

**ASK
ØY**

KOMMUNE



Handlingsplan for Trafikksikring 2023 - 2026



Forord

Askøy kommune har stort fokus på trafikksikringsarbeid. Dette er et nasjonalt satsingsområde, der nullvisjonen er den øverste målparameteren. For å lykkes i arbeidet er det viktig med målrettet trafikksikringsarbeid med proaktiv karakter, der utgangspunktet er å gjennomføre trafikksikringstiltak før ulykken inntreffer. På denne måten reduseres også skadeomfanget dersom trafikkulykker allikevel forekommer.

For å tydeliggjøre målsettinger, strategier og planlagte tiltak har Askøy kommune utarbeidet handlingsplan for trafikksikring. Trafikksikringsplan for Askøy kommune 2023 – 2026 som ble vedtatt i kommunestyret 24.11.2022 (sak 133/22) er en rullering av forrige trafikksikringsplan 2019 – 2022 som ble vedtatt i kommunestyret 07.03.2019 (sak 2018/7834-1).

Det har også vært andre fag- og ressurspersoner involvert i arbeidet, samt at det har vært åpnet opp for høy medvirkning fra kommunens innbyggere hva gjelder å kunne komme med konstruktive innspill. Innspillene gir Askøy kommune et godt grunnlag for å vurdere tiltak.

Askøy kommune vil benytte anledningen til å takke alle som har kommet med innspill til planen. Vi vil også rette en stor takk til Tveit barnehage som har vært med å bidra til forside til handlingsplanen.

Kleppestø oktober 2022

Bjørn-Egil Olsen
Enhetsleder
Askøy kommune

Sammendrag

Grunnlaget for trafikksikringsplanen

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer direkte eller indirekte muligheter til å påvirke trafikksikkerheten for innbyggerne. Handlingsplan trafikksikring 2023 - 2026 for Askøy kommune er et overordnet verktøy for å redusere antall ulykker, samt for å øke den generelle trafikksikkerheten. Den nasjonale målsettingen «nullvisjonen» ligger til grunn for planen, og inneholder organisatoriske, holdningsskapende, og forebyggende tiltak. Planen skal tilrettelegge for et systematisk trafikksikringsarbeid ut ifra kommunens utfordringer, samt den ulykkessituasjonen som foreligger.

Mål for perioden

Målsettingene i Handlingsplan trafikksikring 2023 - 2026 bygger på nullvisjonen, samt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå.

Askøy kommunes mål for planperioden 2023 - 2026:

- Hovedmål: Redusere antall drepte og hardt skadde til null innen utgangen av planperioden.
- Delmål 1: Reduksjon i ulykketyper som normalt har alvorlig utfall.
- Delmål 2: Lavere alvorlighetsgrad på de ulykkene som skjer.

Strategier og satsingsområde

Strategier og satsingsområder fra trafikksikringsplanen 2019 – 2022 blir videreført. Disse er langsiktige, der det er viktig med en systematisk arbeidsprosess for å bedre trafikksikkerheten i Askøy kommune.

Tiltak

Følgende tiltak bygger på en samlet vurdering av statistikk/analyser/satsingsområder, innspill fra innbyggere og skole, samt videreføring av tiltak fra trafikksikringsplanen 2019 – 2022.

Tiltaksplan:

- Organisatoriske tiltak
- Holdningsskapende tiltak
- Mindre investeringstiltak
- Større investeringstiltak
- Tiltak som krever reguleringsplan
- Drift og vedlikehold

Innhold

Diagramliste:	5
Kartliste:	5
1. Innledning	6
1.1. Bakgrunn og formål med planarbeidet	6
1.2. Prosess og organisering	7
1.3. Sentrale aktører i trafikksikringsarbeidet	7
1.4 Medvirkning i prosessen.....	9
2. Føringer for planarbeidet	10
2.1 Statlige føringer og mål	10
2.2 Regionale føringer og mål	11
2.3 Kommunale føringer og mål.....	12
3 Utfordringer og muligheter	14
3.1 Fakta	14
3.1.1 Om Askøy kommune	14
3.1.2 Befolkning.....	14
3.1.3 Vegsystem.....	15
3.1.4 Trafikkmengder og utviklingstrekk	16
3.1.5 Reisemiddel.....	19
3.1.6 Barn og unge i Askøy kommune	20
3.1.7 Askøypakken.....	23
3.1.8 Sykkelstrategi.....	24
3.1.9 Folkehelse	26
3.2 Analyse og utredningsdel	27
3.2.1 Grunnlagsdata	27
3.2.2 Utviklingstrekk	27
4 Satsingsområder (Målsettinger og strategier)	34
5. Tiltaksplan.....	37
5.1 Tiltaksplan – Generell	38
5.2 Tiltaksplan – Veinettet.....	40
6. Referanseliste	43
7.Vedlegg	45
7.1 Fylkesveier.....	45
7.2 Kommunale veier	46

