



Voss herad

# Trafikksikringsplan

## Voss herad



# VOS2

❖ bygd for alle

## 2022 - 2026



## Innhald

<b>1</b>	<b>Føreord .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Samandrag.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Innleiing .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1</b>	<b>Bakgrunn .....</b>	<b>5</b>
<b>3.2</b>	<b>Målsetting med planen .....</b>	<b>5</b>
<b>3.3</b>	<b>Organisering av arbeidet .....</b>	<b>6</b>
<b>3.4</b>	<b>Rammer for trafikksikringsplanen.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Presentasjon av heradet .....</b>	<b>11</b>
<b>4.1</b>	<b>Voss herad .....</b>	<b>11</b>
<b>4.2</b>	<b>Vegnettet i Voss herad.....</b>	<b>12</b>
<b>4.3</b>	<b>Sykkelvegar i Voss herad .....</b>	<b>15</b>
<b>4.4</b>	<b>Skuleskyss .....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Trafikkregistreringar og ulykkesanalyse .....</b>	<b>17</b>
<b>5.1</b>	<b>Ulykkesstatistikk.....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Kartlagde utfordringar .....</b>	<b>28</b>
<b>6.1</b>	<b>Gjennomgang av dei ulike delområda i heradet.....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Trafikktryggingssbehov – Tiltak og prioriteringar .....</b>	<b>52</b>
<b>7.1</b>	<b>Organisatoriske tiltak.....</b>	<b>52</b>
<b>7.2</b>	<b>Haldningsskapande tiltak .....</b>	<b>53</b>
<b>7.3</b>	<b>Fysiske tiltak.....</b>	<b>58</b>
<b>7.4</b>	<b>Finansiering av tiltak.....</b>	<b>63</b>
<b>8</b>	<b>Fotnoter og nettsider .....</b>	<b>65</b>



## 1 Føreord

Trafikksikkerheit handlar om å kunna bevega seg trygt i sitt lokalmiljø, anten som fotgjengar, syklist, bilist – barn, ungdom eller vaksen. 1.1.2020 vart Voss kommune, Granvin herad og Oksenhalvøya i Ullensvang herad slått saman til Voss herad. Denne trafikksikringsplanen er revisjon og samanslåing av trafikksikringsplan for Voss kommune for perioden 2012 – 2016, Trafikksikringsplan for Granvin herad for 2002 -2015 og punkt for Oksenhalvøya i Trafikktryggingssplanen for Ullensvang herad 2009- 2012

Kommunen har ansvar for investeringar , drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar, har kommunen også eit spesifikt ansvar for trafikksikringstiltak på kommunale vegar. Gjennom folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å førebyggja skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og verkemidlar som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikksikringsarbeidet. Kommunen er ein stor arbeidsgjevar og også eigar av mange barnehagar og skular.

Planen dannar grunnlag for heile kommunen sitt trafikksikringsarbeid og prioritering av fysiske tiltak på alle dei offentlege vegane. Trafikksikre samband er ein føresetnad for at innbyggjarane skal vera aktive fotgjengarar og syklistar. Tilrettelegging for gåande og syklende er viktig både for folkehelsearbeidet og klimaarbeidet i heradet. Voss herad har som mål å verta godkjent av Trygg Trafikk som trafikksikker kommune.

Voss herad sitt trafikksikringsarbeid byggjer på regjeringa sin nullvisjon om null drepne eller hardt skadde i trafikken. Visjonen vert fylgt opp og forsterka i nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit 2018 – 2021 og regional transportplan for Vestland fylke 2022 - 2033.

**Planen er vedtatt av Voss heradsstyre 16.12.2021 [sak 92/21](#). Tilleggspunkt vedtatt på heradsstyremøtet er lagt inn i kapittel 6: Kartlagde utfordringar.**



## 2 Samandrag

Trafikksikringsplanen er ein revisjon, oppdatering og samanslåing av fylgjande trafikksikringsplanar:

- Trafikksikringsplan Voss kommune 2012 – 2015
- Trafikksikringsplan Granvin herad, 2002 – 2015
- Trafikksikringsplan Ullensvang herad (del som handlar om Oksenhalvøya) 2009, revisjon 2014

Trafikksikringsplanen har status som handlingsplan og er ei prioritert planoppgåve under «Vossingane» i planstrategien 2020-2023. Den støttar opp under dei overordna målsetjingane for kommunen og legg også lokale føringar for korleis heradet skal følgje opp det viktige trafikksikringsarbeidet. Den byggjer på nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken, og omfattar alle offentlege vegar i heradet: Europaveg, riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Heradet har eit mangfaldig vegnett med over 680 km med veg, og ein har stor variasjon i både vegstandard og trafikkbelastning.

Voss herad har i arbeidet med trafikksikringsplanen hatt eit særskilt fokus på mjuke trafikantar og trygge skulevegar. Gode gang- og sykkelsamband mellom Vossevangen og til nærsentra rundt legg til rette for at fleire kan gå og sykle til barnehage, skule, fritidsaktivitet og arbeid. Dette vil også ha ein positiv effekt på folkehelsa og er eit viktig tiltak for grøn omstilling.

Ein har i arbeidet med trafikksikringsplanen oppdatert skade – og ulykkesstatistikk for heradet. I perioden 2011 -2020 er det registrert 169 personskadeulykker med totalt 236 personskadar i heradet. Dei fleste alvorlege ulykkene skjer på europaveg og riksvegane i heradet og er møteulykker eller utforkøyningar. Ein ser ein markant nedgang i ulykkestala i perioden 2012 – 2015. Dette syner at både dei større investeringane på vegnettet og dei mindre trafikksikringstiltaka har hatt god effekt.

Med ein oppdatert trafikksikringsplan får heradet eit verktøy til å styrkje trafikktryggingsarbeidet. Planen dannar eit styringsverktøy for tiltak på offentlege vegar, samt dannar grunnlag for å søkja om trafikksikringsmidlar hjå fylke og stat.

Dei ulike tiltaka i handlingsplan er delt inn i:

### Organisatoriske tiltak:

Trafikksikringsarbeidet i heradet skal vere forankra og takast vare på i all planlegging, sakshandsaming og politiske vedtak, samt i ny utbygging. Trafikksikringsplanen vil vera eit verktøy i arealplanlegging, og heradet kan nytte den som kunnskapsgrunnlag å få sikre at tiltak knytt til trafikksikkerheit vert ivaretatt for eksempel i rekkjefølgjekrav i detaljreguleringsplanar.

Det vert rådd til at Voss herad startar prosess med å verta godkjent som Trafikksikker kommune av Trygg Trafikk. Dette vil sikra at heradet har eit systematisk, heilskapleg og tverrfagleg arbeid med trafikksikring på tvers av kommunalavdelingar.

### Haldningsskapande tiltak.

Ein har i handlingsplanen gitt ei oversikt over ei rekkje kampanjar og ordningar som stimulerarar til auka fysisk aktivitet og tryggare ferdsel som kan nyttast i trafikksikringsarbeid. Det vert oppfordra til å setja i gang arbeid med å laga hjartesone rundt fleire av barneskulane, samt revidera sykkelstrategien som sikrar tilrettelegging for betre sykkelvegar gjennom Vossevangen og til nærsentra rundt.

### Fysiske tiltak

Ein har nytta barneskulekrinsane til geografisk inndeling av heradet for kartlagde og innmeldte utfordringar. Mange av dei fysiske tiltaka i planen er vidareføring av tiltak frå tidlegare TS-planar som ikkje er gjennomført. I tillegg er alle skular og barnehagar i heradet er invitert til å koma med innspel til nye tiltak, og det er også gjort ei vurdering av trafikksikringsbehov i arbeidet med revisjon av forskrift om særskilt farleg eller vanskeleg skuleveg (2021). Det vert kontinuerleg sendt inn trafikksikringsinnspel til heradet frå innbyggjarane våre, og mange innspela kome inn dei siste åra er vurdert i forhold til planen.

Dei fysiske tiltaka er delt inn i straktiltak (S) og investeringstiltak (I) etter kor omfattande og ressurskrevjande tiltaket er. Ein har gjort ei prioritering av dei viktigaste i investeringstiltaka i heradet ut frå trafikksikringsomsyn. Planen inneheld over 85 ulike straks- og investeringstiltak som vil betra trafikktryggleiken langs dei offentlege vegane. Kor stor andel av tiltaka som vert gjennomført avheng av tildelte ressursar.



## 3 Innleiing

Voss herad har fatta vedtak om å revidera dei siste trafikksikringsplanar for Voss og Granvin samt Oksenhalvøya i Ullensvang. Denne planen skal skildra rammer for arbeidet med trafikksikring i Voss herad, avdekka kjente trafikksikringsutfordringar og føreslå tiltak for å betra situasjonen.

Planen er bygd opp slik:

- kapittel 3: bakgrunn, målsettingar og skildring av rammer for arbeidet.
- kapittel 4: presentasjon av heradet.
- kapittel 5: gjennomgang av ulykkesdata og ulykkesstatistikk.
- kapittel 6: kartlagde utfordringar i heradet med framlegg til ulike fysiske tiltak som kan betra forholda. Heradet er delt inn etter skulekrinsar.
- kapittel 7: Handlingsplan med organisatoriske, trafikantretta og fysiske tiltak for Voss herad

### 3.1 Bakgrunn

Voss herad har som målsetjing å gjera trafikken i heradet sikrast mogeleg for alle trafikantar - unge som gamle. Med ein oppdatert trafikksikringsplan får heradet eit verktøy for å styrkja trafikksikringsarbeidet og den dannar eit grunnlag for prioriteringar av offentlege trafikksikringsmidlar. Den byggjer på nullvisjonen om 0 drepte og hardt skadde i trafikken. Voss herad ynskjer spesielt å ha fokus på tiltak som sikrar trafiktryggleiken til mjuke trafikantar i trafikksikringsarbeidet sitt.

Trafikksikringsplanen omfattar alle offentlege vegar i heradet: Europaveg, Riksveg, Fylkesveg og kommunal veg. For å få prioritert fysiske trafikksikringstiltak på vegane våre, og kunne søkja offentlege trafikksikringsmidlar hjå til dømes fylket er det nødvendig for heradet å ha ein oppdatert trafikksikringsplan.

Handlingsplanen er ein revisjon, oppdatering og samanslåing av fylgjande trafikksikringsplanar:

[Trafikksikringsplan Voss kommune 2012 – 2015](#)

[Trafikksikringsplan Granvin herad, 2002 – 2015](#)

[Trafikksikringsplan Ullensvang herad \(del omhandlande Oksenhalvøya\) 2009, revisjon 2014](#)

### 3.2 Målsetting med planen

Hovudmålet med planen er å redusere risiko og trafikkulykker i heradet gjennom:

- *Kartleggja ulykker og kritiske punkt i heradet som kan danna grunnlag for tiltak og prioritering av fysiske trafikksikringstiltak.*
- *Styrka arbeidet i skular og barnehagar med tidleg læring og trygg åtferd i trafikken*
- *Haldningsskapande tiltak for alle trafikantar.*

Det er eit mål å byggja kunnskap knytt til trafikksikring gjennom fysiske tiltak og trafikantretta tiltak internt i organisasjonen og hjå innbyggjarane våre. Forankring i organisasjonen og medverknad frå andre offentlege aktørar vil vera sentralt gjennom heile planprosessen.



### 3.3 Organisering av arbeidet

Prosjektet for planen har hatt fylgjande organisering:

**Prosjekteigar:** Rådmannen

**Prosjektleiar:** Kommunalavdeling teknisk ved driftssjef

**Politisk styringsgruppe** Utval for kultur og næring (UKM) er politisk styringsgruppe for arbeidet med handlingsplan for trafikksikring. Heradsstyret gjer endeleg vedtak av handlingsplanen.

#### Administrativ styringsgruppe

Rådmannen si leiargruppe har fungert som styringsgruppe.

#### Arbeidsgruppe

Det vart oppretta ei intern arbeidsgruppe som har ansvar for utforming av handlingsplan og strategiar, koordinering og involvering av eksterne aktørar, og framdriftsplan for arbeidet. Arbeidet vart leia av driftsavdelinga.

Representantar frå kommunalavdeling teknisk har vore faste deltakar i arbeidsgruppa: driftssjef, representant frå drift, representant frå plan, representant frå oppvekstavdelinga

**Referansegruppe** Kommunen har knytt til seg viktige interessentar og ressurspersonar i planarbeidet.

Referansegruppa har vore ein viktig ressurs i å gje tilbakemelding på utforming av Trafikksikringsplanen, og på realistiske tiltak for trafikktrygging.

Intern referansegruppe:	Ekstern referansegruppe:
Drift	Trygg trafikk
Plan	Statens vegvesen v/Transportforvaltning
Oppvekst (skule)	Vestland fylkeskommune v/Infrastruktur og veg
Oppvekst (barnehage)	Politi
Kultur og fritid	
Styring og analyse	

**Medverking:** Planen er primært ein revisjon av tidlegare planar der ikkje utførte tiltak er vidareført. Alle skular og barnehagar i heradet har vore invitert til å koma med innspel til nye tiltak som skal med i planen, og det er også tatt med nye trafikksikringsbehov som er spelt inn av innbyggjarane våre og administrasjonen.

### 3.4 Rammer for trafikksikringsplanen

Trafikksikringsplanen har status som handlingsplan i heradet. Trafikksikringsplanen står i Voss herad sin planstrategi 2020 – 2023 som ein av dei prioriterte planoppgåvene under satsingsområde «vossingane». Den skal støtte opp under dei overordna målsettingane for kommunen, samtidig som den må innordna seg dei rammer som allereie er vedtekne i overordna styringsdokument. Samstundes som det er lokale føringar for arbeidet, er det også nasjonale målsettingar for trafikktryggingarbeidet som må ivaretakast i planen. Trafikksikringsplanen vil kunne vera ein del av kunnskapsgrunnlag i arealplanlegging, og kan såleis sikre nødvendige trafikksikringstiltak i reguleringsplanar f.eks. gjennom rekkjefølgjekrav.



### 3.4.1 [FNs berekraftsmål<sup>1</sup>](#)



FNs berekraftsmål er verda sin felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, kjempa mot ulikskap og stoppa klimaendringane innan 2030. Fleire av måla er relevant for trafikksikringsarbeidet. Mellom anna:

- 3.6: Innan 2030 halvera talet på dødsfall og skadar i verda forårsaka av trafikkulykker.
- 9.1: Utvikla påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet, inkludert regional og grensekryssande infrastruktur, for å stø økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkomeleg pris og likeverdig tilgang for alle.
- 9.4: Innan 2030 oppgradera infrastruktur og omstilla næringslivet til å verta meir berekraftig, med meir effektiv bruk av ressursar og meir utstrekt bruk av reine og miljøvennlege teknologiformer og industriprosessar, der alle land gjer en innsats etter eiga evne og eigen kapasitet.
- 11.2: Innan 2030 sørgja for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris og betre tryggleiken på vegane, særleg ved å leggja til rette for kollektivtransport og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, barn, personar med nedsett funksjonsevne og eldre.
- 11.6: Innan 2030 redusera negativ påverknad på miljøet frå byar og lokalsamfunn (målt per innbyggjar), med særleg vekt på luftkvalitet og avfallshandtering i offentleg eller privat regi.
- 11.7: Innan 2030 sørgja for at alle, særleg kvinner og barn, eldre og personar med nedsett funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderande og tilgjengelege grøntområde og offentlege rom.
- 13.3 Styrkja evna enkeltpersonar og institusjonar har til å redusera klimagassutslepp, tilpassa seg til og redusera konsekvensane av klimaendringar og varsla tidleg, og dessutan styrkja utdanninga og bevisstgjeringa om dette.
- 17.14 Oppnå en meir samstemt og heilskapleg politikk for berekraftig utvikling.
- 17.17 Stimulera til og fremja velfungerande partnerskap i det offentlege, mellom det offentlege og det private og i det sivile samfunn som byggjer på partnerskapa, erfaringar og ressursstrategiar

Sjølv om det kun er berekraftsmål 3.6 som går direkte på trafikkulykker er trygge vegar for alle trafikantgrupper viktig for å nå fleire av berekraftsmåla. Deltaking i samfunnsniv føreset tilgjenge til lokaliteten der aktivitetane er. Tilgjenge føreset mellom anna at det er trygt å ferdast uavhengig av kva transportform ein vel eller har anledning til å nytta. Spesielt tilrettelegging for gåing og sykling er viktig då dette er transportformer som nesten alle kan bruka uavhengig av økonomi, alder, helse osv.

### 3.4.2 Nasjonale føringar

Det er eit stort fokus på trafikksikring både på nasjonalt og regionalt nivå både for å redusera talet på drepne og skadde i trafikken, men og som del av klima-, miljø- og folkehelsearbeid.

Trafikksikringsarbeidet i Noreg er basert på ein visjon om at det ikkje skal førekoma ulykker med drepne og hardt skadde i trafikken – nullvisjonen. Planen har ei målsetjing om maksimalt 350 hardt skadde og drepne i trafikken i 2030.



Figur 1: Målsetjing i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018 – 2021. Illustrasjon: SVV

Følgjande retningslinjer og dokument ligg til grunn for utarbeiding av trafikksikringsplan for Voss herad.

#### - [Nullvisjonen](#)<sup>2</sup>

Nullvisjonen vart vedteke av Stortinget i 2002. Visjonen er at det ikkje skal vera drepne eller hardt skadde i vegtrafikken. Denne visjonen ligg til grunn for all vegplanlegging. Visjonen vert vidare føljt opp i Nasjonal transportplan og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg.

#### - [Nasjonal transportplan](#)<sup>3</sup>

Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 vart vedteke 15.06.2021. Det overordna målet for transportsektoren er: Eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i 2050. For arbeidet vert 0-visjonen (ingen omkomne i trafikken) lagt til grunn, med eit delmål på maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030 og ingen omkomne i trafikken i 2050.

#### - [Barnas transportplan](#)<sup>4</sup>

Barnas transportplan er del av NTP og har følgjande målsettingar; «At born får gode moglegheiter til å vera aktive og sjølvstendige trafikantar. At born og unge sine behov vert teke omsyn til i areal- og transportplanlegging». Det er prioritert ei råde på 500 mill. kroner i fyrste seksårsperiode til tiltak som betrar trafikktryggleiken for born og unge.

#### - [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2018-2021](#)<sup>5</sup>

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg er ein fireårig plan for trafikktryggingarbeid i Noreg. Planen inneheld 136 målretta tiltak for å nå Stortingets mål om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i trafikken per år i 2030.

#### - [Meld St. 40 Trafikktryggingarbeidet – samordning og organisering](#)<sup>6</sup>

Stortingsmeldinga tek for seg samordning på overordna nivå og tverrsektorelle utfordringar i trafikksikringsarbeidet. Den skildrar dagens utfordringar og presenterer seks utvalde satsingsområde for å styrke samordninga på tvers av sektorar.

### 3.4.3 [Regional transportplan 2022-2033](#)<sup>7</sup>

Planen skal fanna om fylkesvegnettet, kollektivtransport, trafikktryggleik, næringstransport og skredsikring. Den består av fire delar; hovuddel, handlingsprogram, strategi for mjuke trafikantar og strategi for berekraftig mobilitet. Målsettinga med planen er at «Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.»

Strategi for mjuke trafikantar har som hovudmål at fleire skal gå eller sykle i staden for å nytte bil. I prioriteringane mellom tiltak for mjuke trafikantar vil born og unge ha hovudfokus, og skuleveg i ein radius på 4 km frå skular skal





prioriterast. I Voss herad er det totalt 59 km innafor 4km frå skular, men berre tilbod til gåande langs 14% (8km) av fylkesvegane, og tilbodet for syklende strekker seg berre langs 9% (6km).<sup>8</sup>

Eit av utviklingstiltaka i RTP er å laga [Handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022 - 2025](#)<sup>9</sup>: Planen er under utarbeiding og skal vera med å sikra eit systematisk og samordna trafikktryggingsarbeid i Vestland.

### 3.4.4 [Kommuneplan Voss herad \(samfunnsdel\) 2020 – 2032 \(KPS\)](#)<sup>10</sup>

Kommuneplanen er Voss herad sin overordna plan som legg føringar for utvikling aktivitetar og framtidig arealbruk. Visjonen til Voss herad om å vera eit sterkt regionalt senter med levande bygder skal me nå gjennom å vera attraktiv, innovativ og inkluderande:

«attraktive Voss – bygd for sterke opplevingar»  
«innovative Voss – med røter og vengjer»  
«inkluderande Voss – bygd for alle»

#### [Attraktive Voss – bygd for sterke opplevingar](#)

Det skal stimulerast til gåing og sykling, i tråd med eit berekraftig miljø og god folkehelse.

Innan 2030 skal me ha redusert dei negative konsekvensane for miljø og helse, særleg med tanke på støy, luftkvalitet og avfallshandtering. Eit anna viktig satsingsområde vil vera å styrka miljøvenleg kollektivtransport. Heradet vil arbeida for realisering av K5, lokal tilrettelegging og at det skal vera enkelt for innbyggjarane å gå og sykla. Innan 2030 skal me ha sytt for ålmenn tilgang til trygge, inkluderande og lett tilgjengelege grøntområde og offentlege rom. Særleg satsing skal me ha for born, eldre og dei med nedsett funksjonsevne. Me skal nytta natur og kultur til å betra folkehelsa.

#### [Inkluderande Voss – bygd for alle](#)

Voss skal også vera ein stad der innbyggjarane kjenner seg inkluderte. Innbyggjarane våre skal oppleva tilknytning til nærmiljøa og lokalsamfunnet, og gjennom sosiale og digitale nettverk ein kultur prega av openheit, tillit og tryggleik. Foreldre skal få den støtta og oppfølginga dei treng for å skapa trygge rammer for borna som skal byggja samfunnet i framtida.

#### [Voss herad skal sikra god helse og fremja livskvalitet for alle](#)

Voss er eit knutepunkt med mange på gjennomreise, og risikoutsette vegar. I KPS vert FNs berekraftsmål brukt for å seie noko måla for trafikksikringsarbeidet. Innan 2025 skal me ha halvert omfanget av skadar og dødsfall grunna trafikkulukker.

#### [Voss herad skal byggja solid infrastruktur og bidra til innovasjon](#)

Me skal utvikla påliteleg, berekraftig og solid infrastruktur av høg kvalitet. Me skal bidra til å oppgradera infrastruktur og omstilla næringslivet til å verta meir berekraftig, med ein meir effektiv bruk av ressursar og større bruk av reine og miljøvenlege teknologiformer og industriprosessar.

### 3.4.5 [Kommuneplanens arealdel \(2020-2032\) \(KPA\)](#)<sup>11</sup>

KPA har dei same overordna målsettingane som KPS. Hovudmålet i KPA er «[Sterkt regionsenter – levande bygder](#)». Med dette vert det lagt opp til ein senterstruktur som er hierarkisk oppbygd der tenestenivået er større jo høgare sentera er i hierarkiet. I denne strukturen skal Vossevangen vera eit sterkt regionsenter med urban kvalitet. Skulestadmoen, Palmafossen og Granvin vert definert som lokalsenter. Bolstad, Evanger, Bjørgum, Vinje og Myrkdalen er definert som nærsenter. Veksten vidare skal 70% knytast til regionsenteret og 30% til lokal- og nærsentra.

I KPA vert blant anna det grønne skiftet, tilgang på funksjoner og tenester i sentra, tilgang på friluftsområde og tilrettelegging for fysisk aktivitet satt fokus på. Det er ynskjeleg at gåing og sykkel utgjer ein større del av reisene enn dei gjer i dag. Det er og ynskjeleg at barn og unge kan ferdast sjølvstendig i trafikken i større grad. Dette forutsette at det vert tilrettelagt med trafikksikre løysingar for gåande og syklende.



### [3.4.6 Økonomiplan 2021-2023 for Voss herad<sup>12</sup>](#)

Økonomiplanen legg grunnlaget for dei årlege budsjetta i kommunen og skal gje eit hovudoversyn over det økonomiske handlingsrommet i planperioden. Voss herad har ein ubalanse mellom inntekter og utgifter. Det er til dels store investeringsbehov samtidig som det er eit minkande økonomisk handlingsrom.

I økonomiplanen er det sett av årleg 650 000,- kr til å gjennomføra trafikksikringstiltak. Det er og sett av 2,6 millionar til trafikksikring av Lekvemoen krysset som del av eit spleiselag med stat og fylke. Nyinvestering i eksisterande veganlegg kan og bidra til reduksjon av trafikkulykker, det er sett av 6,25 millionar til investeringar i veg, desse skal fordelast på 310 km kommunal veg. Det er i åra framover ein svak reduksjon i midlar til drift for samferdsel.

### [3.4.7 Andre kommunale planar og dokument](#)

#### [Offentleg områdereguleringsplan for Vossevangen, planid 2018001 \(Sentrumsplanen\)<sup>13</sup>](#)

Ny sentrumsplan skal leggja til rette for vekst og imøtekomma auka press på utbyggingsområda i framtida. Sentrumsplanen legg klare føringar for både vekst og vern. Ulike delar av sentrum har ulikt utviklingspotensiale. I planen er det fokus på tilrettelegging for meir bustadareal med god kvalitet, Planen gjev rom for høg utnytting med ei fordeling 60% bustad og 40% næring og offentlege funksjonar.

Planen har mellom anna som mål å rydde i trafikale forhold. Det er utarbeidd ein eigen parkeringsstrategi som legg føringar for framtidige parkeringsløyningar. Det er lagt til rette for tryggare gangvegaksar i sentrum, og opprydding av trafikksituasjonen knytt til skular m.m. Viktige område der planen peiker på behov for endringar er Lekvemoen og Hestavangen sør. Det må setjast i gang eigne prosjekt som legg til rette for tydeleg prioritering av gangforbindelsar for skuleelevar, og trygge av- og påstigningssoner både for kollektivtransport og levering og bringing til skulane.

