 1: Talet på drepne og hardt skada per år i Sogn og Fjordane for perioden 2006-2015

## Aldersfordeling for omkomne og skadde i Sogn og Fjordane

Ulukkene fordeler seg slik:



Figur 2: Aldersgruppe drepne og hardt skada i Sogn og Fjordane for perioden 2006-2015

I perioden 2006-2015 ser vi av figuren at aldersgruppa 16- 19 år har flest drepne og hardt skadde samla sett. For aldersgruppa 20- 24 er også tala svært høge.

Aldersgruppa 45-54 år har også mange drepne, 11 stk. Gruppa har forholdsvis mange drepne i høve til tilgrensande aldersgrupper, som har høvesvis 5 og 4 drepne. Figuren syner at dei yngste og eldste er minst utsette for ulukker, men vi ser også at heile 17 av dei 67 drepne er i aldersgruppa 65 år og eldre.

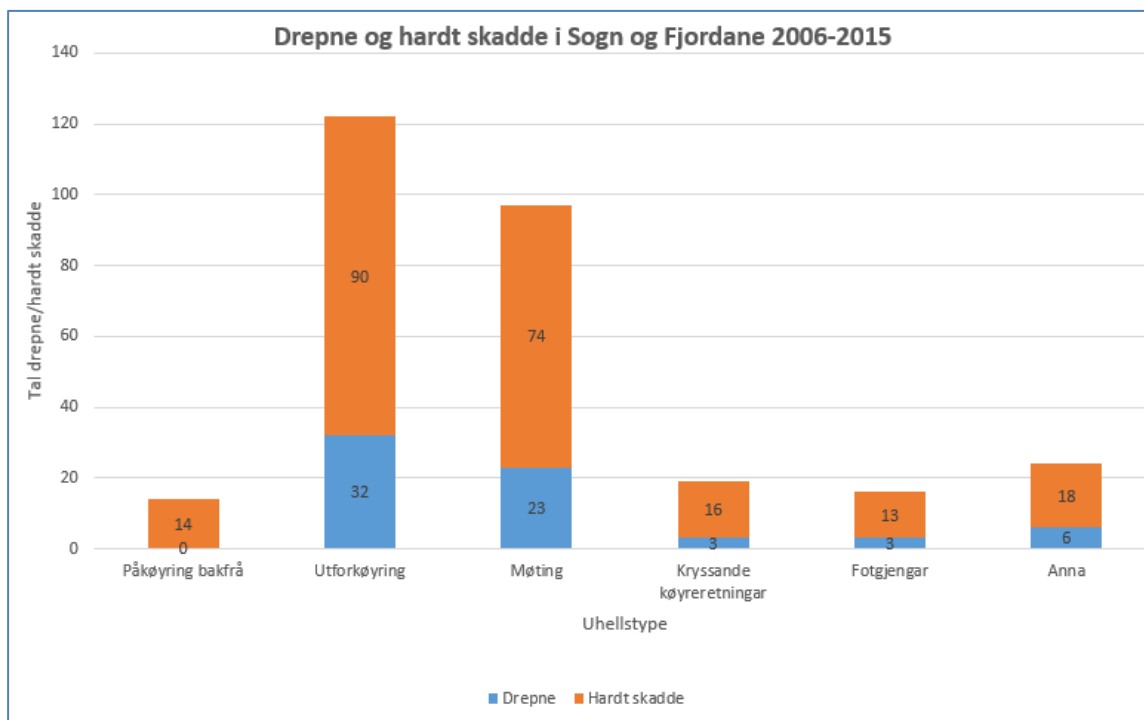
Vi ser heldigvis låge tal for den yngste aldersgruppa. Bakovervendt sikring av born mellom 1-3 år forventast å redusere risikoen for å verta drepne eller hardt skada med 35%.

### Ulukkestypar

Dei fleste ulukkene i perioden 2006- 2015 har skjedd ved utforkøyring eller møtekkollisjonar. Utforkøyringsulukker utgjør 42 % av totalen drepne og hardt skadde, der 32 personar vart drepne og 90 personar vart hardt skadde.