7.3 Kommunale kaier	50
7.4 Kommunale broer	51
8. Elektroniske vedlegg	52

Diagramliste:

Diagram 1 - Befolkningsutvikling for Askøy kommune 2007 - 2022 (SSB 2022)	14
Diagram 2 - Relativ utvikling i trafikkmengde og befolkning (SSB 2022)	16
Diagram 3 - Utvikling i trafikkmengde(ÅDT) basert på antall kjøretøy (SSB 2022)	17
Diagram 4 - Registrerte personbiler og motorsykler i Askøy kommune (SSB 2022)	19
Diagram 5 - Ulykkesutvikling i Askøy kommune for perioden 2007 - 2020 (SSB 2022)	28
Diagram 6 - Ulykkes indeks pr. 1000 innbygger pr 3. år (SSB 2022)	28
Diagram 7 - Ulykker fordelt etter veg kategori (SVV 2022)	29
Diagram 8 - Prosentvis fordeling av ulykker etter ulykkestype (SVV 2022)	30
Diagram 9 - Prosentvis fordeling av ulykker etter alder i perioden 2013 - 2016 (SVV 2022)	30
Diagram 10 - Prosentvis fordeling av ulykker etter alder i perioden 2017-2020 (SVV 2020)	31
Diagram 11 - Trafikantfordeling for alle skadde/drepte i perioden 2014-2017 (SSB 2022) ...	32
Diagram 12 - Trafikantfordeling for alle skadde/drepte i perioden 2018 - 2020 (SSB 2022)	32

Kartliste:

Kart 1 – Kart tjeneste for innspill til trafikksikring	9
Kart 2 – Fylkesvegnettstrukturen i Askøy kommune (NVDB 2022)	15
Kart 3 – Trafikkmengde(ÅDT) i Askøy kommune (NVDB 2022)	18
Kart 4 – Strekninger med vedtatt skoleskyss grunnet farlig skoleveg	21
Kart 5 – Vegprosjekter tilhørende Askøypakken (2022)	23
Kart 6 – Sammenhengende sykkelvegnett, Askøy kommune (2022).	25
Kart 7 – Alle ulykker med personskaide siste tiår, 2010 – 2020 (NVDB2022)	26
Tallet i punktene representerer antall ulykker	26

1. Innledning

1.1. Bakgrunn og formål med planarbeidet

Et trafikksikkert vegnett er et av flere behov som må være tilfredsstilt for at kommunens innbyggere skal trives. Kommuneplanens samfunnsdel 2015–2030 sier at det skal jobbes systematisk for å gi innbyggerne god helse hele livet. Å investere i gjennomtenkte trafikksikringstiltak vil være en viktig suksessfaktor i dette arbeidet. Et trafikksikkert vegnett innbyr til at flere velger gange eller sykkel som transportmiddel. Videre vil et trafikksikkert vegnett muliggjøre at barn og unge så tidlig som mulig kan gå eller sykle til skolen. Dette er gevinster ikke bare i nåtid, men også i form av å skape gode vaner for fremtiden. Sistnevnte er i tråd med kommuneplanens samfunnsdel som omhandler en aktiv og stimulerende hverdag og barn og unge i Askøy kommune.

Askøy kommune har hatt en jevn befolkningsvekst med påfølgende utvikling i trafikkmengde (jfr. Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030). Dette i kombinasjon med stedvis smale, svingete og teknisk mangelfulle strekninger innbyr dette til utfordring med tanke på fremkommelighet og sikkerhet for myke og harde trafikanter. Med dette som utgangspunkt fikk Askøy kommune vedtatt Askøypakken 5. desember 2013. Prosjektet omfatter 10 vegprosjekter, og bidrar til utbedring av fylkesvegnettet med lavest standard innenfor kommunegrensen. Innenfor forrige planperiode 2019 – 2022 ble første delstrekning mot Follese Fv. 212 (Lindhaugen – Slettebrekka), FV563 (Florvåg – Erdal og Strømsnes - Hop) og FV5254 (Skansen) ferdigstilt. I skrivende stund pågår prosjektene FV5264 (Skiftesvik – Marikoven) og FV562 (Lavik – Haugland).