Utarbeidd reisetidsanalyse<sup>14</sup> syner at det ligg eit stort potensiale for at mange kan nytta sykkel som transportmåte mot sentrum. Nesten 7000 personar bur innanfor 10 minuttars sykkellavstand til sentrum og i overkant av 11 000 bur innanfor 30 minuttars sykkellavstand. Viktige strategiske koplingar for sykkel for å betra reisetida mot sentrum er Nyresbrua og betre tilrettelegging for mjuke trafikantar via Brynagjelet/Tvildemoen med ny GS-veg langs RV 13.

#### [Kommunedelplan for klima, klimatilpassing og grøn omstilling \(Vossaklima 2030\) - Pågåande prosess.<sup>15</sup>](#)

Heradet har eit pågåande planarbeid med ny kommunedelplan for klima, klimatilpassing og grøn omstilling. Planprogrammet har vore på høyring våren 2021 og har følgjande målsettingar «Vossaklima 2030 skal innehalda strategiar og tiltak for korleis me i samspel med innbyggjarar og næringsliv kan redusera heradet sitt klimafotavtrykk. Samstundes som planen skal syna korleis Voss herad som organisasjon kan redusera utslepp og bidra til grøn omstilling, skal den og svara på korleis heradet kan arbeida for at innbyggjarane våre og næringslivet kan bidra i ynska retning».

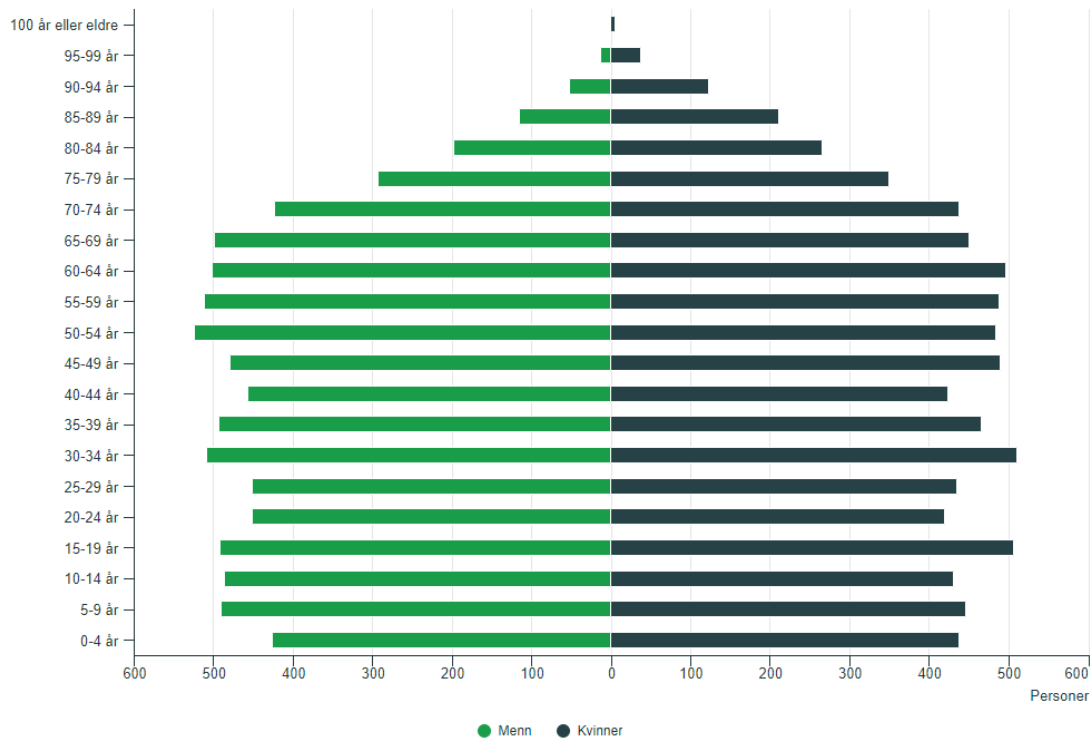
Ein trafikksikringsplan som legg til rette for at Voss herad får fleire syklende og gåande vil og bidra positivt i arbeidet med ei grøn omstilling.

## 4 Presentasjon av heradet

### 4.1 Voss herad

I Voss herad var det busett 15 787 personar pr 4. kvartal i 2020. Heradet har ei svak populasjonsauke og det er forventa at folketalet aukar til 16 470 i 2030. Aldersfordelinga i populasjonen er som vist i Figur 2

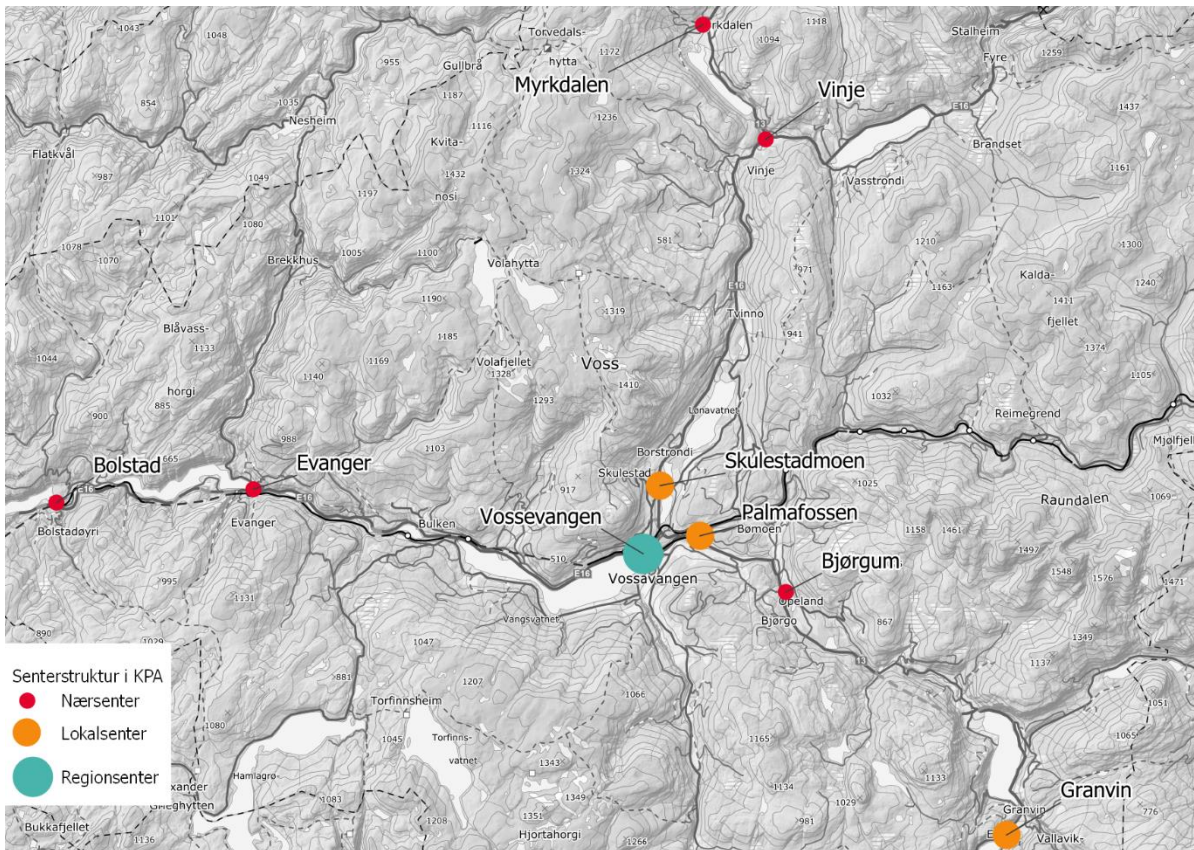
Aldersfordeling for innbyggerne i kommunen



Figur 2 aldersfordeling i heradet (Kilde: SSB)

Voss herad har ei befolkningstettheit på 8 innbyggjarar pr km<sup>2</sup> og 61 % av befolkninga bur i tettbygd strøk<sup>1</sup>. Det er ei målsetting at veksten skal koma i sentrumsområda. I KPA er det sagt at 70% av befolkningsveksten skal skje i regionsenteret, dei resterande 30% skal fordelast på lokalsenter og nærsenter.

<sup>1</sup> Eit tettstad er er eit område der det bur minst 200 personar og der det ikkje er meir enn 50 meter mellom husa.



Figur 3. Senterstruktur i kommuneplanens arealdel (KPA)

Heradet har eit samla areal på 2100 km<sup>2</sup> og har med sine mange små og store dalar, fjordar og fjell eit karakteristisk og mangfaldig landskap. Voss er eit sentralt trafikalt knutepunkt for indre Hordaland og Sogn, og fleire viktige aust-vest forbindelsar går gjennom heradet. Dei siste tiåra har det vore ei stor utbygging av fritidsbustadar i heradet, per 1.1.2021 var det 3474 fritidsbygningar i heradet. Ved førre rullering av KPA vart det peikt på at det ligg eit stort potensiale i tidlegare avsett areal for fritidsbustadar. I gjeldande planar er det rom for å byggja ut ytterlegare 3800 fritidsbustadar. Den største reserven er i Myrkdalen fjellandsby, det er noko restkapasitet i Bavallen og Voss ski- og tursenter. Den store fritidsbustadutbygginga både i Voss herad og tilgrensande kommunar bidreg til auka trafikk spesielt i/rundt helger og heilagdagdar.

## 4.2 Vegnettet i Voss herad

Voss herad har 682 km offentleg veg, av desse er om lag 312 km kommunal veg. Vegstandarden er variabel på dei kommunale vegane. 50% av vegane er utan fast dekke. Breidda av dei fleste kommunale vegar utanfor sentrum er omlag 3,5 meter. I nye byggjefelt og i sentrum er vegbreidda på 5 meter eller meir. Alle fylkesvegane har asfaltdekke og ei gjennomsnittleg breidd på i overkant av 4,5 meter, men breidda vil variere ein del avhengig av om ein er i sentrum eller ut i distrikta. Generelt kan ein seia at ein har dårlegare vegstandard på vegar med låg ÅDT distrikta.

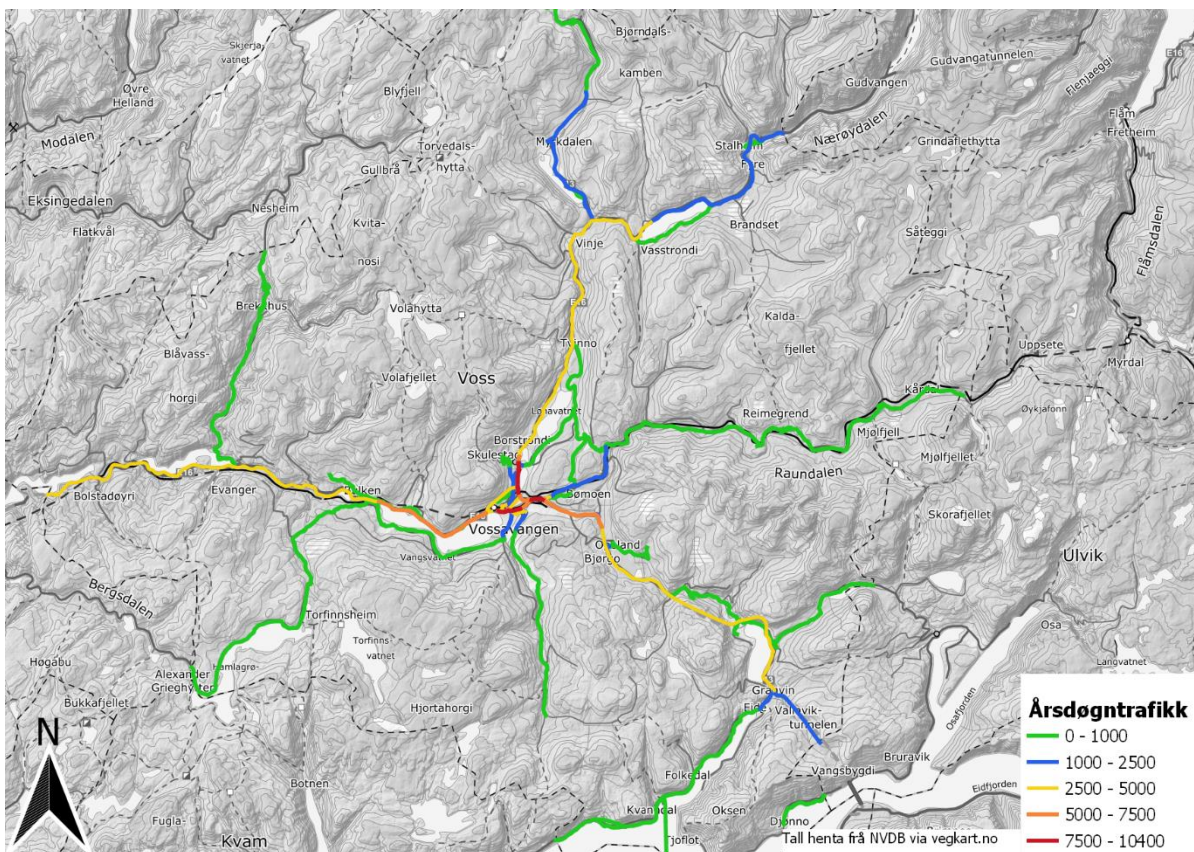
**Tabell 1 Oversikt over vegeigar og veglengd i Voss herad (Kjelde: NVDB 2021)**

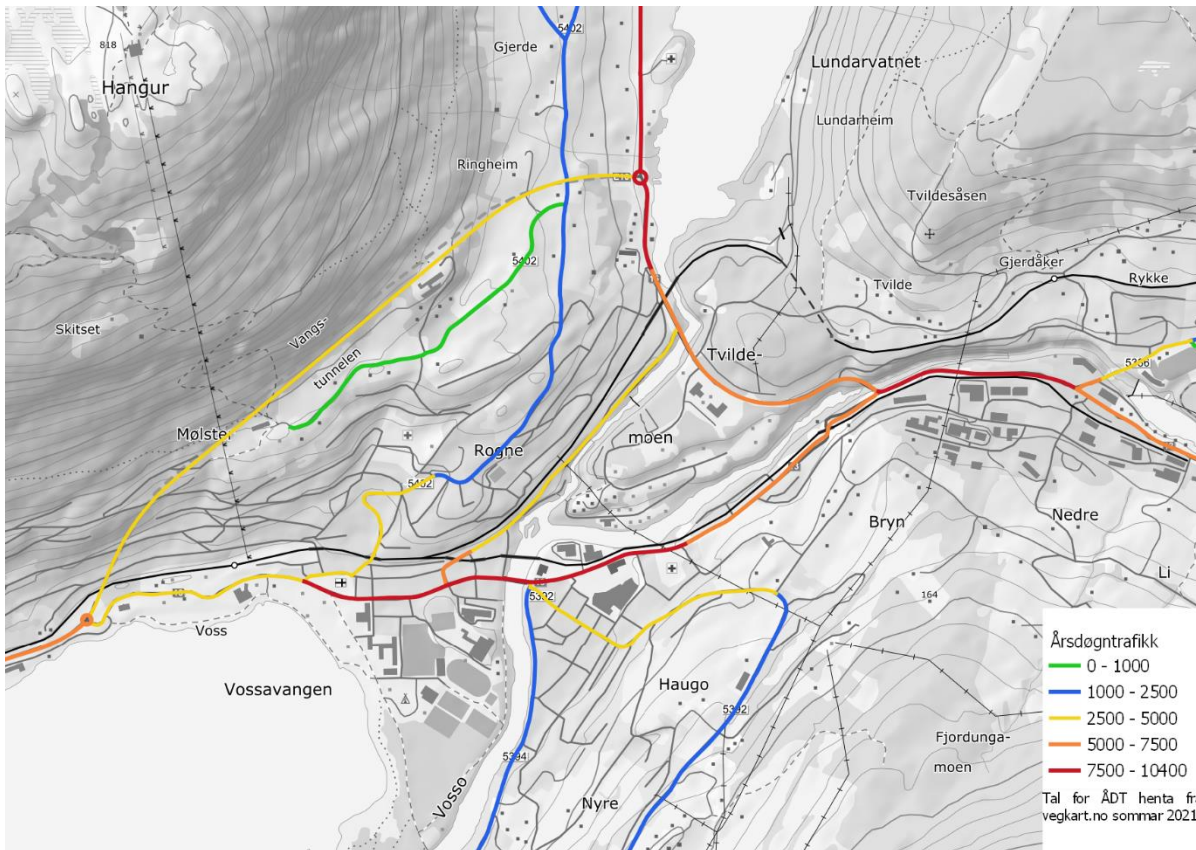
Vegeigar	Veglengd
Kommunal veg (kv)	311 905 m
Fylkesveg (fv)	194 981 m
Riksveg	86 327 m
Europaveg	89 216 m
<b>Totalt</b>	<b>682 429 m</b>

Europaveg 16, Riksveg 13 og sentrumsgatene er dei mest trafikkerte delane av vegnettet i kommunen. Det har vore ein nedgang i trafikkmengda gjennom sentrum etter opninga av Vangstunnelen, men Langabrua i Voss sentrum er framleis den mest trafikkerte strekninga på vegnettet i heradet med ÅDT på rundt 10 000.

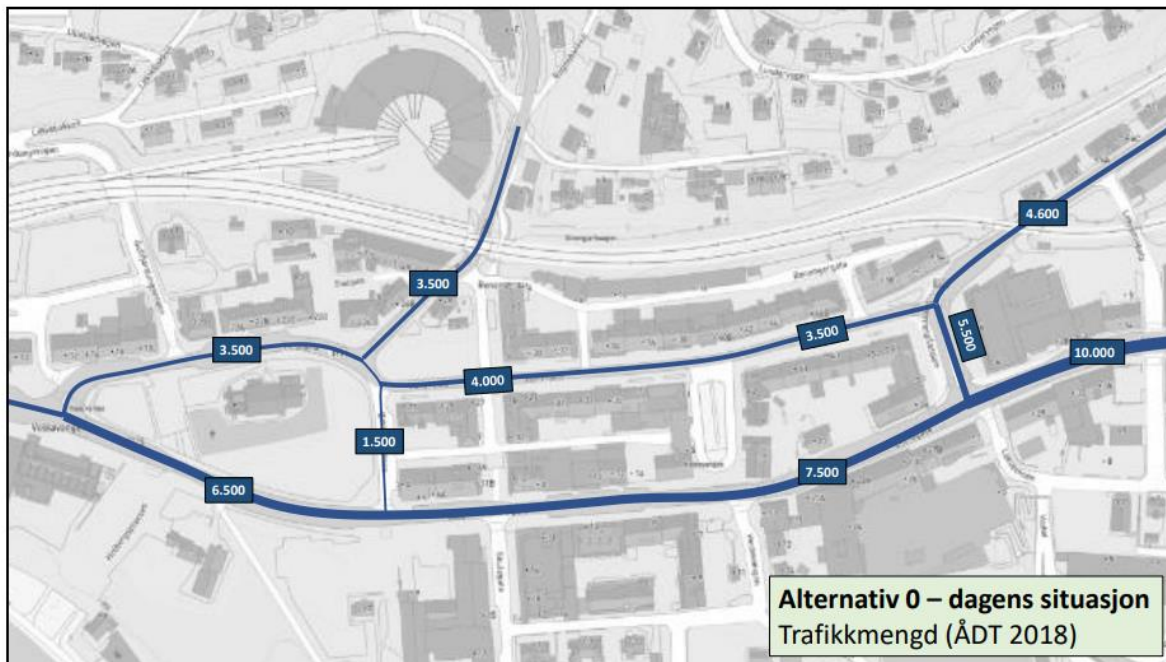
Den store trafikkmengda gjennom sentrum og langs E 16 har ulikt opphav. Delar av trafikken er rein gjennomgangstrafikk og kjem av aust-vest sambandet som går gjennom heradet. Noko av trafikken er knytt til fritidsbustadar med markant auke i trafikk rundt helgane, heilagdagane og i feriar. Mykje av trafikken er lokal trafikk som følgje av spreitt utbyggingsmønster i heradet og Vossevangen si rolle som regionsenter. Kvar dag pendlar omlag 900 person inn til Voss herad og 1400 ut av heradet. Knutepunktet er viktig for å kopla veg mot bane då storparten av pendlarane reiser mot Bergen og mange av desse nyttar bane.

Tala i figurane under er henta frå [vegkart.no/NVDB](http://vegkart.no/NVDB)<sup>16</sup> og Figur 6. Trafikkmengd (ÅDT 2018) på Vossevangen. Tal frå «Trafikkgrunnlag for støyberegningar, sentrumsplanen for Voss». er henta frå arbeidet med sentrumsplanen. Det kan vera feil i grunnlagstala, nokre av tala vil ha opphav frå teljingar, andre tal vil basera seg på skjønn. Tala er henta ut sommaren 2021 frå NVDB, men det kan vera lengre sidan datagrunnlaget er oppdatert.


**Figur 4. Årsdøgnetrafikk. Kjelde NVDB**



Figur 5. Årsdøgtrafikk i sentrumsområde. Vegstrekket med høgast ÅDT i heradet er Langabrua. Kjelde NVDB



Figur 6. Trafikkmengd (ÅDT 2018) på Vossevangen. Tal frå «Trafikkgrunnlag for støyberegningar, sentrumsplanen for Voss».

Dei siste åra har det vore fleire større utbyggingar på vegnettet i heradet. Mykje er kome som del av Vossapakko som var utbygd i perioden 2011-2016. Blant tiltaka i Vossapakko var:

- Vangstunnelen
- Tunsberg tunnelen
- Joberg tunnelen

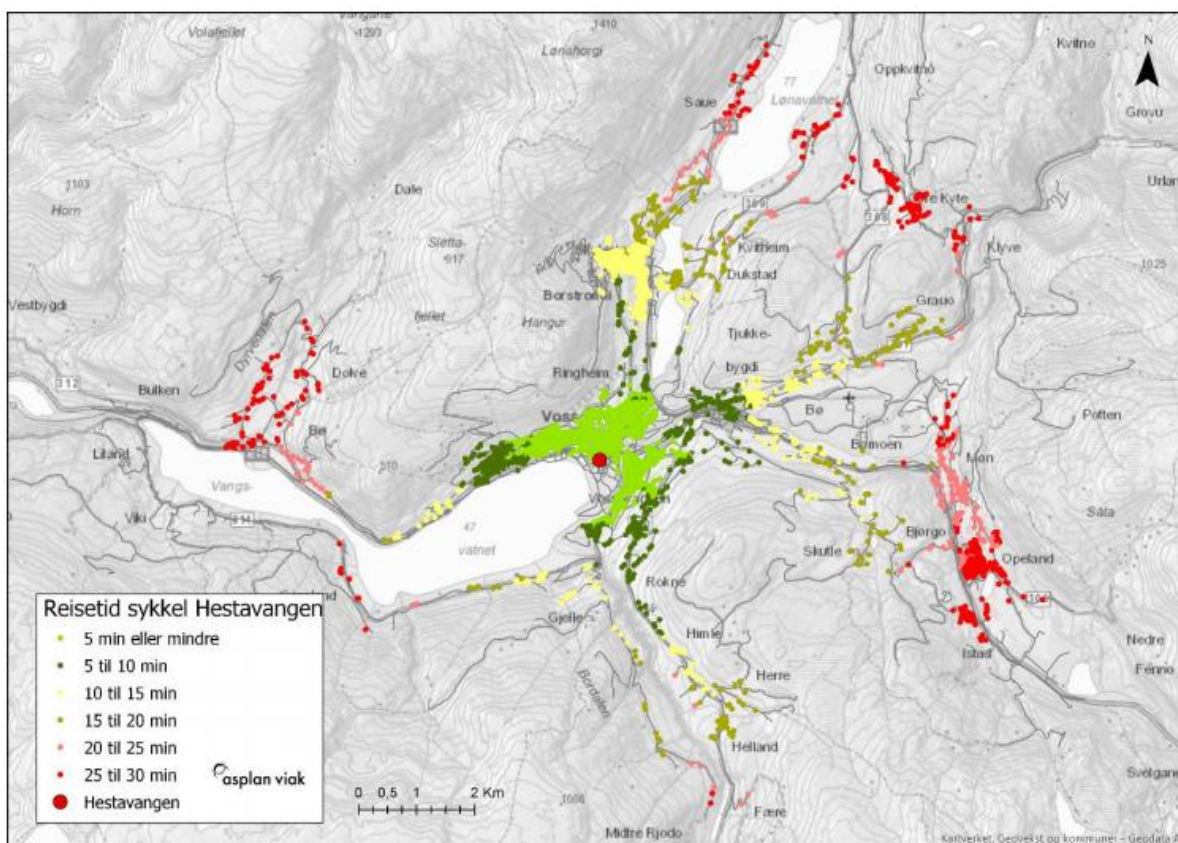
- Nedsetting av fartsgrenser på Vangen til 30 km/t, opprusting av kryss på Sverres plass, og oppgradera kryssingspunkt over E16 gjennom Voss sentrum
- Opprusting av kryss til Mønshaugen, Gullfjordungen m.fl.

I 2013 og 2014 vart det gjennomført fleire tiltak for nedsett hastigheit på deler av E16 mellom Bergen og Voss. Det er i perioden 2012-2017 gjennomført sinusfresing av midtoppmerking på store deler av strekningen. Det er og gjennomført auka fokus på vinterdrift, kurveutbetring og generelle opprustingar i same periode. Desse tiltaka vart gjort for å betre trafikksikringa på denne sær sulykkesutsette strekningen.

På E16 nordover for sentrum har det dei siste åra vorte rusta opp med nye rundkøyringar, busstopp og planfrie kryssingar for mjuke trafikantar i Skulestadmoen. SVV har eit pågåande arbeid med breiddeutviding på strekning nord for Lønnavatnet til Tvinno.