Møtekkollisjonar har nest flest hardt skadde og drepne med 33 % av totalen.

I kategorien «Anna» utgjør 8%, med 6 drepne og 14 hardt skadde. Kategorien inneheld til dømes ulukker med påkøyring av dyr, påkøyring av faste gjenstandar i vegbana, påkøyring av hol i vegbana, påkøyring av parkert køyretøy, og elles ulukker med uklår hending.



Figur 3: Uhellstype/uhellskategori drepne og hardt skadde i Sogn og Fjordane for perioden 2006-2015

### 3.2 OMFANGET AV ULUKKER PÅ VEGNETTET I SELJE

Omfanget av ulukker i ein kommune som Selje varierer frå år til år, og tala under viser alle politiregistrerte ulukker i Selje kommune i tidsrommet 1.1.2006- 31.12.2016:

#### Type ulukke:

Utforkøyring	20
Møteulukke	2
Påkøyring bakfrå	2
Fotgjengarar innblanda	2
Uhell i kryss	2

Tabell 1: Type ulukke

#### Skadeomfang:

Død	2
Hard skadd	3
Lettare skadd	33

Tabell 2: Skadeomfang

Slik det går fram av tabellane over, utgjør utforkøyring ein stor del av ulukkene, slik som elles for fylket. Alle som vart «hardt skada» var involvert i utforkøyringar. For møteulukkene var

skadeomfanget «lettare skada». I uhella der fotgjengarar vart involverte var skadeomfanget også «lettare skada».

### Aldersfordeling for personar som var involvert i trafikkulukker:

0-14 år	6
15-24 år	13
25-34 år	4
35-44 år	5
45-54 år	10
55-64 år	6
65-74 år	4
75 år og over	4

Tabell 3: Aldersfordeling på personar som vart skadde i trafikkulukker i Selje kommune: 2006- 2016

Aldersfordeling for personar som var innblanda i politirapporterte trafikkulukker syner at det er aldersgruppa 15- 24 år som er mest utsette i trafikken. Dette er nokså likt som for fylket elles.

### 3.3 TRAFIKKFARLEGE STADER I SELJE KOMMUNE

#### Lokalisering – politirapporterte ulukker 2006- 2016:

Vegvesenet har kartfesta kvar ulukkene har skjedd, og 26 av ulukkene hende på fylkesvegar og 4 ulukker hende på kommunale vegar. Fartsgrense på fylkesvegane var mellom 50 km/t og 80 km/t, på dei kommunale vegane 30 km/t og 50 km/t.

#### Registrering av potensielt farlege stader:

Statens vegvesen bør gjennomføre trafikktryggingssynfaring med kommunane med deltakarar frå t.d. lensmannskontor, kommune (teknisk etat og skulekontor) og busselskap.

Det vert vidare bygt på innspel frå skular, grendalag og andre som har sendt inn materiale i samband med utarbeiding av tidlegare utgåver av trafikktryggingssplanen, og også i samband med dette arbeidet.

Planarbeidet har vorte kunngjort i aviser og på kommunen si heimeside.

#### Spesielt om tilstanden på/ved skuleområda:

Innspela viste at mange er uroa over trafikksituasjonen der born ferdast. Det er m.a sterkt ynskje om gang-sykkelveg, lys ved overgangsfelt og fartsreducerande tiltak, tiltak som forbetrar siktforhold. Blanda trafikk av køyrande og mjuke trafikkantar fører til uro og skapar trafikkfarlege situasjonar.

### 3.4 ULUKKESÅRSAKER

Det er lett å tenkje seg at utforminga av vegen og fysiske tilhøve i/kring denne er den mest avgjerande faktoren når ein skal forklare korleis trafikkulukkene skjer. T.d. utgjør utforkøyringar ein stor del av ulukkene i Selje. Dette kan (og vil truleg ofte) vere eit resultat av manglande sikring.