Askøy kommune har flere roller og oppgaver som både direkte og indirekte muliggjør påvirkning av trafikksikkerheten for innbyggerne. Trafikksikkerhetsplanen for 2023 - 2026 skal være et verktøy i arbeidet med å redusere antall trafikkulykker, samt å øke den generelle trafikksikkerheten i kommunen. Planen inneholder både organisatoriske, forebyggende, holdningsskapende og generelle fysiske tiltak.

Formålet og målsettingen med planen er i første rekke å øke fokuset på og innsatsen i trafikksikringsarbeidet ut ifra de utfordringer og den ulykkessituasjonen som er tilfelle for Askøy kommune. Videre skal planen skape et grunnlag som kan forenkle prioriteringene mellom de ulike tiltakene i perioden 2023 - 2026, som igjen kan legge grunnlaget for prioriteringer i budsjett og bevilgninger. Planen vil også danne grunnlag for innspill til fylkeskommunale prioriteringer på fylkesvegene i Askøy kommune.

1.2. Prosess og organisering

Arbeidet med revisjonen av trafikksikringsplanen er ledet av Askøy kommune samferdsel. Innbyggerne, skoler, barnehager med flere i Askøy kommune er blitt invitert til å komme med innspill til tiltak for å bedre sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.

1.3. Sentrale aktører i trafikksikringsarbeidet

Askøy kommune

Kommunen er en viktig aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Som vegeier, skole- og barnehageeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester har kommunen et ansvar for å forebygge ulykker. I tillegg har kommunen i lover og forskrifter, en plikt til å arbeide tverretattlig og systematisk med trafikksikkerhet.

Vestlandet fylkeskommune

Første januar 2020 overtok Vestlandet fylkeskommune ansvaret med forvaltning, drift og vedlikehold av det fylkeskommunale veinettet. Tidligere var deler av dette delegert til Statens vegvesen. Ved å skille dette er det nå tydeliggjort hvem de forskjellige veieierne er:

- Statens vegvesen har ansvaret for riksvei
- Vestlandet fylkeskommunene har ansvaret for sine fylkesveier
- Kommunen har ansvaret for kommunale veier

Jfr. vegtrafikkloven §40a fremheves det at fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten.

Statens vegvesen

Statens vegvesen planlegger og gjennomfører en rekke trafikksikkerhetstiltak på riksveier. Riksvegene får bevilgninger fra staten, mens fylkesvegene får bevilgninger fra fylkeskommunen. Det er også slik at staten deltar med tilskudd til trafikksikringstiltak på fylkesveger og kommunale veger. Videre har Statens vegvesen ansvar for informasjon og opplæring for å bedre adferden hos trafikantene, førerprøver, kontrollvirksomhet, samt oppfølging av trafikkskoler.

Politiet

Politidistrikt, lensmannskontor og utrykningspolitiet arbeider med kontroll av førere, kjøretøy, atferds kampanjer og trafikkopplæring i barnehager og skoler. Politiet etterforsker og rapporterer trafikkulykker med personskader, og rapporterer disse i STRAKS register som videre implementeres i NVDB.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en uavhengig og landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Organisasjonen jobber særlig med trafikantrammede og organisatoriske trafikksikkerhetstiltak, der tiltak som «Trafikksikker kommune» og Barnas