### 4.3 Sykkelvegar i Voss herad

Voss herad har ei politisk målsetjing om å verta «10-minuttars bygd». Reisetidsanalysar gjort i samband med utarbeiding av sentrumsplanen, syner at innanfor 10 minuttars sykkelavstand bur det omlag 7000 menneske, med 15 minuttars sykkeltid bur det om lag 8500 og med 30 minuttars sykkeltid kan ein nå 11 000. Voss har eit stort potensiale for å få fleire til å gå og sykla til sentrum ved å byggja trygge sykkelvegar og nye gangkoplingar mot sentrum. Ein kan også anta at med auka tilbod av elsyklar på marknaden, vil sykkelandelen gå opp, spesielt for dei med kort avstand til sentrum, men med stor høgdeskilnad.



Figur 7 Reisetid med sykkel til Hestavangen, Kjelde: Tal frå Reisetidsanalyser, Sentrumsplanen for Voss.

Dei sentrale områda som har kort reisetid er og mellom dei prioriterte utbyggingsområda i kommuneplanens arealdel.



#### 4.4 Skuleskyss

Det er ei nasjonal målsettinga at 8 av 10 skuleelvar skal gå eller sykla til skulen. Skuleåret 2021/2022 får 33,87 % av grunnskuleelevane i Voss herad skuleskyss dekkja av det offentlege (Tal frå oppvekst). For storparten av elevane er det avstand til skulane som utløyser kravet til skuleskyss. Nokre har vedtak om skuleskyss av medisinske årsaker, medan 4,85 % av dei som får dekkja skuleskyss, har kommunalt vedtak om skuleskyss på grunnlag av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.

Ordninga med skuleskyss har ei delt finansiering der avstanden over 4 km for trinn 2.-10. og over 2 km for 1. trinn vert finansiert av Vestland fylkeskommune. Voss herad finansierer skuleskyss for dei som har vedtak om særleg farleg skuleveg. Forskrift over vegar som er definert som særleg farleg eller vanskeleg skuleveg er revidert, og godkjent av heradsstyret oktober 2021, [sak 29/21](#)<sup>17</sup>. For Voss herad utgjorde utgifter med skuleskyss om lag 5,5 millionar kroner i kalenderåret 2019/2020.

Vestland fylkeskommune har som del av kunnskapsgrunnlaget for regional transportplan kartlagt fylkesvegar innanfor 4 km til skule som manglar tilbod for gåande og syklende. Dette er ei grov kartlegging, men viser at det i heradet er 59 km fylkesveg innanfor skyssgrensene, men berre tilbod for gåande på 14 % og særskilt tilbod for syklende på 9 %. Det er ikkje gjort tilsvarande kartlegging for kommunale vegar.

#### Tal elevar, og del elevar som har skuleskyss

	Tal elevar	Totalt	Skyss		Del av elevtal som har skuleskyss	Del av elevtal som har skuleskyss på kom. vedtak.
			Avstand, medisinsk, særskilt	Kom. Vedtak		
Bjørgum	141	22	12	10	15.60	7.09
Bulken	96	49	44	5	51.04	5.21
Evanger	36	24	21	3	66.67	8.33
Gjernes	129	39	35	4	30.23	3.10
Granvin	91	54	46	8	59.34	8.79
Gullfjordungen	144	2	2	0	1.39	0.00
Palmafossen	185	80	63	17	43.24	9.19
Skulestad	172	23	13	10	13.37	5.81
Vangen	250	12	11	1	4.80	0.40
Voss ungdom.	468	200	198	2	42.74	0.43
Vossestrand	163	130	99	31	79.75	19.02
<b>Totalt</b>	<b>1875</b>	<b>635</b>	<b>544</b>	<b>91</b>	<b>33.87</b>	<b>4.85</b>

Figur 8 Tal og del elevar i Voss herad som har vedtak om skuleskyss skuleåret 2021/2022 (kjelde: [sak 29/21](#) utval for levekår: forskrift om særskilt farleg eller vanskeleg skuleveg)





## 5 Trafikkregistreringar og ulykkesanalyse

Det er i dette kapittelet berre sett på trafikkulykker (ulykker med personskade), det er ikkje sett på trafikkuhell (ulykker med kun materielle skader)<sup>2</sup>. Ulykkesdata er hentast ut på SVV sin database:

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

### 5.1 Ulykkesstatistikk

#### 5.1.1 Kva og kven blir registrert i statistikken, kven fell utafor, kva feilkjelder er det

Ei trafikkulykke er ei ulykke som hender på ein veg og kor eit eller fleire køyretøy er involvert. Alle motorkøyretøy og sykklar blir rekna med, men ulykker som berre involvera gåande vert ikkje rekna med.

Det er politiet som har ansvar for å melda trafikkulykker med personskade til Statistisk sentralbyrå (SSB). Føremålet er å gje informasjon om ulykkesutvikling på norske vegar. Det vert årleg registrert omlag 9000 ulykker, men tal frå sjukehusa syner at det er over 40 000 personar som skadast årleg som følgje av vegtrafikkulykke. Tall frå NAV anslår at det kvart år er mellom 400 og 500 personar som vert uføretrygda på grunn av at dei er involvert i trafikkulykke<sup>18</sup>.

Generelt er rapporteringsgraden god på dei mest alvorlege ulykkene med drepne og hardt skadde, men spesielt på ulykker som involverer fotgjengarar og syklistar er det store mørketal. Dette er illustrert i tabell 2. Trygg Trafikk har i rapport om helsevesen basert [skaderegistrering](#)<sup>19</sup> kartlagt at mindre enn 37% av dei alvorlege trafikkuhellene vert registrert som politirapporterte ulykker. Storparten av ulykkene som ikkje vert registrert er eineulykker på sykkel.

Tabell 2. Estimerte rapporteringsgrader for sykkelulykker med ulik skadegrad (TØI-rapport 1597/2017 Trafikksikkerhet for syklistar<sup>20</sup>)

	LETT SKADDE	HARDT SKADDE	DREPNE	ALLE
EINEULYKKER	1 %	11 %	100 %	2 %
KOLLISJONAR	29 %	100 %	100 %	31 %
ALLE	7 %	28 %	100 %	7 %

På grunn av at rapporteringa ikkje er komplett er det viktig å lesa statistikken med eit lite atterhald. Det er likevel den beste kjelda for å skildra dagens situasjon og utfordringar for trafikksikringsarbeidet i heradet.

#### 5.1.2 Kor mange ulykker førekjem på vegane i Voss herad

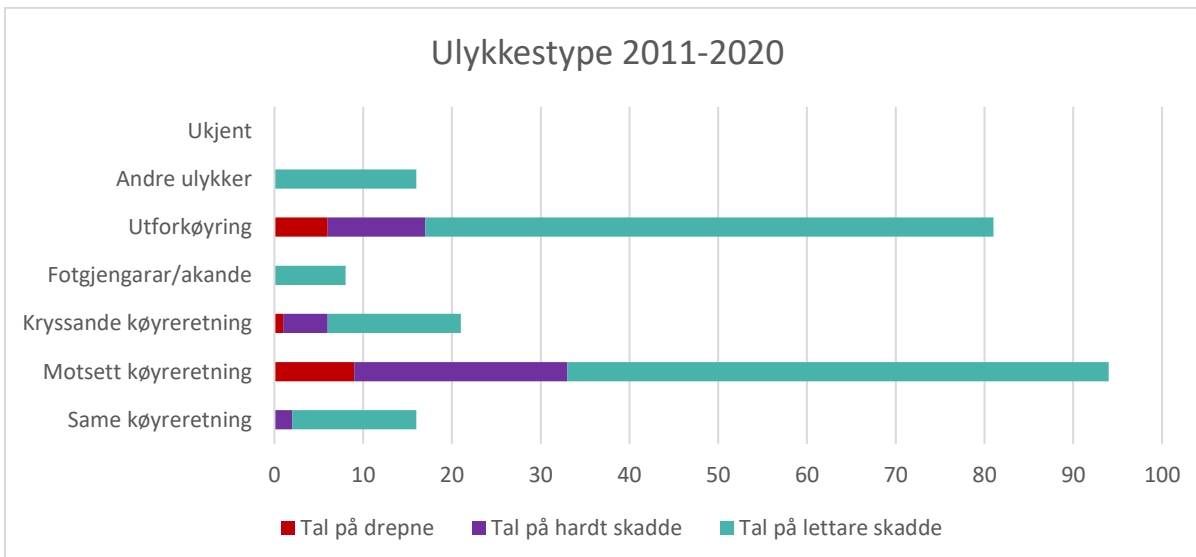
Dei siste 10 åra (2011-2020) er det registrert 169 personskadeulykker med totalt 236 personskadar i Voss herad. Det har dei siste åra vore ein nedgang i talet på ulykker i heradet. Frå 2012 og fram til i dag ser me ein markant nedgang i talet på ulykker, og med eit tydeleg drop i 2013. Dette kan truleg forklarast med at vossapakko vart ferdigstilt i 2013, og at Vegvesenet har gjennomført mange mindre tiltak på E16 (eks. sinusfresing av midtlinje, kurveutbetring og meir fokus på vinterdrift), med god effekt. Fornyng av bilparken og fleire tryggingfunksjonar i bilane kan og ha bidrege til ein reduksjon i ulykkestala. Det låge ulykkestalet for 2020 kan og til dels skuldast redusert reiseaktivitet som følge av koronapandemien.

<sup>2</sup> Finans Norge sine statistikkar for trafikkuhell TRAST og PETRAST mangla søkjefunksjon for sortering på kommune, og det er såleis krevjande å finne data representativt for heradet.



Figur 9. Personskadeulykker 2011-2020 i Voss herad. Tal frå SVV

Dei fleste alvorlege ulykkene i Voss herad er møteulykker og utforkøyning på E16 og RV13. For å redusere talet på møteulykker er det på E16 er det dei siste åra etablert forsterka midtoppmerking<sup>21</sup>. Det er ei målsetting i NTP at «60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høgere innen 2028 skal foregå på møtefrie veier, og at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høgere på sikt skal ha minstestandard for utforkjøringsulykker». For riksvegane og europavegen i heradet vil det på grunn av geografien vera krevjande å nå målsettingane utan større og svært kostnadskevjangende tiltak. Det mest aktuelle prosjektet for å kome litt nærare måla er realisering av ny veg mellom Arna og Voss (K5). Betre utbygd kollektivnett vil også få fleire av pendlarane over på alternative reisemetodar enn bil.



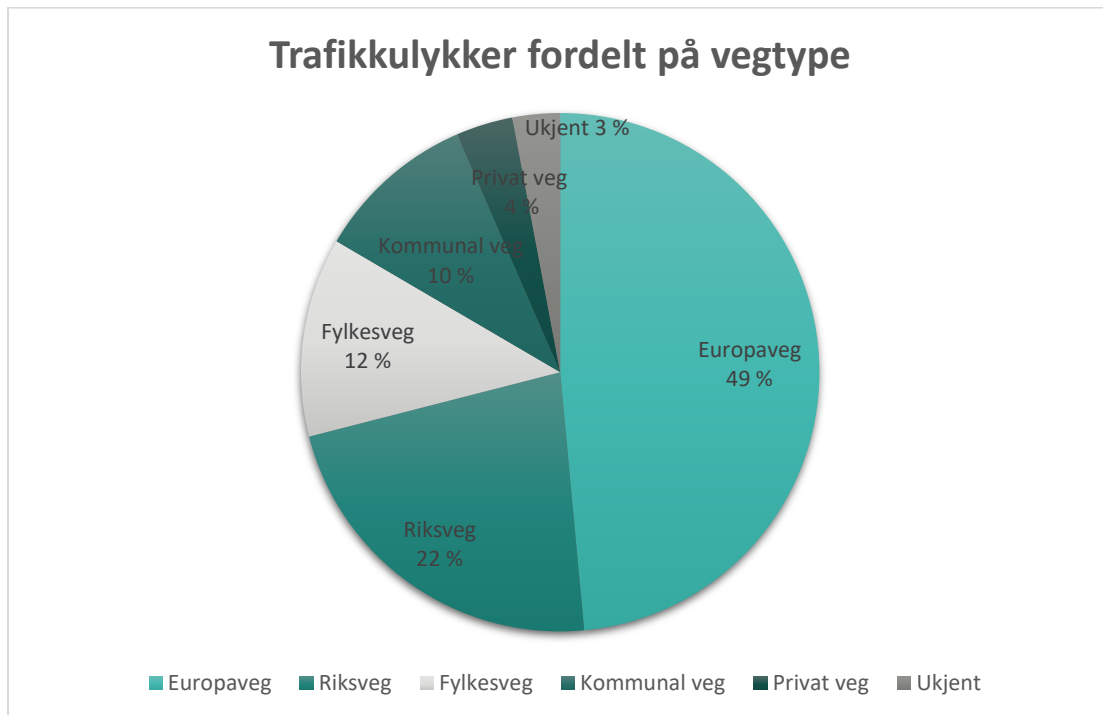
Figur 10. Ulykkestype og skadegrad, Voss herad 2011-2020. Tal frå SVV

### 5.1.3 Kvar førekjem ulykkene (geografisk og vegtype/eigar)

Dei fleste trafikkuulykkene i heradet skjer på europaveg og riksveg. Dette er dei mest trafikkerte vegane i heradet og er også dei vegane som innbyr til mest fart. Ein kan sjå ein viss konsentrasjon av ulykker i tilknytning til avkøyring av og



på hovudvegane, men det er ingen strekningar som fell innunder definisjonen for ulykkespunkt<sup>3</sup> eller ulykkesstrekningar<sup>4</sup> i heradet.



Figur 11 Ulykkesfordeling etter vegtype. 71 % av trafikkulykkene skjer på europaveg og riksveg. Tal frå SVV.

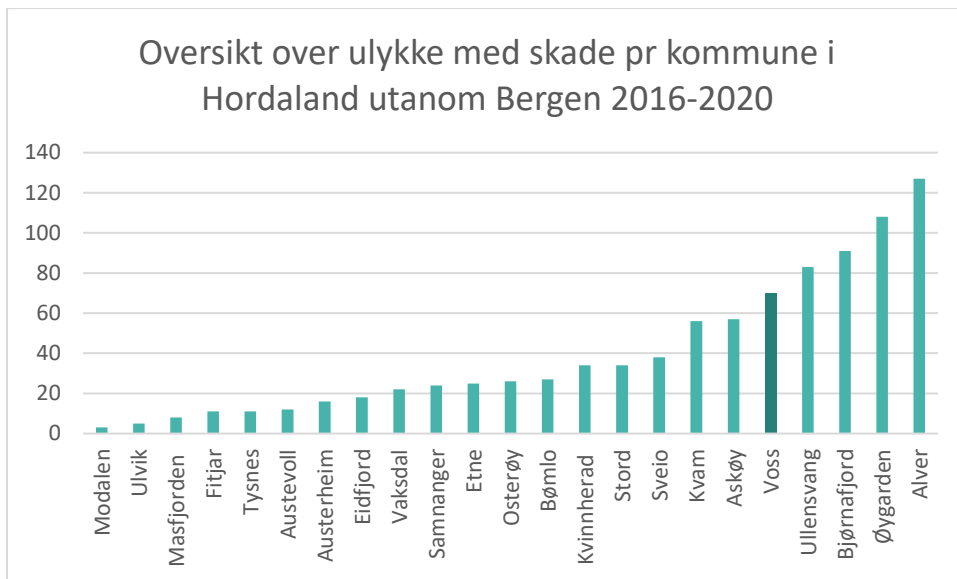
Tabell 3. Personskadar fordelt på vegtype 2011-2020 i Voss herad. Tal frå SVV

Veg	Totalt antall ulykker med registrerte personskader i heradet	Sum drepne og hardt skadde	Tal på drepne	Tal på hardt skadde	Tal på lettare skadde
Europaveg	82	40	13	27	84
Riksveg	38	11	2	9	40
Fylkesveg	21	4	0	4	23
Kommunal veg	17	1	0	1	21
Privat veg	6	2	1	1	5
Ukjent	5	0	0	0	5
<b>Sum</b>	<b>169</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>178</b>

Voss herad kjem også ganske høgt på statistikken med antal ulykker med skade pr kommune i forhold til resten av kommunane i gamle Hordaland Fylke. Dette kan truleg sjåast i samanheng med at ein har mykje gjennomfartstrafikk via europa-, riks- og fylkesvegnettet.

<sup>3</sup> Ulykkespunkt er definert i Trafikksikkerhetshåndboken/TØI som strekning på maksimalt 100 meter med minimum fire politirapporterte personskadeulykker på fem år.

<sup>4</sup> Ulykkestrekning er definert i Trafikksikkerhetshåndboken/TØI som strekning på maksimalt 1 km med minimum 10 politirapporterte personulykker på fem.



Figur 12 Søylediagram over trafikkulykker med skade pr kommune i Hordaland utanom Bergen i perioden 2016-2020. Tal frå SVV.

#### 5.1.4 Trend i ulykkesstatistikken

Gjennom perioden 2011 - 2020 kan ein sjå ein nedgang i antal alvorlege ulykker i heradet. Spesielt på RV13 har det vorte færre alvorlege ulykker i perioden 2016-2020. Fleire strekninga på RV 13 er utbeta i løpet av dei siste 10 åra; strekninga Palmafossen – Bjørgum, Tunsberg tunellen, Jobergtunellen og dette har beta trafikktryggleiken på desse strekningane.

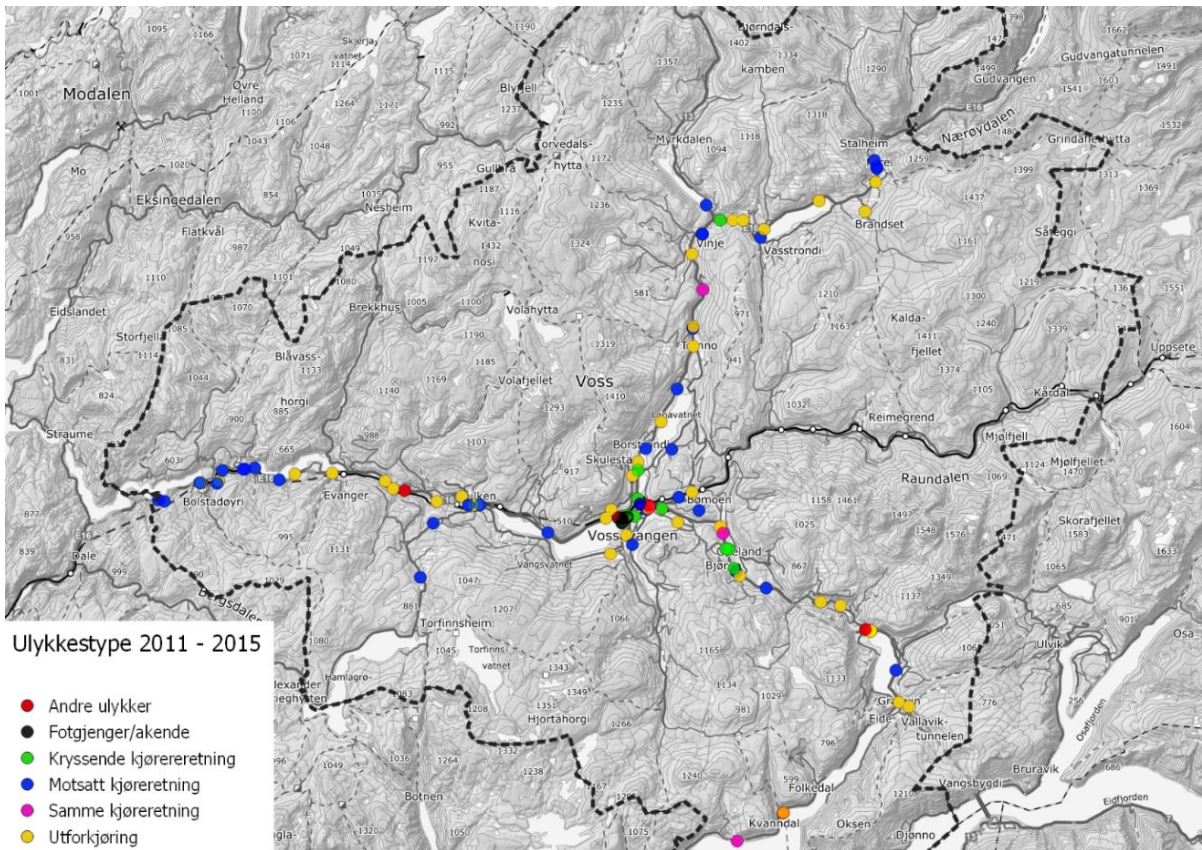
På E16 nord for Voss sentrum er det og vorte færre av dei alvorlege ulykkene, men på deler av strekningen er det vorte fleire ulykker. Spesielt langs Lønnavatnet er det registrert fleire ulykker med utforkøyning i perioden 2016-2020

Den generelle nedgangen i ulykker finn ein igjen på E16 mot Bergen, men her har det vore fleire dødsulykker i perioden 2016-2020. Spesielt på strekninga Bulken – Evanger har det vore mange ulykker i perioden. Det er ein sterk nedgang i ulykker på strekninga Evanger – kommunegrensa, men ein hadde i siste perioden to ulykker som enda med dødsfall.

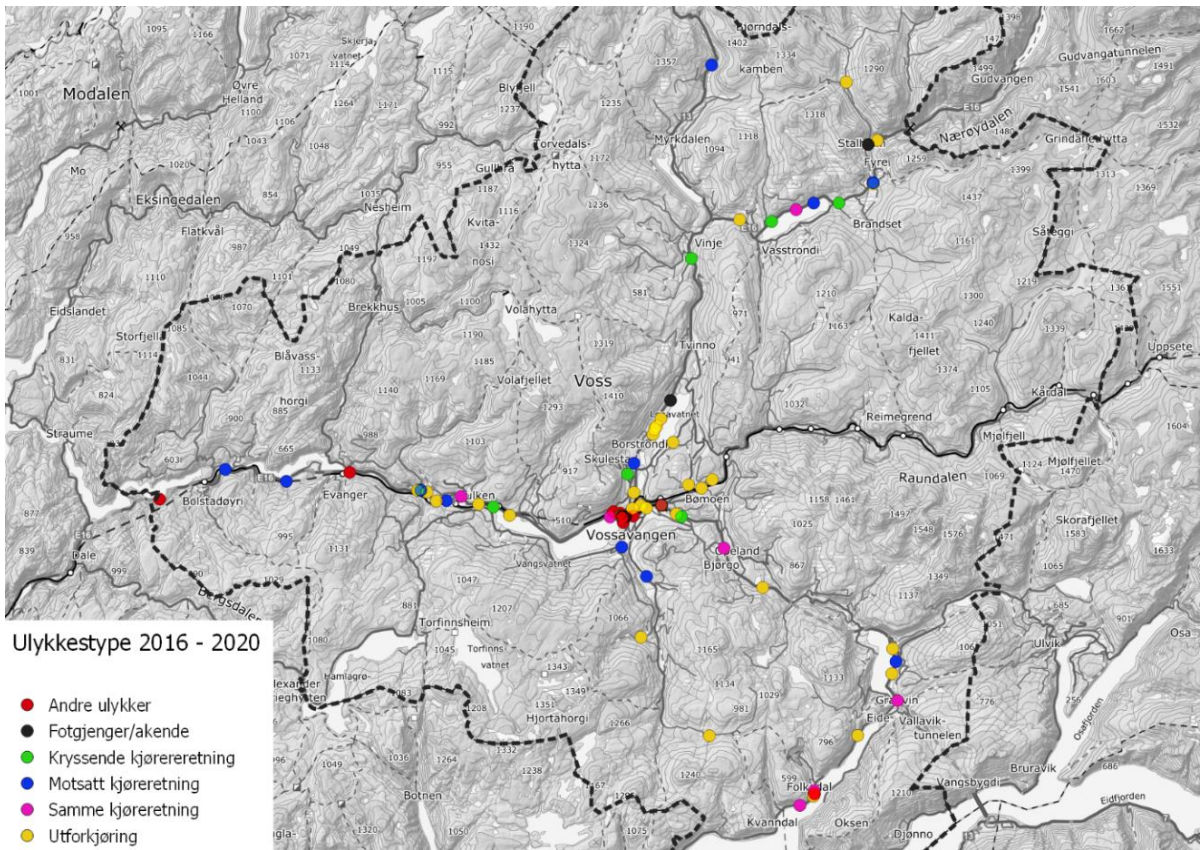
Spesielt i perioden 2011 – 2015 var det mykje møteulykker på E16 mellom Voss og Arna. Med dei tiltaka (forsterka midtoppmerking, redusert fartsgrense, tunneloppustning osv.) som er gjort i perioden ser ein en nedgang av møteulykker i 2016-2020. Fleire av dei ulykkene som har hendt i siste periode har hatt alvorlege konsekvensar.

I perioden 2016-2020 har det vorte mindre av møteulykkene, men det er relativt mange utforkøyingsulykker. Spesielt langs med Lønnavatnet på strekninga Een – Saue har det vore mange utforkøyingar i perioden samanlikna med perioden 2011-2015.

Strekninga Kvanndal – Folkedal har i begge periodar sett fleire ulykker med køyrande i same køyreretning. Dette er ein strekning som er smal og uoversiktleg kor ein fleire stader må stoppa for å venta på møtande trafikk.