Undersøkingar i større målestokk har likevel vist at i ca. 70% av tilfella er det menneskelege feil som er hovudårsak til trafikkulukke. Vegen/trafikkmiljøet og tekniske feil ved køyretyet er kvar årsak til ca. 3 - 6%. I 15 - 25% er årsaka ein kombinasjon mellom menneskelege feil og veg/trafikkmiljø. Totalt er menneskelege feil medverkande faktor i 95% av ulukkene.

Det er ikkje urimeleg å rekne med at det same mønsteret vil gjelde også i Selje: at menneskeleg åtfærd er den viktigaste årsaka til ulukker. Døme her er at for høg fart etter forholda, kan gje alvorlege ulukker sjølv der vegen i utgangspunktet er svært god.

## 4 MÅL OG PRIORITERINGAR

Null- visjonen er eit mål det må arbeidast med, med sikte på at ingen i framtida skal bli drepne eller hardt skadde i trafikken.

### 4.1 MÅL

Det viser deg at trafikkulukker ofte har samband med utforminga av og tilstanden av vegnettet, men det er også slik at trafikantane kan vera ei enda viktigare årsak til at ulukker skjer.

For at ein skal nærme seg visjonen ovanfor, er målet med denne planen difor todelt:

- Trafikantane si åtfærd skal endrast slik at risikoen for ulukker vert redusert
- Vegnettet med tilhøyrande reguleringar (skilting o.a) skal utformast slik at risikoen for ulukker vert minst mogeleg

### 4.2 PRIORITERINGAR

Ut frå innspela som kom i samband med oppstart av planarbeidet, laga arbeidsgruppa ei prioriteringsliste av tiltaka dei meiner Selje kommune bør ha som satsingsmål å få gjennomført. Kommunen/formannskapet har etter dette føreteke endringsframlegg, og desse er lagt inn i tabellane 4-7 under, omtala s. 20-24.

Ut frå ei vurdering av situasjonen i Selje, bør dette prioriterast:

#### **Prioriteringar når det gjeld betring av trafikantane si åtfærd:**

Ungdommar er mest utsette for trafikkuhell, og endring av haldningar og åtfærd i trafikken for desse er ein viktig føresetnad for å få ned ulukkestatla. Det skal difor satsast på, som tidlegare, å leggje vekt på trafikkopplæring og informasjon om trafikk til born og unge. Fart er ei viktig årsak til ulukker, og også ein faktor når det gjeld alvorsgraden av ulukker.

Kontrolltiltak for å redusere fartsnivået skal difor vere høgt prioriterte.

Ein del føresette skapar faresituasjonar med at dei køyrer borna fram til skulen, og det må difor leggjast til rette for at ein kan unngå dette.

Dersom det er ynskjeleg frå skulane, vil Trygg Trafikk tilby å kome og informere om arbeidet sitt, og synleggjere kvifor haldningsendringar kan vera særskilt viktige.



**Prioriteringar når det gjeld utforming av vegnettet:**

Kommunen må i første omgang prioritere tiltak som er knytte til born ferdast, dette er på skuleveggar og ved barnehagar.

Fartsreducerande tiltak på farlege strekkingar skal vere eit viktig verkemiddel. Fleire av innspela synte at det er ynskjeleg med fleire gang/sykkelvegar, og dette vil skapa tryggleik og færre ulukker.

## 5 TILTAK FOR BETRA ÅTFERD I TRAFIKKEN

### 5.1 OPPLÆRING OG HALDNINGSSKAPING

**Delmål ein skal arbeide fram mot:**

1. Barn og unge skal få grunnleggjande trafikkopplæring i skule og barnehage.
2. Føresette og andre vaksne skal i større grad delta i trafikktryggingsarbeidet og gjerast merksame på ansvaret, også som førebilete i høve til born og unge.
3. Opplæringa av nye bilførarar skal bli betre.

**Tiltak:**

Det må vere kontinuerleg opplæring frå barnehagestadiet og oppover i grunnskule, ungdomsskule og vidaregåande skule. Dette må følgjast opp med generell informasjon som vert retta inn også mot andre aldersgrupper, m.a. foreldregruppa.