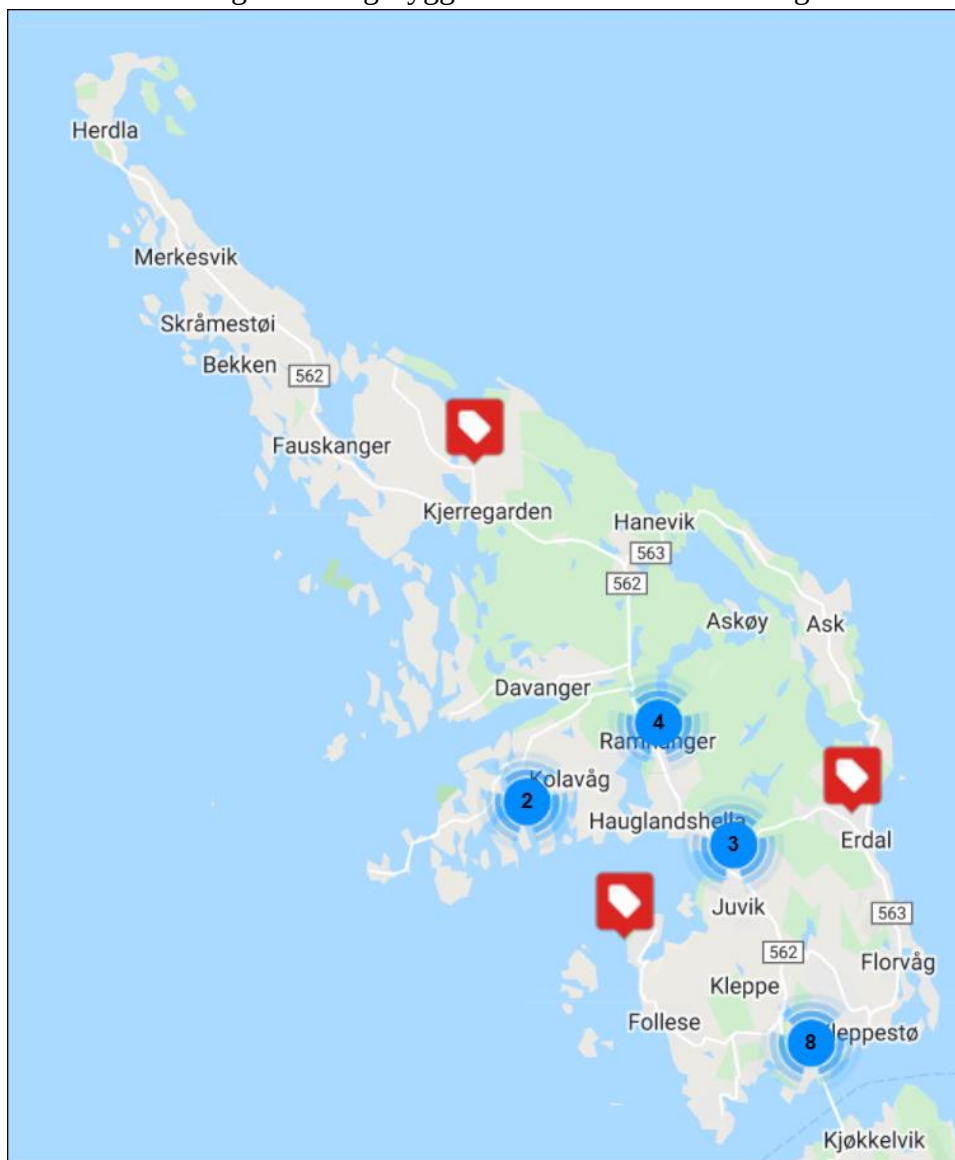
Trafikkklubb er eksempler på satsingsområder. Formålsparagrafen til Trygg Trafikk sier at organisasjonen skal jobbe for best mulig trafikksikkerhet for alle trafikanter. Trygg Trafikk har et vedtektsfestet ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykker, fungerer som et kompetansesenter og er det ledende miljøet for trafikkopplæring av barn og unge i Norge.

Andre aktører

Det er en rekke andre aktører som direkte eller indirekte jobber med trafikksikkerheten. Leger, Psykologer og optikere har et ansvar for at kravene til helse er oppfylt av de som har førerkort. Fylkesmannen og Helsetilsynet har ansvaret for forvaltningen av førerkortforskriftens helsekrav og tilsyn med helselovgivningen. I tillegg gjøres det mye viktig arbeid i regi av frivillige og interesseorganisasjoner. Idrettslag, næringslivet, brannvesen og ambulanse er andre eksempler på aktører som også bidrar i trafikksikringsarbeidet.

1.4 Medvirkning i prosessen

For å få en så god medvirkning som mulig valgte Askøy kommune å annonsere og informere om oppstarten av revisjonsarbeidet i lokalavisen Askøyværingen, samt på kommunens website. Et interaktivt kart var her tilgjengelig i perioden 14. mars til 01. oktober 2022. Kartet ble bygget opp slik at hvert enkelt innspill kunne stemmes på av andre, samt med muligheter for tilleggskommentarer av andre. På den måten kan «styrken» på innspillene vokse i takt med antall stemmer og tilleggskommentarer, noe som igjen gir god indikasjon på at andre har samme synspunkt hva gjelder sikring av et punkt eller strekning. Alle gamle og nye innspill tas med i den videre prosessen. Samlet belyser dette engasjementet omkring trafikksikringsarbeid og trygge veier innenfor kommunegrensen.