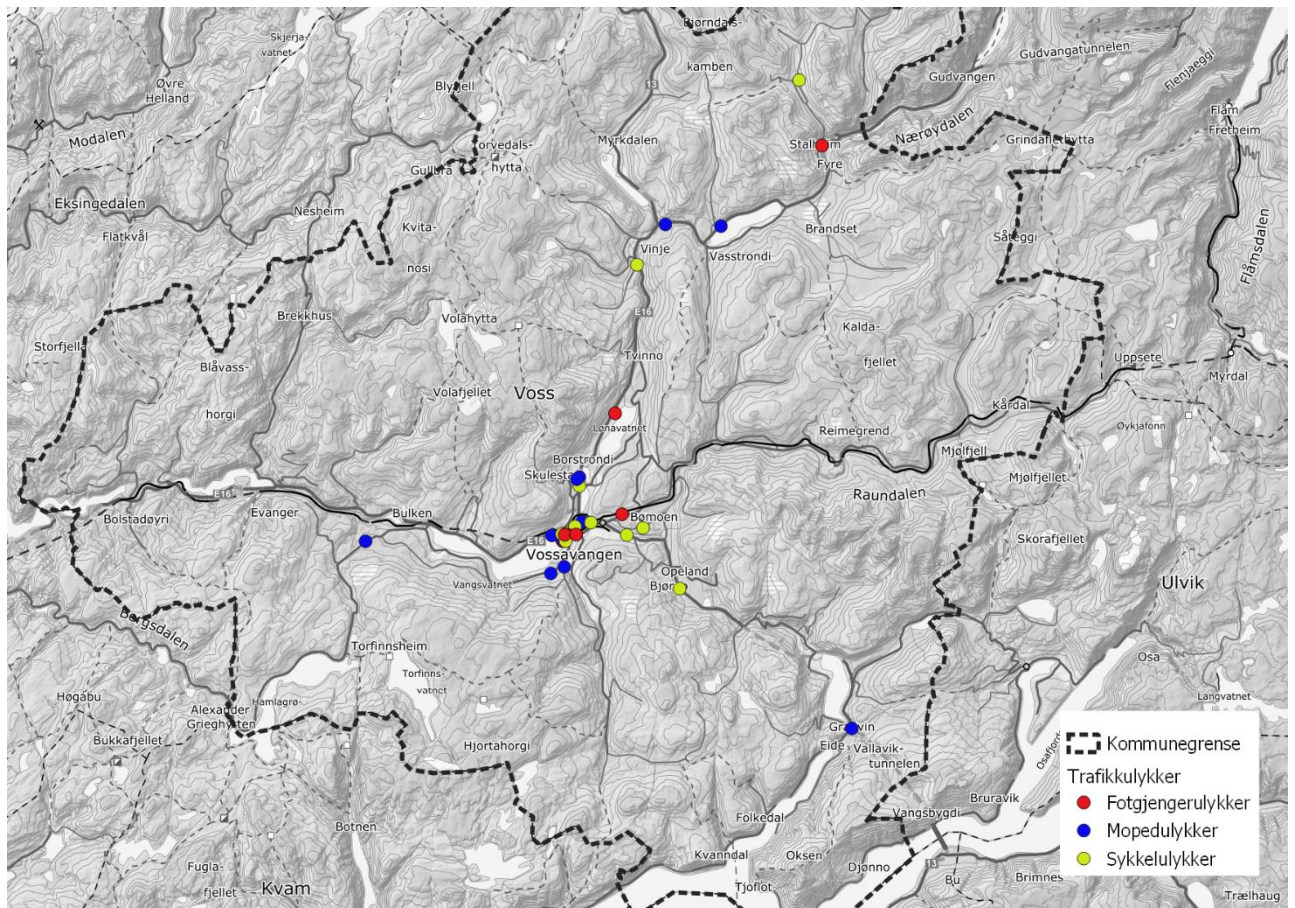
Figur 13. Ulykketype 2011-2015. Kjelde [NVDB](#)



Figur 14. Ulykketype 2016-2020. Kjelde [NVDB](#)



Ein har i planen vald å ha ekstra fokus på mjuke trafikantar og born og unge. I kapittel 5.1.5 ser ein at nesten alle mopedulykker rammer ungdom i alderen 15-17 år, i tillegg er det berre som gåande eller syklende born og unge elles kan ferdast i trafikken. Ser ein nærare på ulykkene som involvera mjuke trafikantar og mopedistar ser ein at desse har ein konsentrasjon til Vangen.



Figur 15. Oversikt ulykker som involvera mjuke trafikantar og mopedistar 2011-2020. Kjelde [NVDB](#)



Figur 16. Trafikkulykker som involvera mjuke trafikantar og mopedistar på Vangen (2011-2020). Kjelde [NVDB](#)

Det kan vera fleire årsaker til at det er ei opphoping av trafikkulykker på Vangen. Dei mest sannsynlege er at det er auka trafikkmengd, både av mjuke trafikantar og køyrande, noko som igjen fører til eit meir kompleks trafikkbilete. Den auka kompleksiteten i trafikkbilete krev meir merksemd frå trafikantane.

Mange av ulykkene på Vangen er ulykker ved kryssing av veg eller ved kryssande køyreretning. Enkelte av kryssingspunkta er utbeta i perioden (for eksempel kryssing ved Vangskyrkja og Park), andre er planlagt utbeta (blant anna Lekvemokrysset og stenging av Bonangergata mot Skulegata). Eit anna viktig framtidig tiltak er å leggje betre til rette for sykling i Strandvegen og gjennom sentrum. I dei mest nytta traseane for mjuke trafikantar bør ein vurdere tiltak som separer syklende frå gåande.

### 5.1.5 Kven blir råka i ulykkene (trafikanntype, alder)

Det er flest førarar og passasjerar av personbilar som er involvert i trafikkulykker på Voss. Nasjonale tal syner at det er førarar av moped, lett mc og mc, samt syklistar som er mest utsett for ulykker om ein tek høgde for personkilometer. Moped, lett mc, mc og sykkel utgjir ein relativt liten del av persontransporten i heradet.

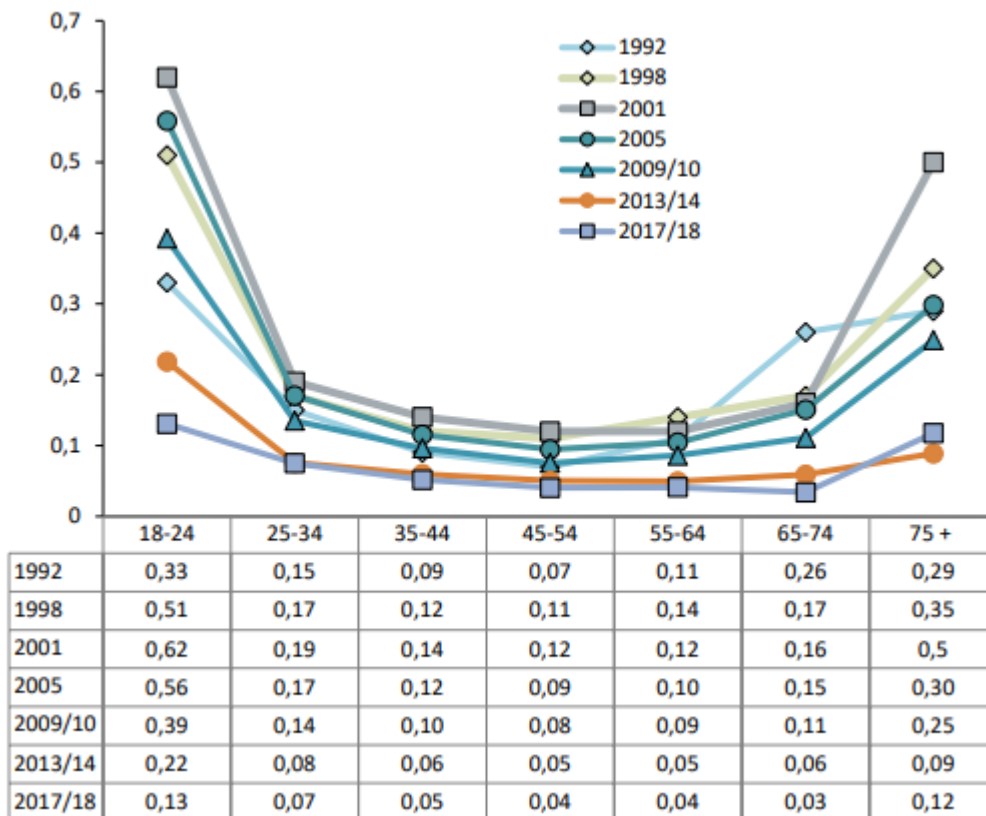


Tabell 4. Trafikanttypar involvert i ulykker 2011-2020 i Voss herad. Kjelde SVV

Trafikanttype	Sum drepne og hardt skadde	Prosent drepne og hardt skadde	Tal på drepne	Prosent drepne	Tal på hardt skadde	Prosent hardt skadde	Tal på lettare skadde	Prosent lettare skadde
Fotgjengarar	1	1,7 %	0	0,0 %	1	2,4 %	9	5,1 %
Syklistar	2	3,4 %	1	6,3 %	1	2,4 %	12	6,7 %
Førar og passasjer moped	2	3,4 %	0	0,0 %	2	4,8 %	11	6,2 %
Førar og passasjer lett MC	1	1,7 %	0	0,0 %	1	2,4 %	1	0,6 %
Førar og passasjer MC	5	8,6 %	2	12,5 %	3	7,1 %	10	5,6 %
Førar personbil	19	32,8 %	8	50,0 %	11	26,2 %	78	43,8 %
Passasjer personbil	16	27,6 %	1	6,3 %	15	35,7 %	43	24,2 %
Førar og passasjer varebil	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	4	2,2 %
Førar og passasjer lastebil	8	13,8 %	3	18,8 %	5	11,9 %	6	3,4 %
Førar og passasjer buss	3	5,2 %	1	6,3 %	2	4,8 %	2	1,1 %
Førar og passasjer traktor	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Andre trafikantar	1	1,7 %	0	0,0 %	1	2,4 %	2	1,1 %
<b>Sum</b>	<b>58</b>		<b>16</b>		<b>42</b>		<b>178</b>	

Nasjonale tal syner at det høvesvis er dei yngste og eldste personbilførarane som er mest ulykkesutsett om ein tek høgde for køyrde kilometer. Det har vore ein sterk nedgang i ulykkesrisikoen for både dei yngste og eldste bilførarane dei siste åra. Mykje av dette skuldast nok betre føraropplæring, men og nyare bilpark, betre vegar m.m. har vore med på å redusere ulykkesrisikoen.





Figur 17. Personbilførere drept eller skadde per million personkilometer fordelt på alder. (TØI, risiko i veitrafikken 2017/18)

Tabell 5. Aldersfordeling skadde i trafikulykker i Voss herad 2011-2020. Kjelde SVV

Aldersgruppe	Sum drepne og hardt skadde	Tal på drepne	Tal på hardt skadde	Tal på lettare skadde
0 - 5	0	0	0	7
6 - 9	0	0	0	0
10 - 14	0	0	0	6
15 - 17	4	0	4	20
18 - 20	4	1	3	18
21 - 24	6	2	4	16
25 - 34	12	2	10	25
35 - 44	2	0	2	18
45 - 54	7	2	5	22
55 - 59	3	2	1	13
60 - 64	4	1	3	5
65- 69	6	3	3	4
70 - 74	0	0	0	10
75 - 79	6	1	5	5
80 eller meir	4	2	2	9
Ukjent	0	0	0	0
<b>Sum</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>178</b>



Ser ein nærare på kva køyretøy som er involvert i ulykkene ser ein at for dei fleste aldersgruppene er personbil den køyretøygruppa som er mest involvert i ulykker i heradet. Unntaket er for aldersgruppa 15-17 kor moped er den mest utsette køyretøygruppa. På grunn av geografien til heradet med lange avstandar mellom sentra, og mangel på eit godt kollektivtilbod er moped eit attraktivt køyretøy for aldersgruppa.

Både talet på skadde i ulykker med personbil og lastebil er høgare enn landsgjennomsnittet, tilsvarande er delen gåande og syklende lågare lokalt enn nasjonalt. Dette er mest sannsynleg den store gjennomfartstrafikken som fører til vridning av talet på skadde i retning lastebil og personbil samanlikna med nasjonale tal. Anna forklaring kan vera at Voss har relativt liten andel syklende og gåande, og dermed større andel personbiltrafikk.

Tabell 6. Talet på skadde etter alder og trafikantgruppe 2011-2020 i Voss herad. Kjelde SVV

Aldersgrupp	Fotgjengar	Sykkel	Moped	Lett MC	MC	Personbil	Buss	Varebil	Lastebil	Annet	Sum
0 - 5	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	7
6 - 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 - 14	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	6
15 - 17	1	2	11	2	0	8	0	0	0	0	24
18 - 20	0	0	1	0	0	21	0	0	0	0	22
21 - 24	1	0	0	0	1	17	0	1	2	0	22
25 - 34	3	0	0	0	3	26	1	2	2	0	37
35 - 44	0	4	0	0	1	11	1	0	3	0	20
45 - 54	1	3	1	0	6	12	0	0	3	3	29
55 - 59	0	0	0	0	2	11	0	0	3	0	16
60 - 64	0	1	0	0	1	5	2	0	0	0	9
65- 69	0	1	0	0	0	7	1	0	1	0	10
70 - 74	1	0	0	0	1	8	0	0	0	0	10
75 - 79	0	0	0	0	0	10	0	1	0	0	11
> 80	2	0	0	0	0	11	0	0	0	0	13
<b>Sum</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>156</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>236</b>
<b>Lokalt %</b>	<b>4,2 %</b>	<b>5,9 %</b>	<b>5,5 %</b>	<b>0,8 %</b>	<b>6,4 %</b>	<b>66,1 %</b>	<b>2,1 %</b>	<b>1,7 %</b>	<b>5,9 %</b>	<b>1,3 %</b>	
<b>Nasjonalt</b>	5067	4895	2565	1381	4070	36222	660	2181	1078	201	
<b>Nasjonalt %</b>	8,6 %	8,4 %	4,4 %	2,4 %	6,9 %	61,8 %	1,1 %	3,7 %	1,8 %	0,3 %	



### 5.1.6 Når skjer ulykkene (tid på året)

Me ser at mai, juni, juli og august skil seg ut ved at antall ulykker aukar. Årsakene til dette kan vera mellom anna auka trafikkmengd på vegnettet, men og at det skjer ei åtferdstilpassing som fylgje av betre køyreforhold og høgare fart.

Tabell 7. Tal på personskadeulykker og personskadar i Voss herad fordelt på månad. Kjelde SVV

Månad	Sum personskadeulykker	Sum drepne og hardt skadde	Tal drepne	Tal hardt skadde	Tal lettare skadde
Januar	14	3	0	3	19
Februar	12	1	0	1	14
Mars	9	2	1	1	13
April	12	7	3	4	12
Mai	21	8	2	6	16
Juni	17	9	1	8	25
Juli	19	4	1	3	18
August	21	5	3	2	18
September	13	8	3	5	13
Oktober	13	1	1	0	16
November	10	8	1	7	6
Desember	8	2	0	2	8
<b>Sum</b>	<b>169</b>	<b>58</b>	<b>16</b>	<b>42</b>	<b>178</b>

### 5.1.7 Oppsummering av ulykkesstatistikken

Me ser ein nedgang i talet på trafikkulykker i heradet den siste 10-årsperioden. Dette syner at både dei større investeringane på vegnettet og dei mindre trafikksikringstiltaka har hatt god effekt. Det er på dei mest trafikkerte delane av vegnettet ein ser flest ulykker og det er der fartsnivået er høgast at ulykkene får størst konsekvensar.

Ulykkesstatistikken peiker på kor me ser ulykker i dag, den seier ikkje noko om trafikksikringsutfordringar som fører til innbyggjarane vel å ikkje reisa eller vel bil som transportmiddel framfor gåing og sykling. Dersom ein skal nå målsettingane om større del gåande og syklende og auka mobilitet for born og unge bør ein kartlegge trafikksikringsutfordringar utover dei som ein finn i ulykkesstatistikken.



## 6 Kartlagde utfordringar

Dette kapitelet inneheld ein gjennomgang av kartlagde og innmeldte utfordringar langs dei offentlege vegane i heradet. Skulevegar har fått eit særskild fokus. Ein har nytta barneskulekrinsane som geografisk inndeling av kommunen og desse samsvarar til ei viss grad med vedteken senterstruktur i kommuneplanen.

Skuleåret 2021/2022 fekk 33,87 % av elvene i grunnskulen tilbod om skuleskyss i Voss herad (Figur 8). I tillegg er det mange born som vert køyrd til skulen grunna utrygg veg, spesielt i vinterhalvåret. Regjeringa har, gjennom barnas transportplan, eit mål at åtte av ti born skal kunne gå eller sykle til skulen, og Voss herad ligg langt unna dette målet.

Det er ei målsetting at ein kan etablere så gode skulevegar i kommunen at det vil vere trygt for barna innanfor 4 km radius å gå eller sykle til skulen. Skulane ligg i hovudsak sentralt i grendene i heradet, difor vil trygge og gode gang- og sykkelamband til skulane også sikre gode samband i lokalsamfunnet. Eit gang- og sykkeltilbod som tilfredsstillar krava for at born og unge kan bruke det sjølvstendig vil og vere eit godt tilbod for dei fleste andre brukargruppene. Barn som har hatt fysisk aktivitet i forkant av skuledagen får betre ytevne.

Ved å ha trygge og gode sykkelvegar frå nærsentra mot sentrum stimulera ein til at fleire velgje sykkel som transportmetode også til jobb. Det store tilbodet i elsyklar gjer også at stader som før var topografisk krevjande å sykla til, no er vorte tilgjengelege for folk flest.

Det har stor folkehelsevinst å få opp den fysiske aktiviteten i samfunnet, og det er også eit viktig klimatiltak å få fleire til å gå eller sykle til skule, fritidsaktivitet og arbeid.

### 6.1 Gjennomgang av dei ulike delområda i heradet

Ein har nytta barneskulekrinsane som geografisk inndeling av heradet. I Heradet er det 8 barneskular, 2 kombinerte barne og ungdomsskular, ein rein ungdomsskule, 2 vidaregåande skular og ein folkehøgskule.

Utfordringar og fysiske tiltak frå tidlegare trafikksekringsplanar som ikkje er gjennomført er tatt med vidare i denne planen, og i tillegg har ein fått med ein del nye punkt og strekningar med trafikktryggleiksutfordringar. Oppvekst har revidert forskrift om særskilt farlege skulevegar – og fleire av innspel til dette arbeidet frå skulane er innarbeidde i lista over kartlagde utfordringar. Skular og barnehagar i heradet har også vorte spesielt invitert til å koma med innspel til trafikksekringsarbeidet. Innbyggjarane våre sender kontinuerleg inn innspel på trafikktryggleiksutfordringar langs vegane i heradet, og innspel kome dei siste åra er vurdert i arbeidet med denne planen.

Kapittelet inneheld hovudsakeleg fysiske tiltak og desse er delt i:

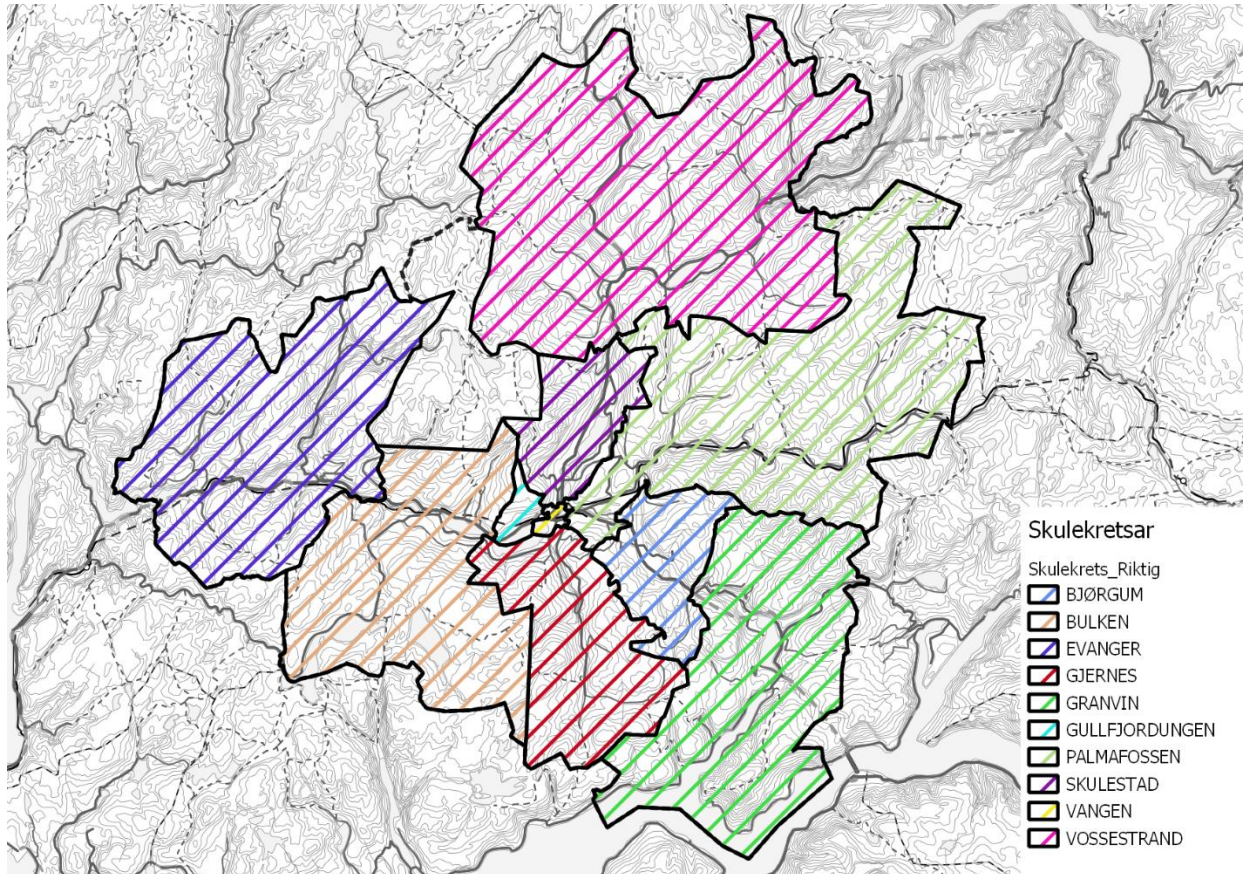
- \* Straktiltak (S): rimelegare tiltak som ikkje krev planprosess og som er realistiske å få gjennomført i planperioden under føresetning av at midlar vert sikra i budsjett: vegljøs, siktutbetring, enkle kryssingspunkt, fartsdemparar, skilting, kontrollar etc.

- \* Investeringsiltak/langsiktige tiltak (I): Ressurskrevjande tiltak som ofte krev større investeringar. Ein del av tiltaka vil krevje reguleringsplan, grunnerv og særskilte løyvingar over budsjett.

I Voss herad er det ei rekkje vegar med stor fare for steinsprang og skred. Det er ikkje gjort skredfarevurderingar i arbeidet med trafikksekringsplanen. 71 % av alle alvorlege ulykker i heradet



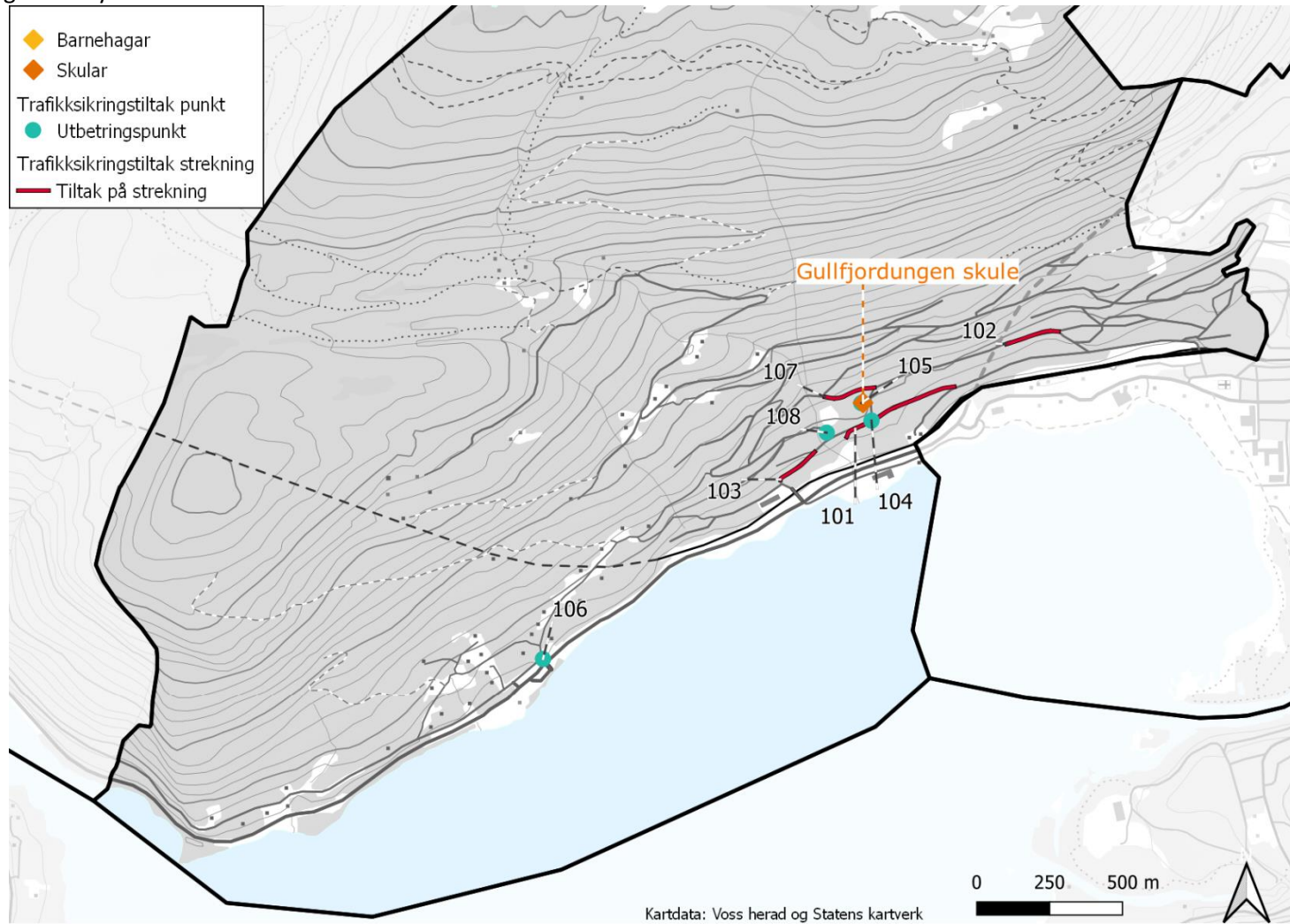
skjer på riks og europaveg. Hovudfokus i arbeidet med trafikksikringsplanen har vore mjuke trafikantar og skuleveggar. Realisering av K5 mellom Arna og Voss er det viktigaste tiltaket for å betre trafiktryggleiken på vegstrekning med høgast ulykkestal for alvorlege ulykker.