- Bussopplæring for born (vidareføring frå førre plan): Born må verte flinkare å til å stå i kø ved ombordstiging, sitje i ro inni bussen og bruke belte heile tida inni bussen.
- Oppdra føresette (vidareføring frå førre plan) til at dei ikkje til ei kvar tid treng å køyre borna sine på skulen.
- Som anna døme på aktuelt tema (som ved førre plan) er det ynskje om at ungane i Djupedalen må påverkast til å nytte vegnettet med gangveggar akkurat som det er,- og ikkje gå opp på Fv 631.

**Barnehagane:**

Rutinane som er nemnde i kapittel 2 skal vidareførast og utviklast.

Barnehagane må halde fram med arbeidet m.a. ut frå Trygg Trafikk sitt materiale i samarbeid med politiet og andre aktuelle instansar/organisasjonar.

Trafikktryggingsarbeidet må takast inn i barnehagane sine planar.

### Skulane, generell trafikkopplæring:

Rutinane som er nemnde i kapittel 2 skal vidareførast og utviklast.

Grunnskulane i kommunen bør utarbeide eigne trafikkopplæringsplanar, og nytta dei aktivt.

Planane bør omfatte opplæring og haldningsskapande arbeid for kvart klassesetrinn, der ein i størst mogeleg grad søker samarbeid med dei ressursane som er på området. Ein tenkjer då t.d på politiet, trafikkstasjonen, billag, Trygg Trafikk, motororganisasjonar, køyreskulane m.m. Føresette bør involverast i dette arbeidet, og på den måten verte meir medvitne om eige ansvar for opplæring, trafikktryggingsarbeid og utvikling av gode haldningar hjå born og unge.

### Føraropplæring:

Det skal i 10.klasse haldast orienteringsmøte for 16- åringar og føresette, organisert av skulen, og der representantar frå vegvesenet møter for å orientere.

Parallelt med ovannemnde vert det tilrådd køyretrening med føresette. Målsetjing bør vera 150- 200 timar eigentrening føre det vert avlagt førarprøve.

### Andre aktuelle tiltak:

Det er ynskjeleg at frivillige organisasjonar i kommunen arrangerer opplysningskampanjar og aksjonar som gjeld trafikktryggleik- gjerne lokalt i grendene.

Både Statens vegvesen, Politi og Trygg Trafikk vil kunna ta dek i slike tiltak. Det same gjeld t.d bilorganisasjonane.

Politi og vegstyresmaktene sine trafikkaksjonar (trafikkkontrollar/fartskontrollar) har opplærande funksjon.

## 5.2 KONTROLL OG OVERVAKING

### **Delmål ein skal arbeide fram mot:**

1. Fartsnivået i trafikken skal og må reduserast
2. Kontroll og overvaking skal fremje ein betre trafikkultur

### **Tiltak:**

Rutinar som er nemnde i kapittel 2.4 skal førast vidare.

Det skal m.a. fokuserast på førar og køyreåttferd slik at ein får auka aktsemd i trafikken. Innsatsen skal rettast spesielt inn mot fart, og ein skal prioritere ulukkesutsette strekningar.

Det bør vere hyppige fartskontrollar m.a. for å få luka ut "verstingane" – eit aktuelt tiltak er "skjulte kontrollar".

Enkelte strekningar kan ha behov for overvaking pga. mange overskridingar av fartsgrensa. Av innspela ser vi fleire døme på område og strekningar som vert oppfatta som trafikkfarlege pga. høg fart:

- Hauane, Selje sentrum
- Korsabakken, Leikanger sentrum
- Gangeskaret, Flatraket
- Mot Fiskevegn
- Ved Stadladet skule
- Ved Leikvang barnehage
- Nollen- Stadlandet skule
- Barmsund; Skotneset- gamleskulen
- Ervik

## 6 VEGNETTET- FYSISKE TILTAK OG REGULERING

### 6.1 GENERELL DRIFT OG VEDLIKEHALD

Statens Vegvesen si handbok R 610: "Standard for drift og vedlikehald" gjeld riksvegar – mange av krava der skal sikre trafikktryggleiken. Det er ynskjeleg at vegvesenet også ved drift/vedlikehald av fylkesvegar følgjer handbok R 610 i størst mogleg grad.

Det er og viktig at vedlikehaldet har like god standard på alle roder av ein veg. Det kom inn fleire innspel som peika på at det er trong for m.a utbetring av siktforhold.

### 6.2 REGULERING/SKILTING

Lovleg køyrefart bør tilpassast vegen sin standard og trafikkmengd, dette for å reduserer trafikkfarlege situasjonar. Det bør leggjast vekt på å dokumentere vedtak som ligg bak eksisterande og planlagt skilting (m.a faresoner).

Det kom inn fleire innspel som omhandla ynskje om at fartsgrense vert sett ned fleire stader i kommunen. Det må vere eit mål at kommunen arbeider for å redusere fartsgrenser,- og at dette vert skilta riktig.

Det kom også inn innspel på at vikepliktskilt bør vurderast/endrast enkelte stader.

Skilting for kvar det er born som oppheld seg, samt for parkeringsareal må også arbeidast med.

Vegar med der høgste lovlege fart er 30 km/t bør ha fartshumpar.

### 6.3 TILTAK PÅ VEGNETTET

Dette omfattar permanente fysiske tiltak på vegane, som t.d fartshumparar, gangvegar og kryssutbetring. Aktuelle tiltak og prioriteringar går fram av tabellar under:

## KOMMUNALE VEGAR – INVESTERING

Nr. innspel	OMRÅDE	TILTAK	PRIORITERING	INVESTERINGAR
7C	Byggefelt i Djupedalen	Gangveg, mellom byggefelt	1	RS 150.000 kr
7A 29A	Nedom Seljetunet	Fortau/gangveg (til Hammersvik)	1	1.etappe: 300m/600.000 kr
7B	Selje sentrum	Utarbeide plan for G/Sveg	1	
29C 7A	Selje	Fortau langs Fv 618	1	
16I 20E	Bensinstasjon - eldretun	Gang/sykkelveg (mot Stave)	2	1.etappe: 300m/600.000 kr
20C	Stadlandet	Forlenga gangveg (mot Stave)	2	
5M	Leikanger, ved bensinstasjonen og industriområde	Flytte krysset	3	Flytting av kryss/ RS.600.000 kr
2A	Selje sentrum/ Kyrkjevegen	Gatelys	4	Veglys/fortau/ 275 m /650.000 kr.
2B	Selje sentrum/ Kyrkjevegen	Fortau	4	
6A 25A	Flatraket, g/s veg til avkøyrsla til bustadfelt	Gang/sykkelveg	5	Om lag 150 m RS 600.000 kr
6A 25A	Flatraket	Gang/sykkelveg	6	1.etappe – 300 m / 650.000 kr.
25A 6A	Flatraket skule- Gangeskaret	Gang/sykkelveg	6	
1A	Selje sentrum/ Hauane	Fartshumpar	7	RS 650.000 kr
3A	Leikanger sentrum/ Korsabakken	Gatelys	7	
17C	Djupedalen	Lys i feltet + langs gangsti	7	
18B	Ferjekaia	Lys	7	
28	Ervik	Høgare fartshumparar, redusere fartsgrensa	7	
29A	Selje	Fartshumpar, veg v/skulen	7	
5B	Otneim - Nollaneset	Forlenga gangveg rundt svingen på innsida av vegen	8	300 m/750.000 kr
8A	Hoddevika	Lys	9	RS 750.000 kr

Tabell 4: Framlegg til prioriteringar føreteke av Selje kommune

**KOMMUNALE VEGAR – DRIFT**

Nr. innspel	OMRÅDE	TILTAK	KOSTNAD
5L	Leikanger, ved bensinstasjonen og industriområde	Fjerne tre/grønt/hekk/vegetasjon	<b>Lavkostnad</b>
15B	Stadlandet skule v/ nedkøyring til Leikvang barnehage	Bruke media, t.d lokalavis, for å belyse problemstillinga med bilistar/gangfelt	<b>Lavkostnad</b>
15C	Stadlandet skule v/ nedkøyring til Leikvang barnehage	Skilt om skule/bhg	<b>Lavkostnad</b>
15D, 20C	Stadlandet skule v/ nedkøyring til Leikvang barnehage	Fjerne hekk	<b>Lavkostnad</b>
16D	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Utbetre sikt i vegkryss mot bhg	<b>Lavkostnad</b>
18C	Ferjekaia	Gjerde	<b>Lavkostnad</b>
20C 15D	Stadlandet	Utbetre sikt (hekk)	<b>Lavkostnad</b>