Figur 18. Barneskulekretsar i Voss herad

### 6.1.1 Gullfjordungen skulekrins

Gullfjordungen skule er ein barneskule som ligg eit par kilometer vest for Voss sentrum, og har omlag 120 elevar og kring 20 tilsette. Nesten alle elevane kan gå eller sykle til skulen.



ID	VegNR	Namn	Skildring	Tiltak	
101	KV1010	Finnesvegen	Innspel om at stor gjennomkøringstrafikk, tungtransport og for høg fart på Finnesvegen skapar mange nesten-ulykker med mjuke trafikantar. Er skilta gjennomkøring forbudt på aktuelle vegstrekning. Vurder om skiltplassering er hensiktsmessig. Ynskje om fleire fartsreducerande tiltak og er behov haldningsskapande arbeid for trafikantar i området.	Trafikkregulering	I
102	KV1019	Hangursvegen	Innspel om høg fart i Hangursvegen. Vurder fartsdumpar som trafikkregulerande tiltak. Etablere fortau frå kryss Ullestadvegen til Hanguren terrasse i hht. utbyggingsavtale.	Trafikkregulering/ GS-veg/fortau	I
103	KV1085	Eskelandsvegen	Smalt og delvis begrensa sikt gjennom folkehøgskuletunet. Ikkje nødvendig med gjennomkøringstrafikk på denne vegstrekningen etter at ny Gullfjordungen-veg vart bygd.	Trafikkregulering	S
104	KV1013	Geili	Uoversikteleg kryss Geili - Finnesvegen. Betre siktforholda i krysset. Skuleelevar har veldig stor fart ned Geili. Vurder rumlefeldt i botn av bakken for å redusere fart på syklistar.	Trafikkregulering	S
105		Hjartesone rundt Gullfjordungen skule	Etablere hjartesone rundt Gullfjordungen skule i samråd med skule, SU, FAU og elevråd. Barnetråkk registrering. Aktuelle fysiske tiltak: skilte/merke opp parkeringsplass for lærarar ved husflidsskulen og laga avslappingslomme med gangfelt over Finnesvegen. Vurder tiltak i Geili, Finnesvegen, Kalvatrevegen og Hangursvegen (tiltak 101,102,104, 107,108). Vurder skilting med skuleveg på vegar rundt skulen, og redusert fartsgrense 30 km/t	Anna	I/S
106	KV1180/ EV16/ PV1179	GS-veg E16 Kvålsvegen X Kvålsvegen	Uoversiktleg punkt mellom GS-veg E16 og Kvålsvegen. Behov for å stramme opp området (oppmerking/skilting/betre siktforholda) og gjera det tydelegare for brukara av GS vegen at dei har vikeplikt for køyrande på vegen. Parkering av vogntog langs Kvålsvegen gjer området endå meir uoversikteleg.	Kryssutbetring	S
107	KV1086	Kalvatrevegen	Smal veg utan tilbod til mjuke trafikantar. Skuleveg for mange. Problem med overvatn gjev ofte glatt veg vinterstid. Dette er einaste tilkomst til skulen for nødkøyretøy og varelevering. Parkering/snuing ved bom Finne burettslag skapar uoversiktlige situasjonar og gjer at nødvendig varelevering og skysstransport tidvis har utfordringar med å koma fram til skulen. Behov for skiltfornyng om gjennomkøring forbode i Burekkje-vegen.	Gateprosjekt	I
108	KV1010	Gullfjordungsvegen/ Finnesvegen	Oppmerking/skilting av parkeringsplass ved gamle husflidsskulen. Etablere dropsone langs Finnesvegen og gangfelt over vegen i forbindelse med hjartesona rundt skulen.	Anna	S

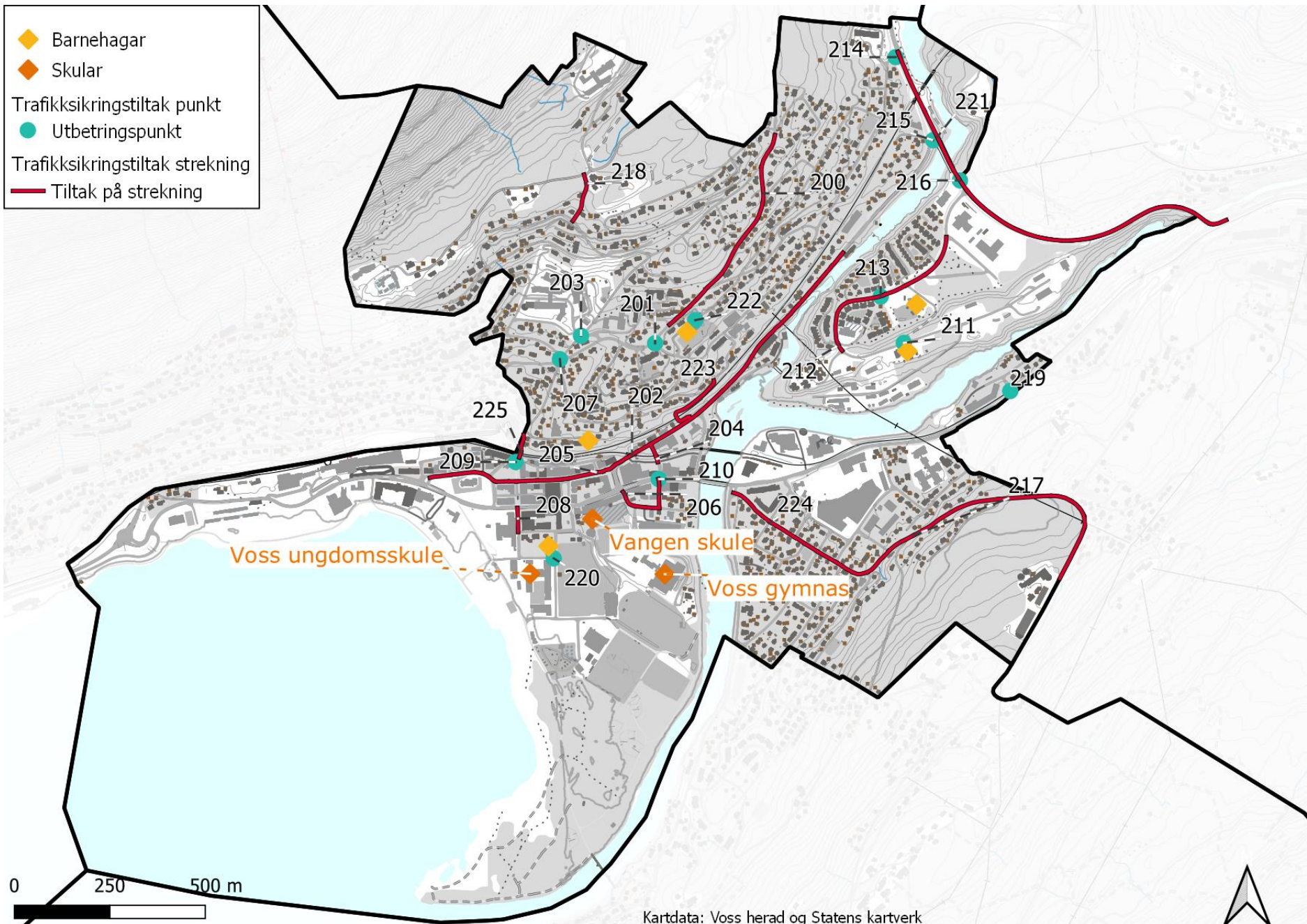
### 6.1.2 Vangen skulekrins

I skulekrinsen til Vangen skule er det tre skular. Vangen skule er ein barneskule som er lokalisert i sentrum av Vossevangen, med omlag 270 elevar og 50 tilsette. Voss ungdomsskule med om lag 470 elevar og 80 tilsette med elevar frå heile heradet med unntak av Granvin og Vossestrand. Voss gymnas har omlag 600 elevar fordelt på åtte utdanningsprogram, både studieførebuaende og yrkesretta.

På Vossevangen er det fleire områder med utflytande trafikksituasjonar kor det er utfordring med trafikktrygginga. Fleire av desse områda er adressert i Sentrumsplanen. Større tiltak kor det vert lagt opp til rydding av trafikksituasjonen ved endring av køyremønster, etablering av torg osv. er ikkje tatt med i denne oversikten. Fleire av tiltaka i sentrumsplanen krev detaljreguleringsplanar for å kunne realiserast:

- Einvegskøyrd Vangsgata
- Stenging for venstresving for køyrande i Ringheimsvegen ved Vangsgata.
- Endra køyremønster Hestavangen/Skulegata/Miltzows gata og opprydding av parkeringssituasjon i delområdet.
- Etablering av tilbod til syklande i Vangsgata og/eller Uttrågata.





ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
200	FV5402	Ringheimsvegen	Ringheimsvegen frå Rognstunet til Hjellane manglar tilbod for mjuke trafikantar. Smal veg, stor trafikk, mange uoversiktlege kryss og private avkøyringar langs fylkesvegen. Bilar som parkerer i/tett på Ringheimsvegen gjer trafikkbildet enno meir uoversiktlege. Skuleveg for mange. Deler av strekninga utløyser krav om skuleskysst pga særskilt farleg skuleveg. VLFK har starta forarbeid for detaljreguleringsplan for vegstrekningar. Høgt prioritert frå VH at det vert vidare utarbeida reguleringsplan for tiltaket.	GS-veg/fortau	I
201	FV5402/ KV1060	Sverresbakken x Ringheimsvegen	Manglande kryssingspunkt for mjuke trafikantar over Ringheimsvegen. Mykje brukt kryssingspunkt over vegen, blant anna av Klausabakken barnehage.	Kryssingspunkt	S
202	EV16	Strandavegen	Fortau langs EV16. Gangfeltet er i dårleg forfatning med defekt kantstein på mykje av strekninga og mykje sidevegetasjon utover gangarealet som lagar eit smalt gangfelt enno smalare. Trengsel i forbindelse med skulestart/"rush" med mange gåande og syklande på smalt gangfelt. Utfordringa med smalt gangfelt er størst etter krysset med GS-veg frå Lundarvegen og spesielt under jernbanekulvert. Mange syklistar og stor hastigheit på syklande på fortauet. Behov for eige tilbod til syklistar? Mange syklistar må ut på EV16 då det ikkje er plass for dei på fortauet.  Dårleg sikt i kryss med gang- og sykkelveg ned frå Lundarvegen. Forholdet vil betrast noko med hyppig vegetasjonsrydding på strekninga.	GS-veg/fortau	I
203	KV1048/ KV1071	Rognsbakken x Sjukehusvegen	Manglande sikt i kryss. Stor hastigheit på syklande ned Rognsbakken. Vurder etablering av rumlefelt i enden/botn av Rognsbakken for redusera hastigheit på syklistar.	Kryssingspunkt	S
204	KV1033	Lekvemogata - Undergang jernbane	Smal kulvert og uoversiktlege strekning med parkeringsplassar på begge sider av kulvert. Manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar	GS-veg/fortau	I
205	FV5402/ KV1069	Vangsgata	Voss sentrum vert opplevd som krevjande for syklistar. Behov for etablering av gjennomgåande tilbod til syklande gjennom Voss sentrum (både aust - vest, nord- sør). Sentrumsplanen føreslår einvegskøyring av Vangsgata og eige sykkelfelt, dette tiltaket krev utarbeiding av detaljreguleringsplan.	Gateprosjekt	I
206	KV1032	Lekvemogata	Rotete trafikkbilete. Uklar inndeling mellom trafikantgrupper. Stor trafikkmengd.	Kryssutbetring	I
207	FV5402/ KV1048	Sivlevegen x Ringheimsvegen	Fortau manglar tilpassing til syklistar, sparkesykkel, barnevogner etc «etter» krysset. Høg fortauskant som kan vera til hinder for «tilkomst» til fortau.	GS-veg/fortau	S

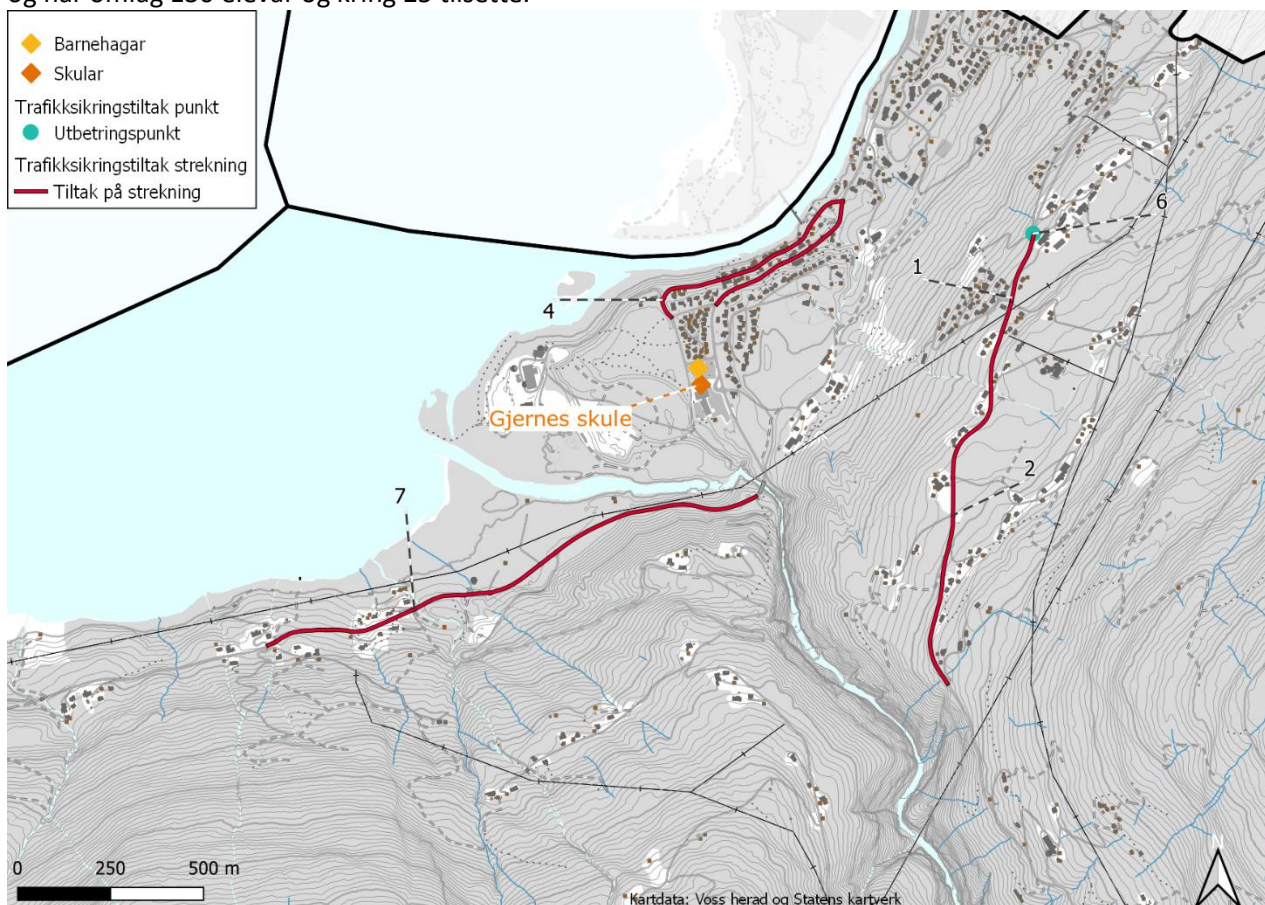
208	KV1054	Skulegata	Parkering i bakke mot Kiwi. Adkomstveg til ungdomsskule for elevar som kjem med buss. Mange elevar samlar seg her ved skulestart/slutt er med å skapa eit uoversiktleg trafikkbilde.	GS-veg/fortau	I
209	FV5402/ KV315/ KV1124	Ringheimsvegen x Bonangergata x Skulegata	Dårleg siktforhold både for mjuke trafikantar og bilistar der GS-veg langs Ringheimsvegen kryssar avkøyringa til Bonangergata. Sentrumsplanen føreslår stenging av denne avkøyringa til Bonangergata. Punkt ein kjenner til at det har skjedd ulykker mellom mjuke trafikantar og biltrafikk.	Trafikkregulering	S
210	RV13/ KV1033	Lekvemokrysset	Lysregulering av kryss. Utflytande trafikkbilete. Utfordring med trafikkavvikling. Farleg kryssingspunkt for gåande.	Trafikkregulering	I
211	KV1216	Regimentsvegen – Læringsverkstedet	Manglande tilrettelegging av kryssingspunkt frå barnehage og til skogholt/sti. Manglar vegljøs frå kryssingspunkt og mot Voss Vind.	Kryssingspunkt/ vegljøs	S
212	KV1216	Regimentsvegen	Innspel om stor hastigheit på biltrafikk i Regimentsvegen, og behov for fartsregulerande tiltak.	Trafikkregulering	S
213	KV1216	Regimentsvegen – Voss barnehage	Manglar godt kryssingspunkt frå Voss barnehage og til gang- og sykkelveg langs Regimentsvegen. Mange kryss i området gjer området noko uoversiktleg. Manglande ljosssetjing av kryss. (sjå i samanheng 211, 212,213)	Kryssingspunkt	S
214	EV16/ KV1049	Rognshagen x Strandavegen	Manglande sikt i kryss med Rognshagen for brukara av GS-veg langs E16 . Gjeld spesielt for syklistar som kjem frå Vangen der ein har veldig kort siktlinje mot Rognshagen.	GS-veg/fortau /siktutbetring	S
215	RV13/ E16	E16/RV 13 Strandavegen	Krevjande å koma ut på E16 Strandavegen frå E16 Lundarosen frå Vangen. Spesielt krevjande i «rush». Krysset vert opplevd som utrygt. Sjå også pkt. 221.	Trafikkregulering/ fartsgrensevurdering	I
216	RV13/ KV1079/ KV1216	RV 13 Hardangervegen x Tvildesvegen x Regimentsvegen	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over RV 13 frå GS-veg langs RV 13 og over til Vasslii og Storåsen. RV 13 vert opplevd som ein fysisk barriere mellom sentrumsområde og til eit mykje brukt rekreasjon og utfartsområde for alle aldersgrupper. 2 barnehagar må krysse RV 13 veg for å koma til turområdet. Det er høg fart på strekninga (60 km/t), og eit stort og uoversiktleg kryss på RV 13 med avkøyringsfil både til Tvildesvegen og Regimentsvegen. Vintertstid er kryssinga for mjuke trafikantar endå vanskelegare pga. snø og brøytekanter. Vidareført frå forrige TS-plan. Høgt prioritert tiltak for VH å få realisert.  Avkøyring frå Regimentsvegen til RV 13 er særskilt krevjande i «rush» med dagens kryssløysing. Behov for å utbetra dagens kryssløysing ved vidare utvikling/utbygging av Tvildemoen. Må sjåast i samanheng med pkt. 215 og pkt. 221	Kryssingspunkt	I
217	FV5392	Bordalsvegen	Manglar fortau frå Haugamoen og oppover langs Bordalsvegen. Behovet for tilbod til mjuke trafikantar langs Bordalsvegen er størst fram til kryss Haugateigen (ev. Nedre Storehagen?).	GS-veg/fortau	I

			Stor fart, mykje trafikk, smal vegbane og skuleveg. Detaljreguleringsplan frå 2004 for tiltaket. Må sjåast i samanheng med tiltak 1 og 2.		
218	KV1027	Kleivi	Uønskt gjennomkøyringstrafikk i Kleivi. Smal og bratt veg, spesielt utfordrande på vinteren.	Trafikkregulering	S
219	RV13/ KV1006	RV 13 Hardangervegen x Brynnavollen	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar frå GS veg langs RV13 Hardangervegen og over til Brynnavollen. Utløyser krav om skuleskys pga. særskilt farleg skuleveg.	Kryssingspunkt	I
220	KV1043/ KV1077	Olavsvegen X Hestabakkvegen	Dårleg sikt i kryss. Vegetasjonsrydding.	Siktutbetring	S
221	RV13/ KV1049/ EV16/ KV1216/ RV13/ FV5386/ KV1108	Brynagjelet - Tvildevegen	På EV16/RV13 mellom Lundarosen og Palmafossen er det 5 kryss som vert av trafikantar opplevd som krevjande å køyra i periodar med høg trafikk (rush). Dette gjeld kryss/avkøyring mot Rognshagen, Lundarosen, Tvildemoen, Brynagjelet og Palmafossen. Er fartsgrensa på denne strekninga korrekt og er fartsgrensa reelt fartsnivå? Lågare hastigheit på strekninga vil gje større lommer til utkøyring, som igjen fører til betre trafikktryggleik for trafikantar. I tillegg manglar til kryssingspunkt over til Vasslii – Tvildemoen – Palmafossen som gjer at mjuke trafikantar «springe over vegen» på strekninga...  Ved vidare utbygging av områda som nyttar nokon av desse kryssa, bør dagens kryssløysingar vurderast. Sjå i samanheng med pkt 215 og 216.	Fartsvurdering/ trafikkregulering	I
222	KV1139	Klausabakken barnehage	Innspel om utfordring med mykje grus og høg fart på syklistar på GS-veg mellom Klausabakken barnehage og ballbingen.	GS-veg/Fortau	S
223	KV1034	GS-veg mellom Lundarvegen og Strandavegen	GS-veg med 90 graders sving inn/ut av tunell og mykje vegetasjon gjer at det oppstår oppstår nesten-ulykker mellom mjuke trafikantar i same «kørefelt». Vurder oppmerking av «2 kørefelt» gjennom kulvert. Lite sikt i kryss til fortau EV16 Strandavegen frå GS-veg frå Lundarhaugen.	GS-veg/Fortau	S
224	FV5392	Bordalsvegen	Betre tilrettelegging for mjuke trafikantar langs Bordalsvegen frå Langabrua og opp til Dyrdal Mat.	GS-veg/Fortau	I
225	FV5402	Ringheimsvegen	Betre tilrettelegging for mjuke trafikantar på fortau langs Ringheimsvegen frå jernbaneundergang og opp til krysset Rognshagen/Strengjarhaugen. Deler av fortauet skrår veldig ned mot bilvegen og er skummelt – spesielt på glatt vinterføre.	GS-veg/Fortau	I



## 6.1.3 Gjernes skulekrins

Gjernes skule er ein barneskule som ligg eit par kilometer sør for Voss sentrum i naturlege omgjevnadar, og har omlag 130 elevar og kring 25 tilsette.



ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
1	FV5392	Gamle Bordalsvegen – Songvesborgi	Vegstrekning utan tilbod til mjuke trafikantar langs Bordalsvegen. Høg fart, smal veg og mykje trafikk. Viktig lenke for å sikre tryggare forbindelse frå Songvesborgi til Vangen. Tiltak her må sjåast i samanheng med tilrettelegging for mjuke trafikantar frå Haugamoen og til Nedre Haugo/Nedre Storehagen og vidare langs Bordalsvegen til Rokne og Bordalsvegen. (Tiltak 1,2 og 217).	GS-veg/ fortau	I
2	FV5392	Rokne – Songvesborgi	Manglar tilbod for mjuke trafikantar langs Bordalsvegen. Skuleveg til Gjernes skule. Utløyser skuleskyss vinterstid på grunn av særskilt farleg skuleveg. Må sjåast i samanheng med resten av Bordalsvegen (Tiltak 1, 2, 217)	GS-veg/ fortau	I
4	FV5394/ KV1051	Gjernesvegen / Russarvegen	Manglar tilbod til mjuke trafikantar i Gjernesvegen mellom Gjernes og Kunsten. Russarvegen er mindre trafikkert og vert av mange brukt som skuleveg, men heller ikkje her er det eige tilbod til mjuke trafikantar. Mykje tungtransport til reinseanlegget og brattare stigning gjer at ein på sikt ynskjer å få etablert tilbod	GS-veg/ fortau	I

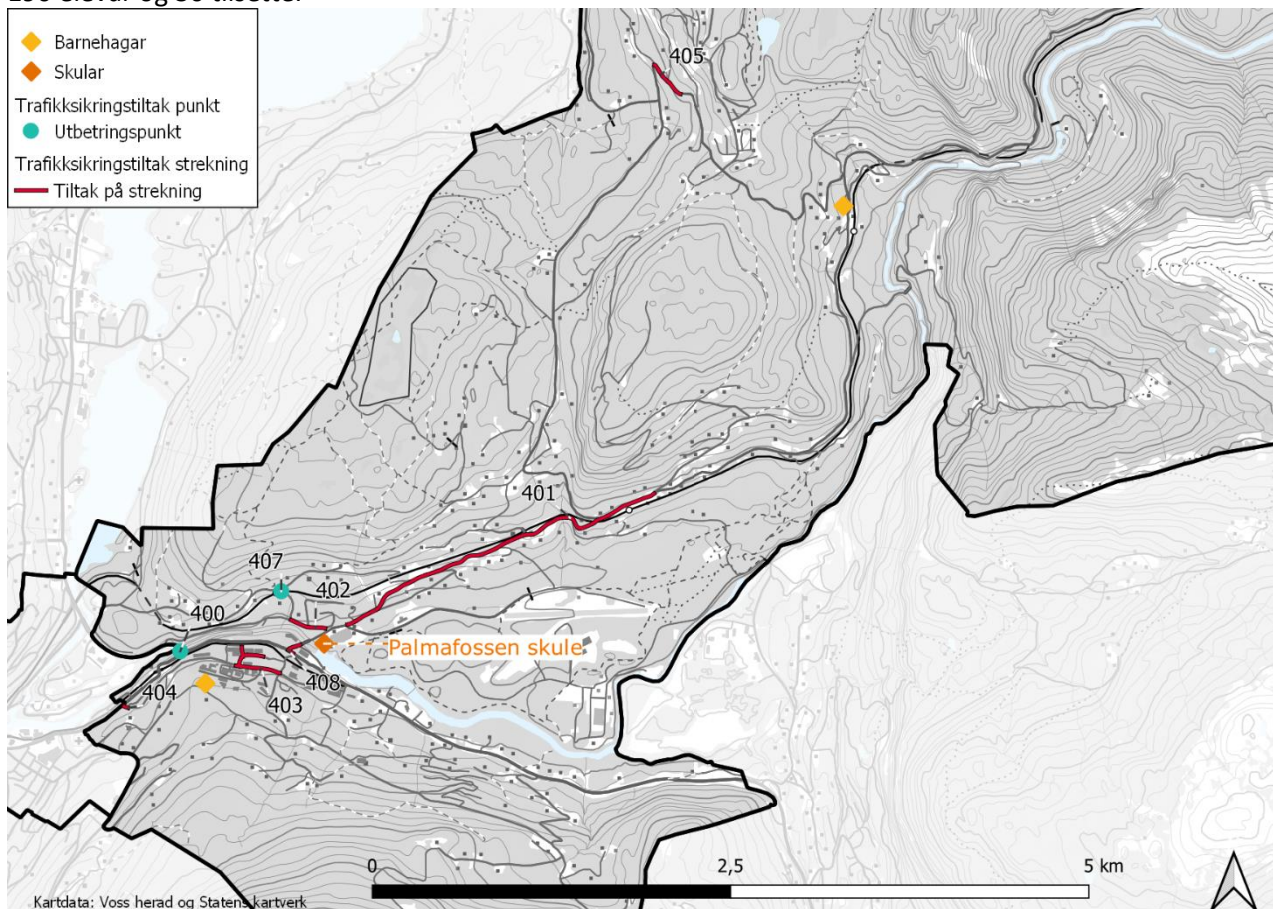


			for mjuke trafikantar langs Gjernesvegen. Med utbygging av Nyrefeltet er det potensielt auka i elevtal med skuleveg langs Gjernesvegen til Gjernes barneskule		
6	FV5392/ KV1003	Bordalsvegen X Gamle Bordalsvegen	Dårleg sikt i kryss mellom fylkesveg og kommunalveg. Utfordrande vinkel og høgdeforskjell mellom vegane.	Kryssutbetring	I
7	FV5394	Vikjavegen	Innspel om med ynskje om fartsgrensevurdering på strekning på Vikjavegen mellom Bordalsgjelet og Tyrlingen. Strekningen har ikkje fortau og manglar vegljøs. Fartsgrense 80 km/t. Strekning med aukande andel barnefamiljar, og skuleborn har vedtak om skuleskyss pga særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.	Fartsvurdering	S



### 6.1.4 Palmafossen skulekrins

Palmafossen skule er ein barneskule som ligg omlag 3 kilometer aust for sentrum, og har omlag 190 elevar og 30 tilsette.



ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
400	RV13	Brynagjelet	Det manglar GS - veg frå Palmafossen til Brynavollen/sentrum langs RV13. Realisering av tilbod til mjuke trafikantar her, er eit sær viktig tiltak for å leggje til rette for meir sykkel og gange frå områda Bømoen, Palmafossen, Bjørgum og til sentrum. Dagens tilbod om Brynalii er lengre og har mange høgdemeter og vert såleis ein mindre attraktiv veg for mjuke trafikantar. <a href="#">Reguleringsplan</a> <sup>22</sup> for tiltak vedtatt i 2020, med planer for ny bru over gjelet og kulvert under jernbanen samt ny GS-veg på strekning.  Høgt prioritert investeringstiltak å få realisert.	GS-veg/ fortau	I
401	FV5386	Tjukkebygdvegen mot Bakketun	Manglar fortau/GS-veg langs fylkesvegen. Manglar tilstrekkeleg veglys.	GS-veg/ fortau	I/S
402	KV1115	Rykkesvegen	Manglar fortau/GS-veg langs Rykkesvegen. Er regulert.	GS-veg/ fortau	I



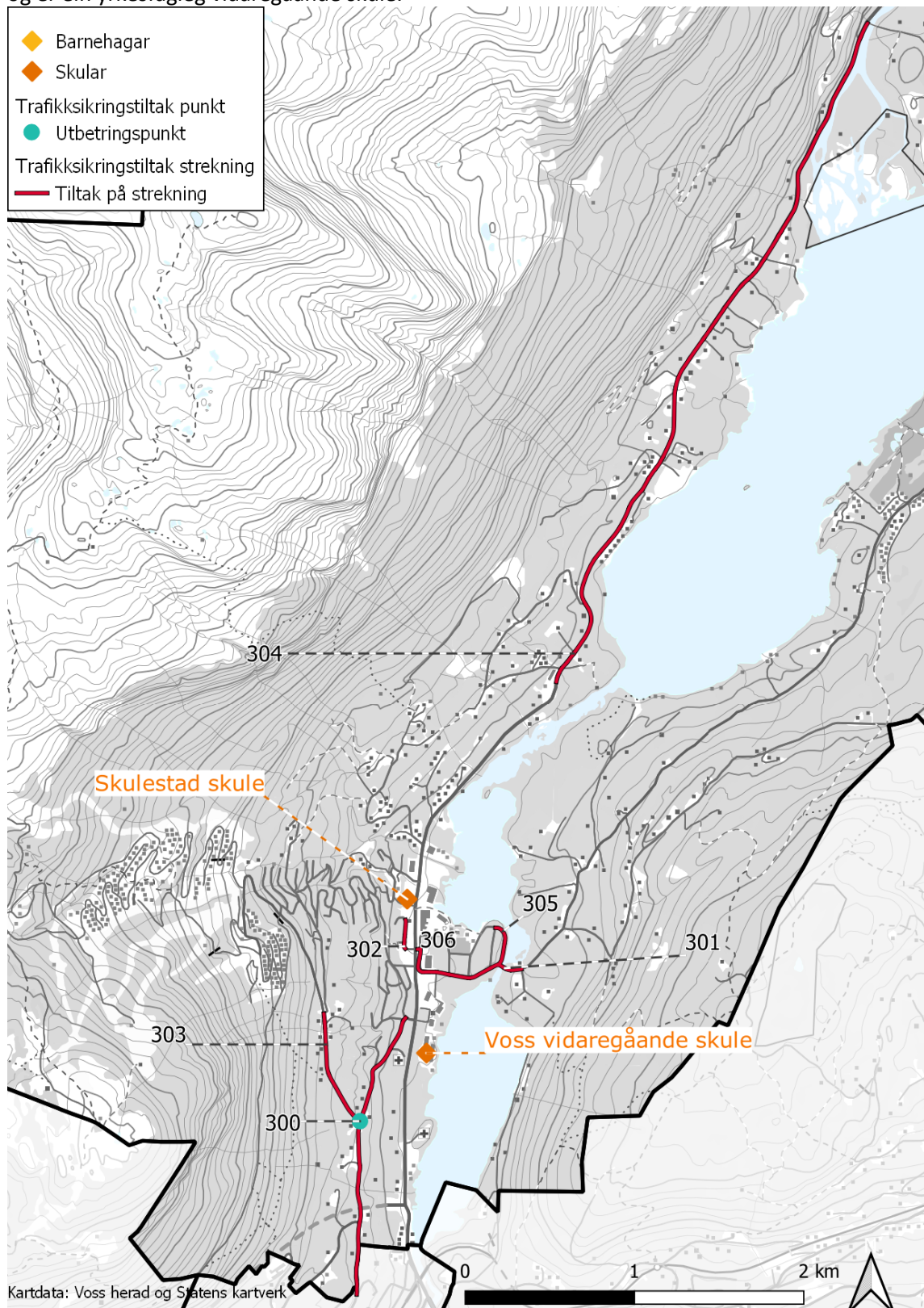
403	KV1093/ KV1094	Brynalii/ Brynamoen	Manglar tilbod til mjuke trafikantar på deler av strekningen. Kaotisk trafikkbilde med mykje trafikk og fleire avkøyringar til Voss handelshus, Biltema og Hageland i tillegg til veg til privat bustadområde. skuleveg for elevar til Palmafossen skule. Utbyggingsavtale knytt til realisering av detaljreguleringsplan Brynalii 102.	GS-veg/ fortau	I
404	KV1093	Brynalii X Hardangervegen	Manglar fortau og kryssingspunkt frå fortau langs RV 13 Hardangervegen og til fortau Brynalii.	GS-veg/ fortau	S
405	FV5388	Kytesvegen	Smal veg, høg fart, manglande tilbod til mjuke trafikantar. Mange småbarnsfamiliar i området. Innspel med ynskje om fartsregulerande tiltak.	Trafikkregulering	S
407	KV1115	Ryksesvegen	Manglar planfri kryssing av Bergensbanen på Gjerdåker. Utløyser krav om skuleskyss på grunn av særskilt farleg skuleveg. Skuleborn frå Raundalen tar tog til Gjerdåker.	Kryssingspunkt	I
408	RV13/ FV5386/ KV1108	RV13 X Tjukkebygdvegen X Liavegen	Krysset på Palmafossen er krevjande både for mjuke trafikantar og køyretøy. Stort og uoversikteleg kryss med mange avkøyringar både til/på Tjukkabygdvegen og Liavegen. Støyskjerm langs RV 13 gjev utfordrande siktlinjer, spesielt for køyrande frå Tjukkabygdvegen som skal ut på RV13.	Kryss – og siktutbetring	I/S





### 6.1.5 Skulestad skulekrins

Skulestad skule er ein barneskule som ligg omlag 3 kilometer nord for Voss sentrum, og har omlag 150 elevar og kring 25 tilsette. I tillegg finn ein Voss vidaregåande skule som har kapasitet til om lag 400 elevar og er ein yrkesfagleg vidaregåande skule.





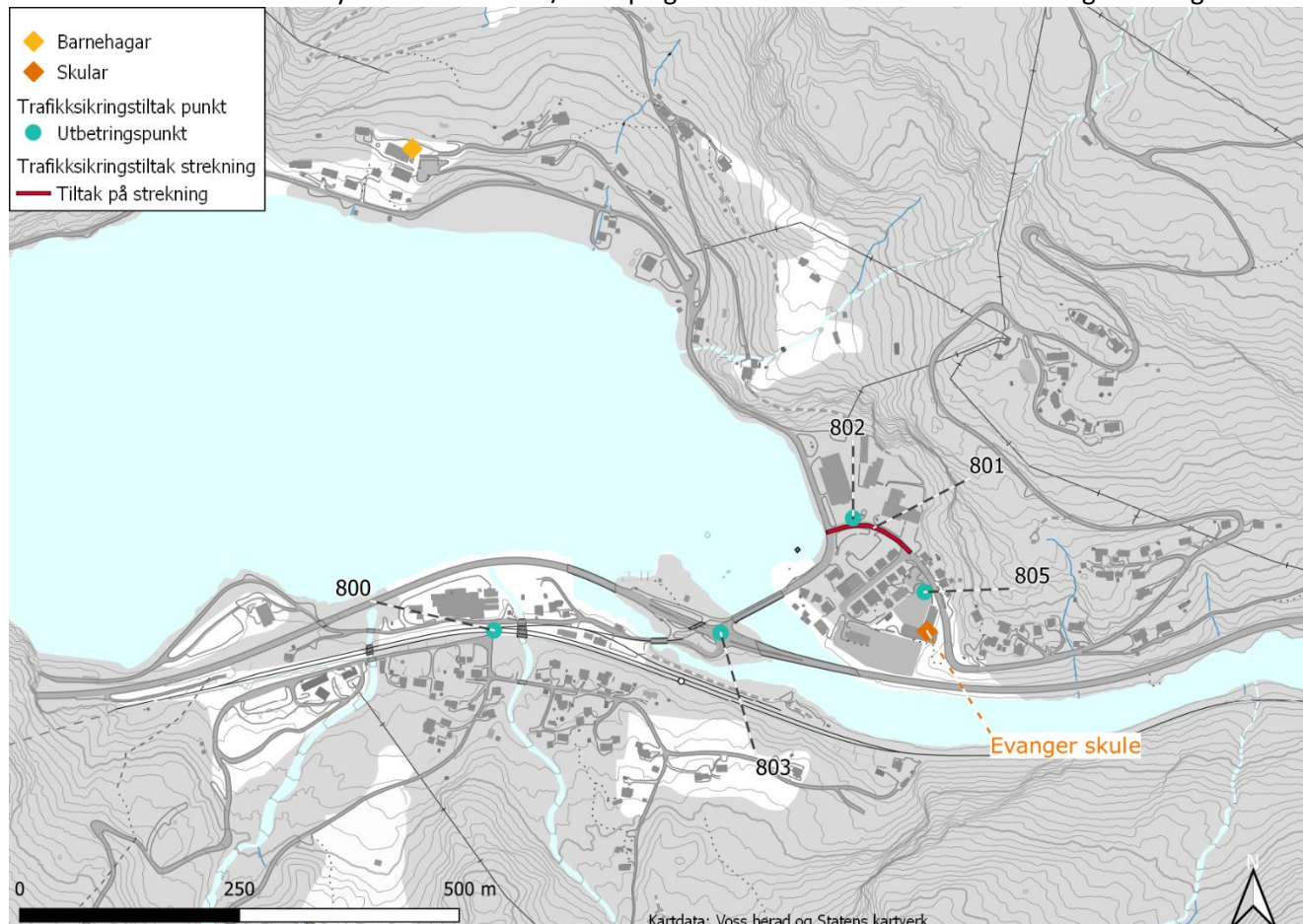
ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
300	FV5402	Leirokrysset	Skarp sving når ein skal frå Skulestadmo til Bavallen. Ikkje forserbar for tungtrafikk. Utfordring spesielt på vinterstid. Fører til mykje uønskt køyring med tungtransport i tilgrensande bustadfelt. Må sjåast i samanheng med realisering av ny Bavallsveg/Ringheimsveg.	Vegutbedring	I
301	FV5390	Nedkvitnesvegen	Manglar tilbod til mjuke trafikantar. Uoversikleg sving med dårleg sikt. Auka trafikk som fylgje av ny utbygging ved Voss Rafting og ny dyreklinikk. Skuleveg for elevar til Skulestad skule og Voss vidaregåande. Del av mykje nytta turveg rundt Lundarvatnet. Regulert fortau på strekninga i reguleringsplan frå 2004.	GS-veg/fortau	I
302	KV1134	Myraplassen	Innkøyring til Skulestad skule med blanda trafikk med bilar og mjuke trafikantar. Ynskje frå skule/FAU om nedsetting av fartsgrense frå 50km/t til 30km/t og etablering av fartsregulerande tiltak på vegstrekningen.	Trafikk-regulering	S
303	FV5402	Ringheimsvegen / Bavallsvegen	Tidvis høg fart på smal veg med få møtepunkt, brå bakketoppar og mange mjuke trafikantar. Spesielt utfordrande køyreforhold vinterstid. Manglar tilbod til mjuke trafikantar, manglar belysning. G/S tilbod her er viktig for samankopling av eksisterande tilbod, og leggje til rette for transportsykling og rekreasjonssykling i Voss Resort og samanbinding av Øvre del av Skjerpesfeltet – Ringheim. Mølster mot Vossevangen.	Vegutbedring	I
304	EV16	E16 Lønnavatnet	Manglar tilbod til mjuke trafikantar på E16 langs Lønnavatnet. Mange utforkøyringar på strekningen. Sær vanskeleg for skuleelevar å kryssa vegen i "rush" for å koma til busshaldeplassar. Utløyser krav om skuleskyss pga særskilt farleg skuleveg. Også behov for trygg kryssing til busshaldeplassar langs E16 på strekningen.	Vegutbedring	I
305	KV1099	Dugstadfossen	Søknad om vegljøs på strekning i Dugstadfossen som manglar vegljøs i dag.	Vegljøs	S
306	EV16/ FV5390/ KV1222/	Nedkvitnesvegen	Uoversikteleg kryss på Nedkvitnesvegen mot E16, kommunalveg Storrivik og Coop Extra. Stort kryss med uoversikteleg køyremøter for trafikantar. Mykje tungtrafikk inn til truckstopp ved YX. Noko uoversikteleg kvar mjuke trafikantar skal gå for å koma frå GS-veg og til fortau langs Nedkvitnesvegen og også bort til CoopExtra.	Kryssutbetring	I



### 6.1.6 Evanger skulekrins

Evanger skule er ein barneskule som ligg 20 kilometer vest for Voss sentrum, og har omlag 40 elevar og 10 tilsette. Skulekrins er Evanger og Bolstad med omland.

67 % av elevane har skuleskyss skuleåret 2021/2022 på grunn av avstand eller særskilt farleg skuleveg.



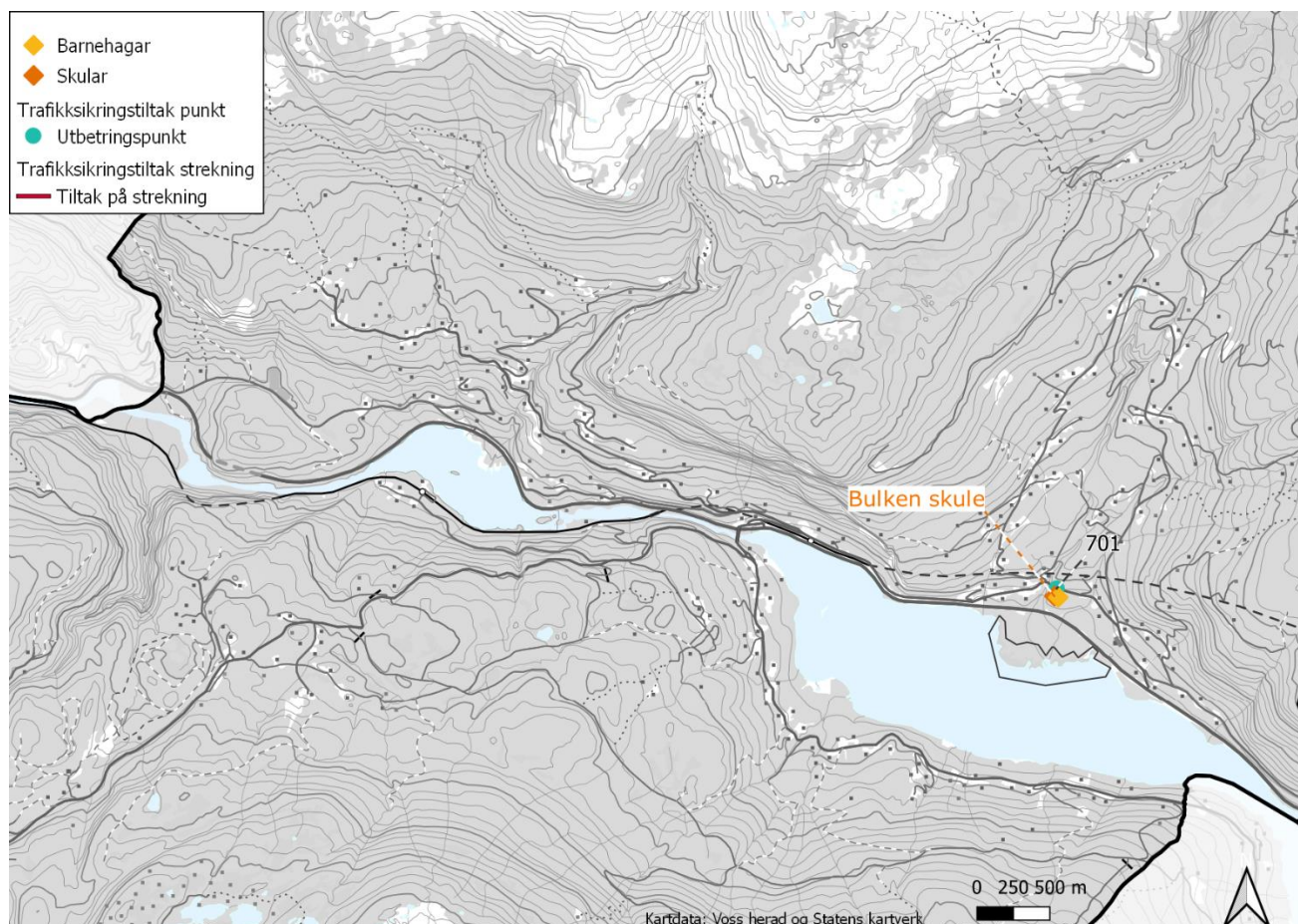
ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
800	KV1233	Velesvegen	Manglar planfri kryssing av Bergensbanen. Utløyer krav om skuleskyss pga særskilt farleg skuleveg for elevar.	Kryssingspunkt	I
801	KV1240	Bjørgåsvegen	Laga fortau frå busstopp frå fv 5410 Teigdalsvegen og langs kv Bjørgåsvegen fram til til Evanger barneskule. Flytte inngangsparti til skulen nærare krysset til Knute Nelson-gata.	GS-veg/fortau	S
802	KV1240	Bjørgåsvegen	Stramma opp kryss inn til Evanger Landhandleri		S
803	EV16/ FV5410	E16 Evangervegen	Høg fart på E16 gjer det vanskeleg å komma inn på E16 frå Evanger retning Voss. Vurder om E16 har korrekt fartsnivå. Vert opplevd som utrygg.	Fartsvurdering	S
805		Hjartesone Evanger barneskule	Etablere hjartesone rundt Evanger barneskule. Aktuelle fysiske tiltak: etablere fortau frå busstopp ved fv og til skulen, flytte inngangsparti til skulen, dropsone (tiltak 801, 802)	Anna	I/S



		Bolstad Stasjon	Tryggare kryssing av jernbane ved Bolstad stasjon	Kryssingspunkt	I
	EV16		Storparten av dei alvorlege trafikkulykkene i heradet skjer langs E16 mellom Voss og Vaksdal. Realisering av K5 er viktig tiltak for å betre situasjonen.		

### 6.1.7 Bulken skulekrins

Bulken skule er ein barneskule som ligg 7 km vest for Voss sentrum, og har omlag 90 elevar og 15 tilsette.



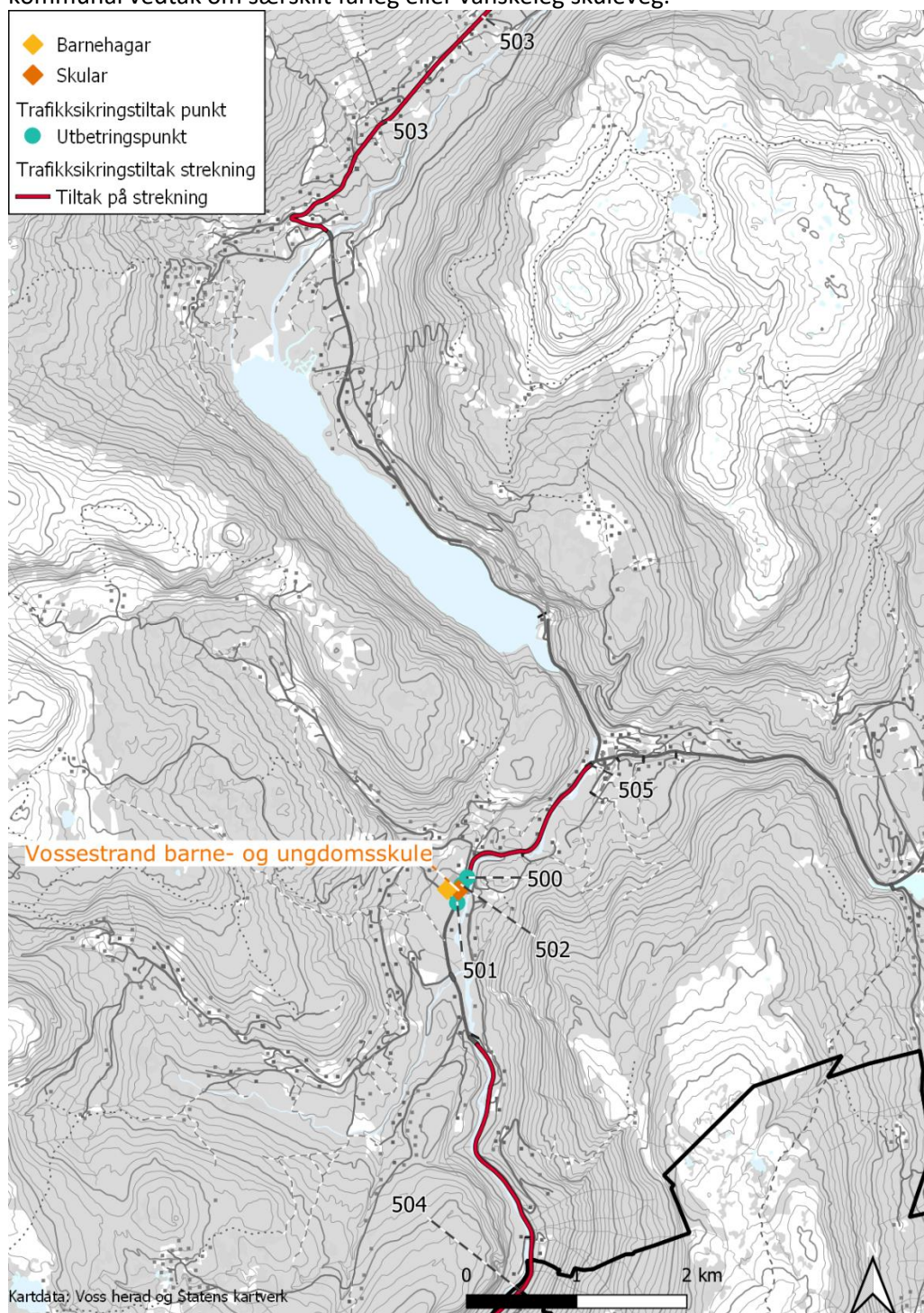
ID	vegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
701		Bulken skule	Etablere betre og tryggare parkeringsløyising ved skulen	Anna	S
	EV16		Storparten av dei alvorlege trafikkulykkene i heradet skjer langs E16 mellom Voss og Vaksdal. Realisering av K5 er nødvendig tiltak for å betre situasjonen.		