Tabell 5: Framlegg til prioriteringar føreteke av Selje kommune

**Lavkostnader:**

Dette er tiltak som som kan gjennomførast med mindre/lågare kostnad og ved bruk av årlege vedlikehaldsmidlar (gjeld for både kommunale/fylkeskommunale).

Tettstaden Selje og omkringliggende område er for denne planperioden prioritert høgt, då området ikkje har vore prioritert dei siste åra. Fleire av innspela peikar også på at det er trong for å betra tilhøva for mjuke trafikkantar.

**KOMMENTAR:**

KOMMUNALE VEGAR, sjå tabell 4 ovanfor:

- Prioriteringar utfrå/med bakgrunn ein viss storleik på årlege investeringar, +/-600.000.  
Pri. 1: Gangveg Djupedalen + 1. etappe, fortau langs Fv 618 - 300 m/750.000 kr.  
Pri. 2: 1. etappe - 300 m/600.000 kr.  
Pri. 3: Flytting av kryss / 600.000 kr.  
Pri. 4: Veglys/fortau/ 275 m /650.000 kr.  
Pri. 5: Flatraket, g/s veg til avkøyrsla til bustadfelt, om lag 150 m / 600.000 kr  
Pri. 6: 1.etappe – 300 m / 650.000 kr.  
Pri. 7: Div.tiltak, 5 stk. / 650.000 kr.  
Pri. 8: G/S forbi Nollen - 300 m/750.000 kr.  
Pri. 9: Lys, Hoddevik/RS. 750.000 kr.

**FYLKESKOMMUNALE VEGAR – INVESTERING**

Nr. innspel	OMRÅDE	TILTAK	PRIORITERING
22B	Moldestad	Busstopp, inkl. utbetre sikt	1
10A	Stadlandet skule	Fartshumpar	2
16A	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Opphøgde gangfelt	2
16G	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Heva gangfelt	2
16H	Ved Leikanger eldretun	Heva gangfelt, sterkare lys	2
20A	Stadlandet sentrum	Lys	2
20B	Stadlandet sentrum	Gangfelt	2
23A 24A	Sandvik i Barmsund	Busstopp	3
24A 23A	Sandvik- Flatraket	Busstopp	3
6B	Gangeskaret	Fartshump, busskilt	4
6C	Gangeskaret	Tiltak for fartsreduksjon	4
25A	Flatraket skule- Gangeskaret	Utbetring av sving	4
5G 11B 14C	Krysset på Eide mellom Selje- Kjøde og vegen Selje- Måløy	Utbetre sving/sikt	5
11B 5G 14C	Krysset Fv 618- 620 på Eide	Utbetring av kryss	5
14C	Eidekrysset Fv 618, Eide Aust i Moldefjorden	Utvide veg/kryss/sikt	5
17B	Djupedalén, fylkesveg forbi feltet	Utbetring av vegbreidde og siktilhøve	6
29B	Selje	Ordne vegskulder, FV618	6
6G 18E	Sørpollen: Flatraket- Almenningsfjellet	Utbetre sikt, sikring mot steinsprang, utbetre veg	7
18E 6G	Sørpollen	Høgare støypekant	7
22C	Storesvingen i Kjøde	Bussopp	8
5D	Vegkryssa i Kjøde	Utbetre sving/siktforhold	9
22F	Stokke	Busstopp	9
26B	Otneim	Busstopp	10