## 6.1.8 Vossestrand barne- og ungdomsskulekrins

Vossestrand barne- og ungdomsskule er ein kombinert barne- og ungdomsskule, som ligg på Sundve, omlag 20 kilometer nordaust for Voss sentrum. Det er om lag 200 elevar på skulen. I tillegg finn ein barnehage samlokalisert med skulen. Elevar frå Jordalen, Oppheim, Myrkdalen, Vinje, Kroken og Holbygde.

Om lag 80 % skuleelevane til Vossestrand barne og ungdomsskule får skuleskyss, 19 % av desse pga kommunal vedtak om særskilt farleg eller vanskeleg skuleveg.



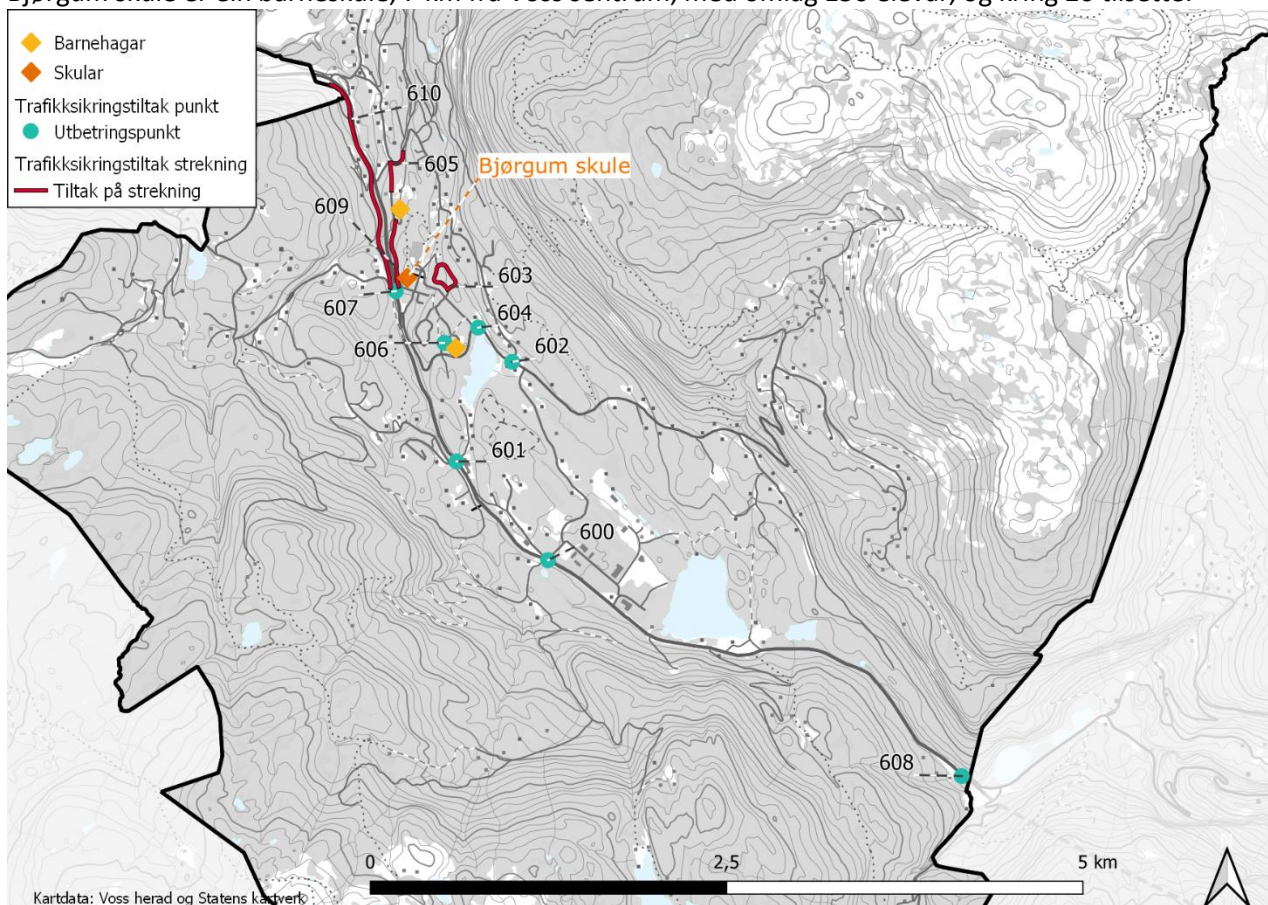


ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
500	EV16/ KV1265	Vossestrandvegen x Kroken	Manglar tilrettelagt kryssingspunkt over E16 frå Kroken byggjefelt og busstopp langs E 16 og til Vossestrand barne og ungdomsskule. E16 er sterkt trafikkert, og bilistar held høgre fart enn 50 km/t. Stort ynskje om å få etablere fotoboks i 50 km/t-sona som verkemiddel for å få trafikantar til å halde fartsgrensa.	kryssingspunkt	I
501	EV16/ KV1257	E16 Vossestrandvegen x Vossestrandvegen	Byggje avkjøringsfil på E16 i kryss inn til barnehage og skule. Rekkjefølgjekrav til Trygge barnehage i forbindelse med utbygging av barnehagen.	Kryssutbetring	I
502		Bussparkering Vossestrand barne- og ungdomsskule	Dagens løysing med bussparkering ved Vossestrand barne og ungdomsskule er uoversikleg og har ikkje kapasitet til alle bussar ved skuleslutt. Midlertidig løysing: Fjerne rundkøyring ut i E16, og stram opp kryss, og betre oppstillingsplassane for bussar, etablere ljospunkt langs bussoppstillingsplassen. Langsiktig tiltak: Lag ny bussoppstillingsplass for bussar ved skulen/barnehagen i samband innkøyringa til skulen.	Bussoppstilling splass	I
503	RV13	GS-veg Myrkdalen	Etablering av GS-veg langs RV 13 frå Myrkdalen bygdasenter til Myrkdalen fjellandsby. Pågåande reguleringsplanarbeid (planID 12352019005). Rekkjefølgjekrav for vidare utbygging av fritidsbustadar i Myrkdalen. Reguleringsplan vert utarbeida av COWI på vegne av Myrkdalen Fjellandsby AS.	GS-tiltak	I
504	EV16	E16 Åsbrekkegeilet – Skromle bru	Tiltak mot møteulykker (forsterka midtoppmerking) og utforkøyring (siderrengeiltak). Breiddeutviding av veg til 8m for å få plass til tiltak + snøopplag. Pågåande reguleringsplanprosess (planid 2021003). Det skal og vurderast rassikring på to punkt.	vegutbetring	I
505	EV16	E16 Vossestrandvegen	Etablere tilbod til mjuke trafikantar frå skulen til Vinje. Veldig trafikkert strekning, der alle frå Vinje får skuleskyss pga. særskilt farleg skuleveg.	GS-tiltak	I
		Busshaldeplassar	Om lag 80 % av skuleelevane få tilbod om skuleskyss pga. avstand eller særleg farleg eller vanskeleg skuleveg. Det må gjerast eit arbeid for å sikre trygge kryssingspunkt , vegljøs og venteareal på busshaldeplassane.		I



### 6.1.9 Bjørgum skulekrins

Bjørgum skule er ein barneskule, 7 km frå Voss sentrum, med omlag 150 elevar, og kring 20 tilsette.





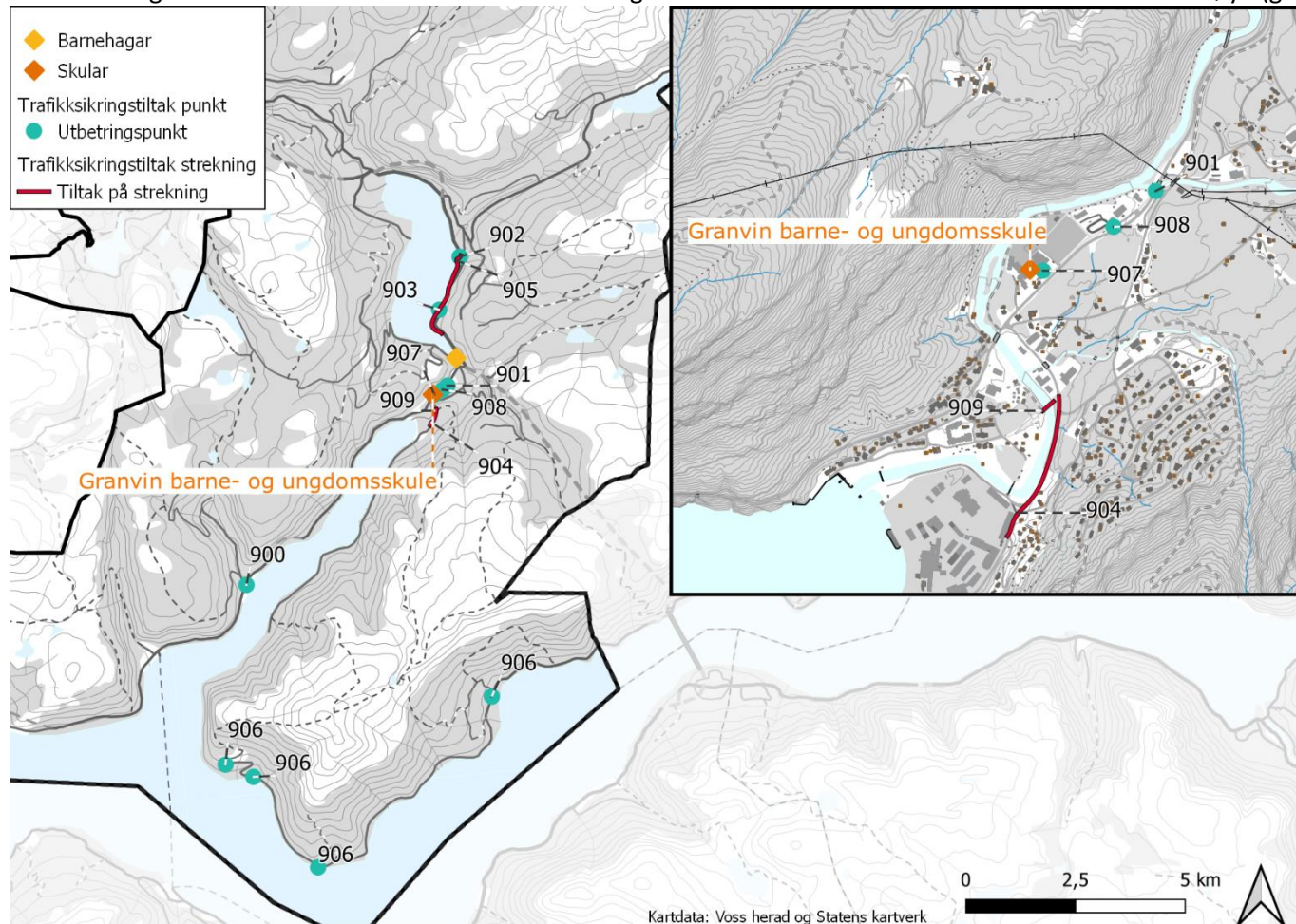
ID	VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak	
600	RV13	Dalsleitet	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over RV 13 på Dalsleite for å koma til GS-veg/busstopp. Behovet vil auka ved etablering av fleire bustader i området.	kryssingspunkt	I
601	RV13	Taubaneservice	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over RV 13 ved Istadosen/ Filipshaugen. Skuleelevar må krysse veg med 80 km/t for å kome mellom busstopp og GS-veg.	kryssingspunkt	I
602	FV5384/ KV1150	Fennavegen x Opelandsvegen	Uoversikteleg kryssingspunkt på bakketopp for skuleborn. Manglar vegljjos. Fartsgrense 50 km/t	kryssingspunkt	S
603	KV1156	Bjørgamarki – Rundsløyfe	Innspele om behov for fartsdempande tiltak for å redusera fart i "rundsløyfe" i Bjørgamarki.	fartsregulering	S
604	FV5384/ KV1154	Fennavegen x Tjørnahaugvegen	Mjuke trafikantar må krysse veggen i sving utan fotgjengarfelt vert opplevd utrygt. Lite sikt i sving grunna mykje vegetasjon langs veg. Fartsgrense 50 km/t	kryssingspunkt	S
605	KV1150/ Kv 1151	Solhaugane – Tymbrålen	Behov for vegljjos på vegstrekning. Det er planlagt etablering av vegljjos her i forbindelse med oppgradering av veggen.	Vegljjos	S
606	KV1156	Bjørgamarki – Hekk	Hekk ved Bjørgamarki 14 hindrar sikt ved fotgjengarovergang.	Siktutbetring	S
607	RV13/ KV1159	RV 13 Hardangervegen x Bjørgavegen	Bru ved avkøyrse til Bjørge og Grove (RV13) er smal og har kort siktelinjer. Avkøyrse til kommunal veg. Større køyretøy må over i motsatt køyrefelt for å klare svingen inn på veggen.	Kryssutbetring	I
608		Svelgane	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over RV13. GS- vegen langs RV 13 stoppar her, og dei som skal nytte gamlevegen vidare som turveg må krysse RV13.	Kryssingspunkt	I
609	KV1151	Tymbrålvegen	Vurder behov for ljjos og sikring mot RV13 på GS-veg mellom Tymbrålen 56 og til Tymbrålsbakkane.	Vegljjos/ rekkverk	S
610	RV13 GS-veg	Filipshaugen - Vivåsli	Manglar tilstrekkeleg med vegljjos på deler av strekning av GS-veg langs RV 13 frå Filipshaugen og til Vivåsli. Manglande vegljjos utløyser krav om skuleskyss pga særskilt farleg eller vanskeleg skuleveg for born langs strekninga.	Vegljjos	S





### 6.1.10 Granvin skulekrins

Granvin barne- og ungdomsskule er ein kombinert barne- og ungdomsskule som ligg sentralt i Granvin, omlag 20 km søraust for Voss sentrum, og har omlag 100 elevar og 20 tilsette. Grunnskulen favnar om heile gamle Granvin herad inkludert elevar frå Oksenhøvya (gamle Ullensvang herad).





VegNR	Namn	Skildring	Type tiltak		
900	FV79	Folkedal - busstopp	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over FV79 i Folkedal. Manglar busslomme langs FV 79 ved Folkedalsvegen retning Kvam. Eksisterande busstopp ved PV 99898 i Folkedal ligg på bakketopp og har krevjande siktforhold. I dette området smalar også den breie vegen inn, og trafikkfarlege situasjonar oppstår då den breie vegen frå nye tunnellen på FV79 vert nytta til forbikøyringar.	Kryssingspunkt	I
901	FV79	Trudvang	Manglar kryssingspunkt for mjuke trafikantar over FV79 Hardangervegen frå Nitunsvegen/Hagasundvegen	Kryssingspunkt	S
902	RV13	Granvin kyrkje	Dårleg dosert sving. Er gjort avbøtande tiltak, ikkje lykkast med tilstrekkeleg endring av kurvatur til at få ned ulykkesraten for utforkøyring.	Vegutbetring	I
903	RV13/ KV2031	Hausnes	Ikkje busstopp. Kryssing av Hardangervegen, 80 km/t-sone.	Kryssingspunkt	I
904	KV2000	Nedre Røyenstrand	Manglar tilbud til mjuke trafikantar. Høg fart og mykje tungtrafikk ned til Moelv Bruk. Elevar frå Nedre røyenstrand får skuleskyss pga særskilt farleg skuleveg. Fortau langs vegstrekning vil binde saman turveg rundt Granvinselva. Behovet for tiltaket aukar i forbindelse med ny barnehage i Granvin.	GS-veg/fortau	I
905	RV13	Skrivargarden – Nedre Vassenden	Manglar tilbud for mjuke trafikantar. Etablering av GS -felt på strekning frå Holven til Gullhamartunellen vil binde Holven tettare til Granvin sentrum og vil vera eit tiltak som legg til rette for at fleire skal kunne gå og sykle.	GS-veg/fortau	I
906	FV5378/ KV3001	Tjoflotvegen	Trafikken på Tjoflotvegen vegen aukar i takt med populariteten til turmålet Oksen. Behov for fartsregulerande tiltak med fleire fartsdumpar i strekninga med 30 km/t på Djønno. Fleire skilt med 30 km/t på vegen utover til Tjoflot. Opprydding/fleire gardstun-skilt der bilvegen går gjennom tronge gardstun på både kommunalveg og fylkesveg.	Trafikkregulering	S
907		Hjartesone rundt Granvin barne- og ungdomsskule	Etablere hjartesone rundt Granvin barne og ungdomsskule: Haldningsskapande tiltak og barnetråkk registreringar. Aktuelle fysiske tiltak: skilting inn til skulen (kun for tilsette og nyttekøyyretøy), dropsone skulebarn, belysning på parkeringslomme, stengje av mellom parkeringsplass og skuleplass, stengje stikkveg mellom skule og riksveg. S	Anna	I/S



## Voss herad

908	FV79	FV79 Hardangervegen	Kryssingspunkt ved GS-veg langs FV79 i krysset til bussterminalen i Granvin vert opplevd krevjande for skuleborn. Vurdera gangfelt eller oppstramming av kryss.	Kryssingspunkt	S
909		Jernbanebru ved Bygdatunet	Sentral bru for å knyte saman gang- og sykkelveggar i sentrum av Granvin. Brua er i dag i dårleg teknisk stand, og krev omfattande rehabilitering og sikring for trygg ferdsel. Det er mange brukara av brua, og det er viktig å sikre brua for trygg ferdsel for mjuke trafikantar mellom kaia, ny barnehage, bustadområde og bygdatunet i Granvin.	GS-veg	I



## 7 Trafikktryggingsbehov – Tiltak og prioriteringar

Dette kapitlet tar for seg prioriterte trafikksikringstiltak. Dei ulike tiltaka er fordelt i ein av følgjande kategoriar:

- Organisatoriske tiltak
- Haldningsskapande tiltak
- Fysiske tiltak

### 7.1 Organisatoriske tiltak

Trafikksikringsarbeidet i heradet skal vere forankra og takast vare på i all planlegging, sakshandsaming og politiske vedtak, samt i ny utbygging.

Avdeling for plan, oppmåling og byggesak har eit særskilt ansvar for trafikksikringsarbeidet gjennom handsaminga av detaljreguleringsplanar og dispensasjonar frå plan- og bygningslova. Det er viktig å følgje rutinar som tryggjer at nye og endra planar og politiske vedtak tek vare på omsynet til trafikksikringa i nærmiljøa.

Driftsavdelinga skal nytte trafikksikringsplanen som grunnlag for prioritering av fysiske tiltak kytt til trafikksikkerheit.

Avdeling for oppvekst har ansvaret for å systematisk oppfølging av tiltaka i handlingsdelen. Oppvekstavdeling har eit særskilt ansvar for å følgje opp at trafikktrygging jamfør gjeldande planverk for si eining, eksempelvis Læreplanen av 2020, vert fylgd opp.

#### 7.1.1 Trafikksikker kommune<sup>23</sup>

Trafikksikker kommune er ei godkjenningsordning som skal vera eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik i kommunar. Kommunane er ein viktig aktør i trafikktryggleiksarbeidet med fleire roller, blant anna vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helse. Ordninga skal sikre at kommunen forankrar arbeidet med trafikksikring både politisk og administrativt, og utarbeidar gode rutinar for arbeidet.

Voss herad bør ha som mål å verte godkjent som trafikksikker kommune av Trygg Trafikk i løpet av planperioden. Dette krev lokal politisk forankring.



### 7.2 Haldningsskapande tiltak

Haldningsskapande tiltak er ein sær viktig del av trafikksikringsarbeidet i heradet. Ofte vert omgrepet haldningsendring og læringsendring forveksla og omtalt som same sak. Alle undersøkingar viser at læring allereie frå barnehageåra og til og med ungdomsskuleåra og vidare, er ei livslang læring som kvart einiskild individ som trafikant vil ha med seg gjennom heile livet.

#### 7.2.1 Kartlagde utfordringar

For born og unge har heradet fleire arenaer som dei brukar for å nå ulike aldersgrupper. For born og unge er både barnehage, skule og fritidsaktivitetar arenaer der vaksne har anledning til å påverka haldningar og driva opplæring, eller barn og unge deler ulike erfaringar. Det er vanskelegare å nå dei eldre trafikantane. Arenaer som heradet kan nytte for å nå dei vaksne trafikantane er eksempelvis arbeidsplassar, gjennom frivilligheit, vaksenopplæring, og foreldremøte. Tabellen under presenterer ulike trafikale utfordringar for ulike aldersgrupper.

Aldersgruppe	Utfordringar
Små born 0-5 år	Sikring av born i bil, refleksbruk, ferdsel mellom heim og barnehage
Born 6-12 år	Nye på skulevegen, ferdsel mellom heim, skule og fritidsaktivitetar, bruk av sykkel i trafikk, bruk av sykkelhjelm,
Ungdom 13-20 år	Refleksbruk, Bruk av sykkelhjelm, Bruk av moped, ATV / UTV og traktor, start øvingskøyring med bil, nye bilførarar, råning i sentrum
Unge vaksne 21-35 år	Foreldre-rolle i trafikk, skuleveg- problematikk
Vaksne	Oppdatering på trafikkreglar og eige køyre-evne, bruk av elsykkel i trafikk,
Innvandrar	Tilpassa trafikk-kultur til norske reglar

#### 7.2.2 Oppvekst og opplæring

Staten innførte ny læreplan frå 2020 der trafiktryggleik inngår som del av læreplanen. Mellom tiltaka som pr i dag vert utført i Vossaskulen, er:

- Fokus på refleksbruk. Utlevering av refleksar 1. klassar. Eigen refleksdag.
- Turar og trafikal opplæring i krinsen. Trygging av trafikkforståing er opnande for sosiale tilhøyrslar.
- Hjartesonar. Sjå kap. 7.2.5.
- Sykkelopplæring og -kurs. Sertifikat, og hjelmbruk.
- Trafikkdag. Ulike føremål innan haldningsskapande, og praktisk øvingar. Naudetatar, Trygg Trafikk, Vegvesenet, lastebilforbundet, og andre relaterte etatar er medverkande.
- Relatert valfag på ungdomsskulen. Trafikalt grunnkurs.
- Gjeldande rammeplan for trafikkundervisning – inndelt trinnvis (1. – 4. trinn, 5. – 7. trinn, og 8. – 10. trinn). Ynskje om å halde denne oppdatert jamfør Læreplan av 2020.
- Kontakt med naudetatar for ulike engasjement, eksempelvis utferdsdagar i barnehage og skule.
- Kontinuerleg organisatorisk arbeid kring skuleskyss og trygg skuleveg. Dette inkluderer arbeid med skuleskyss grunna særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.
- Trafikksikring er ein del av tematikk for foreldremøte og FAU- og SU-engasjement. SU (og til dels FAU) er høringsinstans i politiske saker knytt til politiske skule- og barnehagesaker.



## Voss herad

### 7.2.3 Kultur og fritid

Voss herad har eit rikt organisasjonsliv og ei rekkje frivillige lag og organisasjonar. Ein har via desse mange arenaer der ein kan setja fokus på trafikktryggleik og haldningsskapande arbeid.

#### **Ungdomsklubben Vangsgryto:**

Forebyggjande tiltak: Reflekskampanje på hausten

Spørjetime med politiet der ungdommane kan kome med alle slag moglege spørsmål om trimming av mopedar osv.

#### **Kultur og fritid, ungdomsavdelinga**

- Trafikkdag for 9.klasse. I regi av oppvekst.
- Av og til -kampanje om hausten.
- Interessegruppe for motorinteressert ungdom.
- SLT-arbeid.

#### **Forslag til nye tiltak**

Haldningskampanje om sykkelhjelm.




Sykkelverkstad i Gryto om våren. Invitera 7.klasse med på dette arrangementet.

Aktivitetsekveld med refleksløype.






### 7.2.4 Kampanjar og ordningar som stimulerar til auka fysisk aktivitet og tryggare ferdse

Tabellen under gjev ei oversikt over kampanjar og nettstader som kan nyttast i trafikksikringsarbeid.