Tabell 6: Framlegg til prioriteringar føreteke av Selje kommune

**FYLKES KOMMUNALE VEGAR – DRIFT**

Nr. innspel	OMRÅDE	TILTAK	KOSTNAD
3B	Leikanger sentrum/Korsabakken	Redusere fartsgrensa	Lavkostnad
3C	Leikanger sentrum/Korsabakken	Vurdere om skiltinga er god nok/gjera endringar	Lavkostnad
5A	Otneim - Nollanaset	Fleire trafikkontrollar	Lavkostnad
5E	Krysset Ytre Stadt/Hoddevik (Dragesvingen)	Utbetre sikta; fjerne tre/grønt	Lavkostnad
5F	Krysset Ytre Stadt/Hoddevik (Dragesvingen)	Fareskilt: Kryss	Lavkostnad
5H	Krysset på Eide mellom Selje- Kjøde og vegen Selje- Måløy	Stopp- skilt	Lavkostnad
5I	Krysset på Eide mellom Selje- Kjøde og vegen Selje- Måløy	Vegspegel	Lavkostnad
5J	Krysset på Drage (kryss mellom vegen til Hoddevik og vegen til Fure)	Fjerne tre/grønt/hekk/vegetasjon	Lavkostnad
5K	Hoddevik, ved stranda	Fjerne tre/grønt/hekk/vegetasjon	Lavkostnad
10B	Stadlandet skule	Redusere fartsgrense	Lavkostnad
15A	Stadlandet skule v/ nedkøyring til Leikvang barnehage	Trafikkontrollar	Lavkostnad
16A	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Redusere fartsgrense	Lavkostnad
16C	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Trafikkontrollar	Lavkostnad
16E	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Redusere fartsgrensa	Lavkostnad
	Stadlandet, Fv 620, Nollen – skulen	Skilt; born leikar e.l	Lavkostnad
18A	Barmsund Skotneset - Gamleskulen	Redusere fartsgrense	Lavkostnad
18D	Flister- Rundereim	Skilt; skarp sving	Lavkostnad
20A	Stadlandet Sentrum	Redusere fartsgrense	Lavkostnad
26A	Otneim	Redusere fartsgrense	Lavkostnad

Tabell 7: Framlegg til prioriteringar føreteke av Selje kommune

**FYLKESKOMMUNALE VEGAR:**

- Pri.1 vore eit aukande problem i mange år
- Pri. 2 og 4;- prioritering av fleire tiltak er gjort med bakgrunn i at dette er hovudveg gjennom sentrum av Leikanger og Flatraket, og tiltaka langs kvar av desse vegane bør vurderast og evt. gjennomførast samla.

**7 OPPFØLGING OG VIDAREFØRING****Gjennomføring av planen**

Formannskapet skal ha politisk ansvar for at denne planen vert gjennomført.

I samband med årsmelding/rekneskap for kommunen, skal ein evaluere gjennomføringa av planen – både tiltaka i seg sjølv og sett i samanheng med mål/prioriteringar slik dei kjem fram m.a. i kapittel 4.0.

Rullert plan skal vedtakast av kommunestyret i samband med handsaming av økonomiplan (handlingsplan).

Formannskapet og eining for kommunalteknikk skal, i samarbeid med barnehage/-skulesektoren, stå for arbeidet med gjennomføring, evaluering og rullering/revisjon. Desse har og ansvar for utarbeiding og fremjing av årlege søknader om trafikktryggingssmidlar. Søknadane skal ha utgangspunkt i prioriteringane som kjem fram i tabellar 4-7.

Andre aktørar (Vegvesenet, politiet, helsesøster, Trygg Trafikk osv.) skal trekkjast inn i arbeidet der det er naturleg.

RFF (rådet for menneske med nedsett funksjonsevne) skal ha dei ulike prosjekt til uttale før dei vert sette i verk.

**Seinare planrutinar**

Denne planen skal vurderast minst ein gong i kvar kommunestyreperiode og om naudsynt reviderast. Planen skal syne kva for tiltak som skal gjennomførast dei neste åra og vil såleis liggje til grunn for seinare detaljplanlegging, utbygging og andre aktivitetar.

Planen skal handsamast politisk og reviderast minst ein gong i kvar valperiode.