Kampanje	Aktørar			Målgruppe
		Sykle til jobben kampanje	Sykle til jobben er ein årleg kampanje med mål om å få flest mogleg i aktivitet. Kampanjeperiode er frå midten av april til midten av juni. Kampanjen er ikkje avgrensa til sykling og all fysisk aktivitet kan verta registrert.  <a href="https://www.sykletiljobben.no/">https://www.sykletiljobben.no/</a>	Vaksne/både bedrifter og privatpersonar
		Praktisk opplæring for barn	Sykkeldyktig.no er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Norges AutomobilForbund, Syklistenes Landsforening og Norges Cyckleforbund. Prosjektet får støtte frå Samferdselsdepartementet og Gjensidigestiftelsen.  <a href="https://sykkeldyktig.no/nn/om-sykkeldyktig-2/">https://sykkeldyktig.no/nn/om-sykkeldyktig-2/</a>	Frå 4. til 7.trinn i grunnskulen.
		Gå til skule aksjon	Målet med Beintøft er at flest mogeleg skal velja ein berekraftig måte å komma seg til og frå skulen på. Dette inneber for eksempel å gå, sykla eller reisa kollektivt til skulen. Dette er bra for luftkvalitet, trafikktryggleiken, helse og miljø.  <a href="https://beintoft.no/">https://beintoft.no/</a>	1 – 7. klasse i barneskulen
Bilfører 65+	Statens vegvesen	Praktisk opplæring/ repetisjon	Oppfriskingskurs over to dagar med 3,5 – 4 timer undervisning for bilfører over 65 år.  Ren oppfrisking av kunnskapar om bilkøyring. Det er ikkje testing av køyreferdigheiter eller kunnskap om trafikkreglar. Deltakarar risikere ikkje å miste førarkort.  <a href="https://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/bilforer65pluss/">https://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/bilforer65pluss/</a>	Vaksne over 65 år
Refleksbrukkampanje	Voss herad	Informasjon	Voss herad er med på markering av nasjonal refleksdag tredje torsdag i oktober (21.10.21).  <a href="https://www.tryggtrafikk.no/refleks/refleksdagen/">https://www.tryggtrafikk.no/refleks/refleksdagen/</a>  Trygg trafikk om refleksbruk: <a href="https://www.tryggtrafikk.no/refleks/">https://www.tryggtrafikk.no/refleks/</a>	Mjuka trafikantar



Nasjonale kampanjer	Statens vegvesen	Informasjon	Nasjonale trafikktryggingsskampanjer er eit strategisk verkemiddel statens vegvesen nyttar i sitt arbeid med nullvisjonen. Dette er kampanjer som er fagleg forankra og går over lengre periodar. Dei rettar seg mot område som er viktig for å redusere talet på drepne og hardt skadde i trafikken.  For tida går det kampanjer på fart, bilbelte og merksemd, i 2022 vert ein ny kampanje om samspel lansert. <a href="https://www.vegvesen.no/nn/trafikkinformasjon/trafikktryggleik/kampanjer/om-vare-kampanjer/?lang=nn">https://www.vegvesen.no/nn/trafikkinformasjon/trafikktryggleik/kampanjer/om-vare-kampanjer/?lang=nn</a>	Alle trafikanter
Trygg Trafikk 		Informasjon, opplæring, kampanjer	Trygg Trafikk er ein organisasjon som jobbar for eit sikkert vegsystem og som bidreg til at trafikantane har kompetanse til å ta sin del av ansvaret. Dei har mykje informasjonsmateriale tilgjengeleg på nett og kan rådgje om tilrettelegging av trafikkopplæring.  <a href="https://www.tryggtrafikk.no/">https://www.tryggtrafikk.no/</a>	
Barnas trafikkklubb 	Trygg Trafikk	Informasjon og opplæring	Barnas trafikkklubb er barna, barnehagen, barneskulen og foreldra sitt eige verktøy for å utforska, øve, leike og lære om trafikk. Klubben er gratis og open for alle.  <a href="https://www.barnastrafikkklubb.no/">https://www.barnastrafikkklubb.no/</a>	Barnehage , småskule 1-3 klasse
E-læringskurs for betre trafikktryggleik	SVV	Opplæring	E-læringskurset for betre trafikktryggleik  <a href="https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/e-laeringskurs-trafikksikkerhet/">https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/e-laeringskurs-trafikksikkerhet/</a>	Alle trafikanter
	Norsk design og arkitektursenter, KMD	Kartlegging	Digitalt verktøy og undervisningsopplegg som let barn fortelje planleggaren, kommunen og lokalpolitikeren korleis dei nyttar staden dei bur og kva dei vil ha annleis.  <a href="https://www.barnetrakk.no/">https://www.barnetrakk.no/</a>	Barn og unge





Haldningskampanje om sykkelhjelm	Voss herad Trygg Trafikk	Opplæring	Det er behov for haldningskampanje om sykkelhjelm då det generelt er låg andel av unge og vaksne syklistar på Voss som nyttar sykkelhjelm. Trenden på landsbasis er at andel som nyttar sykkelhjelm er aukande, men på Voss ser ein motsatt effekt. Kva er årsaka til dette?  Det er 10 gongar så stor fare for hovudskadar ved sykkelulykker om ein ikkje bruka hjelm.	
----------------------------------	--------------------------------	-----------	---	--



### 7.2.5 Hjartesone<sup>24</sup>

Trygg Trafikk har i samarbeid med Statens vegvesen, politiet, Miljøagentene, Foreldreutvalet for grunnopplæring (FUG), Syklistforeninga (SLF) og Helsedirektoratet lansert eit konsept med Hjartesone for tryggare skuleveg. Hjartesone er eit omgrep som må tilpassast kvar einiskild barnehage og skule. Prosessen med etablering av hjartesone kan omhandla ei rekkje små og store haldningsskapande, trafikantretta- og fysiske tiltak. Eit tiltak i prosessen med å etablere hjartesone rundt skulane kan vera å gjera barnetråkk<sup>25</sup> registreringar, for å sikrar god medverknad av barn og unge i korleis skulevegen og nærmiljøet vert opplevd. Hjartesone handlar også om å gjera området omkring barnehagane og skulane bilfritt og at det vert oppretta droppsoner framfor barnehage og skule for tryggare foreldretransport.

Etableringa av Hjartesone ved kommunane sine grunnskular krev investeringar og tett samarbeid mellom Skule, FAU, kommune og vegeigar. Arbeidet må vera forankra hjå kvar enkelt skuleleiing/SU. Nasjonal Transportplan og Fylkeskommunen har Hjartesone som eit satsingsområde, og vestland fylkeskommune vil vera ein viktig samarbeidspart på regionalt nivå. Tiltaksmidlar frå overordna myndigheiter er forventa å kunna verta brukt til innføring av Hjartesone i kommunen. Dessutan forventar ein økonomiske tilskot og ressursar til fagleg planlegging.

Trygg Trafikk, og Statsforvaltaren, oppfordrar føresette til å øve på framkomst på eigen skuleveg – deriblant å gå og sykle til skulen, og opparbeide erfaring til å møte aktuelle utfordringar på eigen skuleveg. Eit tryggjande tiltak kring eigen skule kan vera innføring av Hjartesone som preventivt verkemiddel. Eit tiltaka i Hjartesone kan vera å etablere dropsoner for foreldretransport, og såleis hindre køyretøy i eit avgrensa område, eksempelvis utanfor inngangsparti til skuleområde, med føremål å sikre framkomst og ferdsel for mjukare trafikkantar i dette området. I Voss herad er det innført hjartesone ved Skulestad og Palmafossen skular. Ved etablering av hjartesone har ein fjerna trafikkopphoping ved desse områda, og dermed minka ein fare for uhell og ulukker. Det vert oppfordra til etablering av hjartesone kring fleire av skulane i heradet.

### 7.2.6 Sykelstrategi

I NTP er det eit nasjonalt mål om at 8 % av alle reiser innan 2023 skal gjerast på sykkel. I Strategi for mjuke trafikanter<sup>26</sup> i RTP er det eit delmål at sykkel skal vera føretrekt reisemåte i byar og større tettstader. Betre tilrettelegging med effektive og trygge gang- og sykkelforbindelsar vil få fleire til å gå og sykle til daglege gjeremål. Dette vil ha positiv effekt på folkehelsa, og vil vera eit viktig klimatiltak som legg til rette til grøn omstilling.

Voss herad bør revidera sykkelstrategi for Vangen og bygdasentra rundt med tilrettelegging av eigen bygdasykkel.

## 7.3 Fysiske tiltak

Mange av tiltaka i Kapittel 6 Kartlagde utfordringar er tiltak som har vorte prioritert, men som ikkje har vorte gjennomført i dei tidlegare trafikksikringsplanane til Voss, Granvin og Ullensvang. Det har også kome innspel på ein del nye tiltak frå barnehagar, skular, FAU, grendalag, privatpersonar og administrasjonen som er vorte vurdert i arbeidet og mange er tatt med i trafikksikringsplanen.

**Kostnader** Det er ei utfordring at ein ikkje er kjent med kostnader for tiltaka, men arbeidsomfanget for å kostnadsanslå alle tiltak og usikkerheit på eventuelle kostnadstal gjer at dette ikkje har vorte prioritert å gjennomføre. Det er gjort ei vurdering av omfang av tiltaket for å skilje mellom strakstiltak og investeringstiltak.



### 7.3.1 Strakstiltak

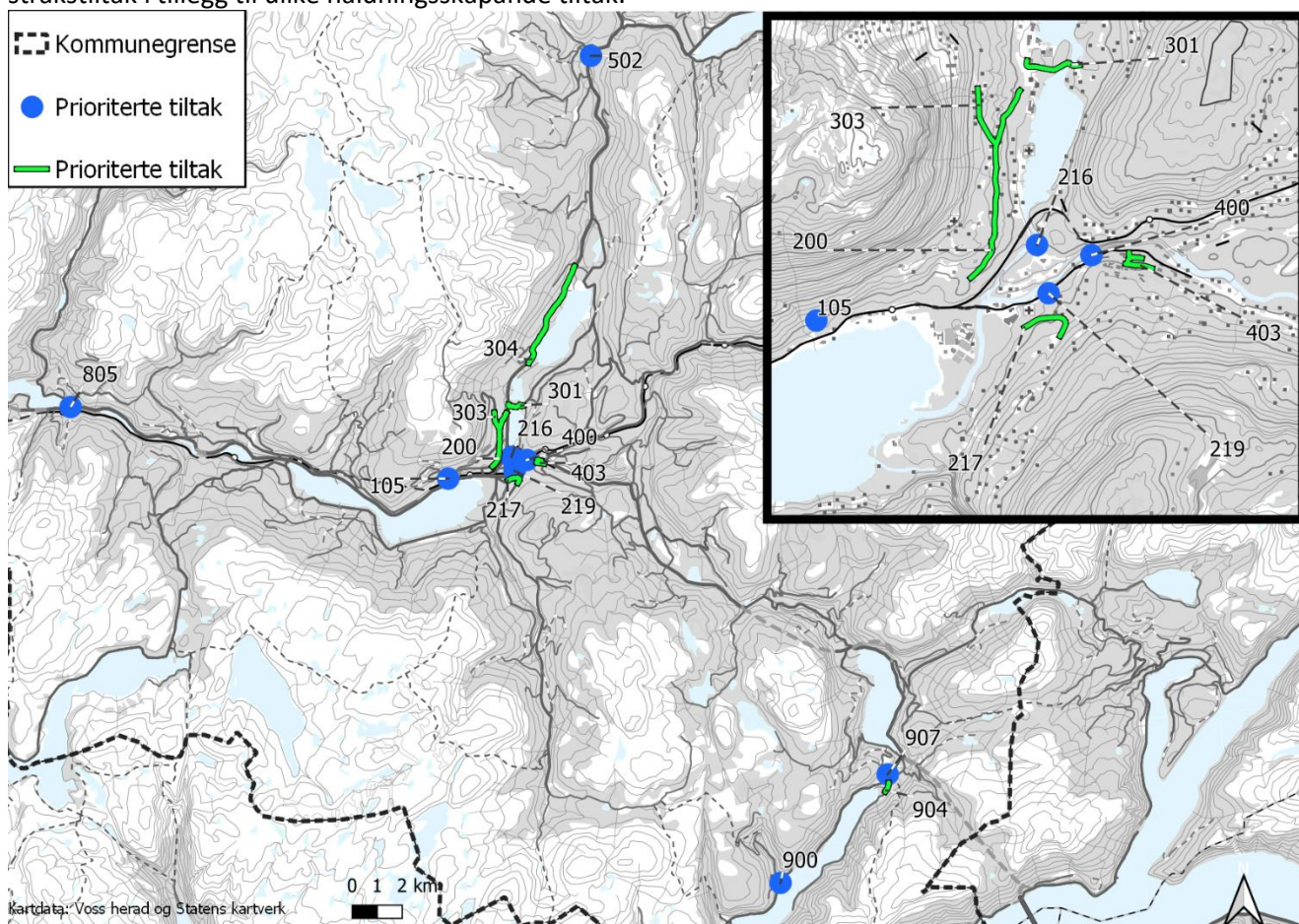
Tiltak av ein slik størrelse og kostnad at dei realistiske å få gjennomført i løpet av planperioden utan planprosess: vegljøs, siktutbetringar, enkle kryssingspunkt, fartsdempingar, skilting, kontrollar.

Det er ikkje laga ei prioritert liste over strakstiltak som skal utførast i løpet av planperioden, men kapittel 6 Kartlagde utfordringar inneheld ei rekkje større og mindre tiltak som vil gje betre trafikktryggleik langs dei offentlege vegane i heradet. Kommune, fylke og stat har ulike budsjett og finansiering, og kor stor del av dei føreslått tiltaka som vil verta realisert avheng av kva midlar dei ulike etatane har til rådighet.

### 7.3.2 Investeringsiltak

Investeringsiltak er relativt kostnadsame tiltak. Ein del av tiltaka vil også krevje reguleringsplan, grunnverv og særskilte løyvingar over budsjett. Investeringsiltak er ikkje kostnadsberekna avdi det ikkje er utarbeida detaljerte planar. Dei største delprosjekta er knytt til planfri kryssing av europa- og riksveg, og nyetablering av gangveg/gang- og sykkelveg langs eksisterande vegar.

Det er prioritert ei lista på 15 investeringsiltak som heradet synes er særleg viktig å få gjennomført. 3 av tiltaka er hjertesoneprosjekt. I hjertesoneprosjekta (kap. 7.2.5) ligg det inne fleire fysiske strakstiltak i tillegg til ulike haldningsskapande tiltak.





Tiltak som er vald å framheva som viktige investeringstiltak å få realisert:

ID	Namn	Ansvar
105	Hjartesone Gullfjordungen barneskule	VH
200	Ringheimsvegen – Etablere fortau frå Rognstunet til Hjellane. Krev utarbeiding av reguleringsplan	VLFK
216	RV13 - Etablere kryssingspunkt for mjuke trafikantar over RV 13 på Tvildemoen.	SVV
217	Bordalsvegen – Fortau frå Haugamoen til Nedre Storhaugen. Reguleringsplan vedtatt 2004.	VLFK
219	RV 13-Hardangervegen: Kryssingspunkt for mjuke trafikantar over Hardangervegen v/Brynavollen.	SVV
303	Ny Ringheimsveg/Bavallsveg, realisering/bygging av gjenstående parsellar i hht reguleringsplan vedtatt 2013.	VLFK
301	Nedkvitnesvegen. Etablere fortau/GS-veg langs fylkesvegen frå Coop Extra til Kvitheim bru.	VLFK
304	EV16 Lønnavatnet etter Eensmio. Strekning utan GS-veg og der det er registrert mange ulykker med utforkøring.	SVV
400	RV13, Etablere fortau/GS-veg frå Palmafossen til Sentrum via Brynagjelet. Reguleringsplan for tiltaket vedtatt 2020.	SVV
403	Brynalii – Brynamoen. Etablere fortau, betra kryssingspunkt for mjuke trafikantar og oppstramming av utflytande vegkryss.	VH
502	Bussoppstillingsplass ved Vossestrand barne- og ungdomsskule	SVV/VH /VLFK
805	Hjartesone Evanger barneskule – tiltak Evanger Sentrum	VH
900	FV79 Busstopp Folkedal	VLFK
904	Nedre Røystrand, etablere fortau på vegstrekning med mykje tungtrafikk.	VH
907	Hjartesone Granvin barne- og ungdomsskule.	VLFK/ VH

### 7.3.3 K5 Stanqhelle – Voss

E16 mellom Voss og Arna har aukande trafikk, dårleg standard og kurvatur, og er ein ulukkesbelasta vegstrekning med fleire alvorlege ulukker/dødsfall registrert kvart år. Det har vorte gjennomført mange mindre tiltak for å betra situasjonen dei siste åra, men det er fortsatt høg ulykkesfrekvens på strekningen og dette er den mest ulykkesutsette strekningen i heradet. Det er viktig for Voss herad at reguleringsplanarbeidet med K5 kjem i gang raskt og at ein får på plass langsiktige løysingar for strekningen. Fellesprosjektet K5 med ny veg og bane mellom Voss og Bergen er eit særst viktig samferdselsprosjekt, både for rassikring og trafikktrygging på strekningen.

### 7.3.4 Oppgradering av busshaldeplassar<sup>27</sup>

Det er ei utfordring med mange av busshaldeplassane at dei ikkje er merkt eller har tilstrekkeleg venteareal for reisande. Mange busshaldeplassar har heller ikkje vegljøs. Spesielt for



busshaldeplassar som er del av skuleruter er dette ei utfordring. Det førar til at reisande må vente i mørket i vegbanen eller grøfta. Manglande oppmerking av busshaldeplassane kan og føra til at bussjåførane ikkje registrerer at det er ventande. Busshaldeplassar langs vegar med høg ÅDT og hastigheit, og som manglar tilrettelagte kryssingspunkt er vert opplev som krevjande for trafikktryggleiken. Det bør gjerast eit eige arbeid for å kartlegge kva for nokre haldeplassar som har desse utfordringane og sjå på moglege tiltak.

Ved regulering av nye byggjefelt/fortetting av eksisterande byggefelt er det viktig at trygg skuleveg vert vurdert. Dersom bebruarane er avhengig av skuleskyss er det viktig at det vert sett av tilstrekkeleg areal til busshaldeplass og sett krav om at dei vert opparbeida før ein gjev løyve til bruk av ny busetnad. Det må også sikrast trygg tilkomst til busshaldeplassen frå bustadområde.

Utforming av busshaldeplassar bør gjerast i tråd med rettleiing i Statens Vegvesen si handbok V123 Kollektivhåndboka<sup>28</sup>.

### 7.3.5 Snarvegar

Opprusting av gamle stiar, tråkk og snarvegar kan være ein god måte å stimulera til meir gåing og sykling. Dette er prøvd ut i fleire norske kommunar og gjev generelt gode resultat for relativt avgrensa midlar. Typisk opprusting av snarvegar kan vera oppgradering av dekke, belysning, trapper og benkar. Snarvegar gjev kortare reisetid og kan bidra til at gåande ikkje er avhengig av å dela vegen med køyrande.

Voss herad bør setja i gang eit prosjekt med kartlegging og opprusting av eksisterande snarvegar og etablering av nye snarvegar. Dette vil vera viktig i arbeidet med grønn omstilling som legg til rette for at fleire vil velje gå- og sykling som framkomstmiddel framfor bil.



Figur 19. Eksempel på opprusting av snarveg i Trondheim. Bilete: SVV

### 7.3.6 Driftstiltak

Vegetasjon og siktrydding langs i forkant av skulestart langs skulevegane. Årlege klypp – hekk kampanjer på sosiale medier.

Sikre nødvendig vegskilt for trygg trafikkavvikling. Vegskilt skal vera i ein slik tilstand og plassert slik at dei er synlege for alle trafikantar.

Sikre at gang og sykkelvegane til skulane har prioritet så dei er tilstrekkeleg brøytt og strødd til skulestart om morgonen vinterstid. Og at dei vert kosta etter vintersesongen er over.

### 7.3.7 Vegljos<sup>29</sup>

God belysning av gangveg, inklusiv sideterreng og ansiktet til folk du møter er eit av fleire viktige element for å auke trafikktryggleik for gåande og kan bidra til auka tryggleikskjensle. Dette kan igjen bidra til auka tilgjengelegheit, attraktivitet og bruk.

Voss herad får jamleg tilsendt søknader om nye vegljøs langs dei kommunale vegane. Det er heradet i samarbeid med Voss energi og Hardanger energi som har ansvar for oppsetting av nye vegljøs på



## Voss herad

kommunale vegar. Oppsetting av nye vegljøs og oppgradering av eksisterande anlegg vert vurdert fortløpande med bakgrunn i innmeldte behov og manglar.

### 7.3.8 Rekkverk

Feil og manglar på rekkverk var i perioden 2005-2018 medverkande årsak i 76 dødsulykker på norske vegar. Rekkverk skal vera ei sikringsbarriere for å stogge det som allereie er ei ulykke til å utvikla seg til å verta ei alvorleg ulykke.

Voss herad får jamleg innspel på vegstrekningar der det er behov for rekkverk, spesielt etter at det er utført tømmerhogst i eit område. Slike søknader vert vurdert fortløpande. Det er viktig at vegeigarane gjennomfører regelmessig inspeksjonar av rekkverk for å kartlegge status. Det må og vere midlar i driftsbudsjetta til å gjera reparasjonar og setja opp nytt rekkverk fortløpande ved behov.

### 7.3.9 Opprusting av eksisterande vegar og etablering av nye vegar

Både ved opprusting og nyetablering veganlegg er det viktig å ha fokus på trafikktrygging og å betra trafikktryggleiken. Behovet for opprusting av vegnettet i heradet er stort, og vedlikehaldsetterslep som har bygd seg opp over tid på grunn av mangelfull bevillingar til vegvedlikehald.

Ved etablering av nye anlegg vert statens vegvesen sine vegnormalar lagt til grunn for planlegging og prosjektering. På denne måten vert viktige tema som blant anna trafikksikring og universell utforming ivaretatt.

Ved opprusting av eksisterande veganlegg er det prioritert å etablere vegljøs om dette ikkje eksisterer og sikre med rekkverk ved behov for å betra trafikktryggleiken på strekninga.

## 7.4 Finansiering av tiltak

Heradet, fylkeskommunen og vegvesenet set av årlege midlar til trafikksikkerheitstiltak i investeringsplanane sine. I tillegg til desse midlane er det og mogleg for heradet, privatpersonar, lag og organisasjonar å søke tilskot til trafikktryggingsarbeidet både gjennom fylkeskommunen og samferdselsdepartementet.

### 7.4.1 Regionale tilskotsordningar

-[Tilskot til fysiske trafikktryggingstiltak](#)<sup>30</sup> Vestland fylkeskommune har ei tilskotsordning til fysiske trafikktryggingstiltak der kommunar kan søke på inntil 1 million NOK til trafikktryggingstiltak. Tiltak som vert prioritert i ordninga er tiltak retta mot mjuke trafikantar, særleg barn og eldre, samt tiltak som redusera risikoen for møte- og utforkøyringsulykker. Denne ordninga har krav om kommunal eigenandel på 50%, tiltaka skal vera del av vedtatt og gjeldande trafikktryggingsplan. Dersom tiltaka krev reguleringsplan skal denne vere vedtatt før tildeling midlar.

-[Tilskot til trafikktryggingsaktivitetar](#).<sup>31</sup> Ein kan få tilskot til haldningsskapande tiltak, informasjonstiltak, opplæringstiltak (inkludert trafikantopplæring), arrangement, kampanjar, aksjonar og prosjekt (med meir) som bidrar til å tryggje trafikk og trafikantar. Fylkeskommunen bidrar utan eigenandel opp til 50 000,- kr, ved meirkostnader over dette vert stilt krav om 25% eigenandel.



## Voss herad

Kommunar, skular og barnehagar (inkludert FAU), lag og foreiningar, organisasjonar, institusjonar og aksjonsgrupper kan søkja om tilskot.

[-Tilskot til trafikktryggingsplanar.](#)<sup>32</sup> Vestland fylkeskommune deler ut tilskot på inntil 150 000,- kr til utarbeiding/revidering av kommunale trafikktryggingsplanar. Det er krav om ein kommunal eigenandel på 50%.

### *7.4.2 Statlege tilskotsordningar*

[-Tilskot til trafikktryggingstiltak frå samferdselsdepartementet](#)<sup>33</sup>. Dette er ei tilskotsordning samferdselsdepartementet har hatt sidan 2013. Det er 4 millionar som skal fordelast mellom søkjarane. Øvre grense for tilskot er 500 000,- per tiltak. Tiltak som støtter opp under regjeringas mål innan trafikksikringsarbeid vert prioritert ved tildeling.





## 8 Fotnoter og nettsider

Lenker til nyttige nettsider det er vist til i dokumentet via sluttnotar:

- 1 <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal?lang=nno-NO>
- 2 <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nullvisjonen/>
- 3 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>
- 4 [Meld. St. 20 \(2020–2021\) \(regjeringen.no\)](#)
- 5 <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/>
- 6 <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-40-20152016/id2513038/>
- 7 <https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/>
- 8 <https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/strategi-for-mjuka-trafikantar-vestland-fylkeskommune-hoyringsframlegg-20210601.pdf>, side 40
- 9 <https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/handlingsprogram---rtp--utkast.pdf>, side 11
- 10 <https://voss.herad.no/tenester/samfunnsutvikling/planar/kommuneplan/samfunnsdelen/>
- 11 <https://voss.herad.no/tenester/samfunnsutvikling/planar/kommuneplan/arealdelen/>
- 12 <https://voss.herad.no/tenester/samfunnsutvikling/planar/budsjett-og-okonomiplan/>
- 13 <https://voss.herad.no/tenester/samfunnsutvikling/planar/sentrumsplan/>
- 14 <http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/4621/12352018001/Dokumenter/Reisetidsanalyse%20Asplan%20Viak%20as.pdf>
- 15 <https://voss.herad.no/tenester/samfunnsutvikling/planar/kommunedelplanar/vossaklima-2030/>
- 16 [Vegkart \(vegvesen.no\)](#)
- 17 <https://opengov.360online.com/Meetings/VOSSHERAD/Meetings/Details/261006?agendaltemId=205790>
- 18 [Skaderegistreringsrapport2019 nett oppslag.pdf \(tryggtrafikk.no\)](#)
- 19 [Skaderegistreringsrapport2019 nett oppslag.pdf \(tryggtrafikk.no\)](#)
- 20 [Trafikksikkerhet for syklistar \(toi.no\)](#)
- 21 <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/326-forsterket-midtoppmerking/>
- 22 <http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/4621/12352018006/Dokumenter/HST%2019112020%20Saksutskrift%20-%20Detaljreguleringsplan%20RV13%20GS-veg%20Palmafossen%20-%20Brynagjelet%20-%20Tvilde.pdf>
- 23 [https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Rettleiar-mal\\_nynorsk\\_trykklar.pdf](https://www.tryggtrafikk.no/wp-content/uploads/2018/06/Rettleiar-mal_nynorsk_trykklar.pdf)
- 24 <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/skoler-som-er-i-gang-med-hjertesone/>
- 25 <https://www.barnetrakk.no/>
- 26 <https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/strategi-for-mjuka-trafikantar-vestland-fylkeskommune-hoyringsframlegg-20210601.pdf>
- 27 <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/gaing-til-fra-holdeplasser/?highlight=belysning>
- 28 <https://www.vegvesen.no/siteassets/content/vedlegg/handboker/hb-v123.pdf>
- 29 [Belysning for gående - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)
- 30 <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/fysisk-trafikktrygging/>
- 31 <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/trafikktryggingsaktivitetar/>
- 32 <https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/trafikktryggleik/trafikktryggingsplanar/>
- 33 <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/trafikksikkerhet2021/id2828098/>