Kart 1 – Kart tjeneste for innspill til trafikksikring¹

¹ <https://askoy.kommune.no/imc/>

2. Føringer for planarbeidet

Statlige, regionale og lokale føringer og mål legges til grunn for denne handlingsplanen, og danner et godt utgangspunkt for å lykkes med trafikksikringsarbeidet. Disse vil i det følgende bli presentert.

2.1 Statlige føringer og mål

Vegtrafikkloven §40a og Vegsikkerhetsforskriften:

Trafikksikkerhetsarbeid er hjemlet i vegtrafikkloven §40 a. «Ansvar for trafikksikkerhetsarbeid», samt i «Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastruktur (vegsikkerhetsforskriften)» sist endret 08.02.2022. Disse har som formål å bedre trafikksikkerheten i veginfrastruktur gjennom å sette krav til trafikksikkerhetsforvaltning av vegnettet.

Nasjonal transportplan 2022–2033:

Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 setter også føringer for trafikksikringsarbeid, med det overordnede målet: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050». Stortinget har en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade, den såkalte nullvisjonen. I Meld. St. 20 (2020–2021) ble visjonen vedtatt.

Nasjonal tiltaksplan for trafikk- sikkerhet på vei 2022–2025:

Gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025» ligger det en forpliktelse til å ta ansvar for trafikksikkerheten. Mandat for utarbeidelse av tiltaksplanen er gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) «Trafikksikkerhetsarbeid – samordning og organisering». Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal bidra til at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av hvilke tiltak som skal gjennomføres for å bidra til å nå målene oppgitt i planen:

1. Risikoatferd i trafikken

Denne kategorien omhandler innsatsområder som fart, rus, bilbelte og andre tiltak for å forhindre risikoatferd som vil bli prioritert.

2. Befolkningsgrupper

Det som ligger til denne kategorien er en inndeling av befolkningen i alder. Barn (0-14 år), ungdom og unge førere, eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse, samt andre prioriterte tiltak rettet mot særskilte befolkningsgrupper er eksempel på dette.

3. Trafikantgrupper/kjøretøygrupper

I denne kategorien deles gående og syklende, motorsykkkel og moped, transport med tunge kjøretøy og andre prioriterte tiltak rettet mot bestemte trafikantgrupper/kjøretøygrupper inn som innsatsområder.

4. Trafikksikre veger

Innsatsområdene for denne kategorien er møteulykker og utforkjøringsulykker, samt andre viktige prioriteringer som vil bidra til trafikksikre veger.

5. Intelligente transportsystemer (ITS)

Kjøretøyteknologi og kommunikasjon/datautveksling mellom kjøretøy er viktige innsatsområder i denne kategorien.

6. Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor

Systematisk og godt trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommune og kommuner er et viktig innsatsområde i tiltaksplanen. Kommune er arealmyndighet, eier av kommunale veger, arbeidsgiver og eier av barnehager og skoler. Kommunene skal etter folkehelseloven fremme befolkningens helse og bidra til å forebygge skader.

2.2 Regionale føringer og mål

Regional transportplan for Vestlandet 2022–2033 (RTP)

RTP ble vedtatt i fylkestinget 16. desember 2021, og er en langsiktig strategiplan som omhandler hele transportsystemet i regionen, inkludert transportformer der ansvar og virkemidler ligger til andre forvaltningsnivå enn det fylkeskommunale. Det overordnede målet er at Vestlandfylkeskommune skal ha et sikkert transportsystem som ivaretar mobilitetsbehov og bidrar til lavutslippssamfunnet (i tråd med NTP 2022 – 2033). Fokus i denne regionale føringen er blant annet å:

- Arbeide i retning av nullvisjonen
- Sikre effektive og gode transportmuligheter for både næringsliv og kollektivtrafikken.
- Framtidsrettet transports utbygging i takt med rask teknologisk utvikling for å unngå feilinvesteringer.
- Prioritere klima- og miljøvennlig mobilitet
- Bærekraftig utvikling med hensyn på økonomi, miljø og sosial bærekraft.
- Prioritere trygge skoleveger.
- Redusere antall møte- og utforkjøringsulykker
- Ha fokus på myke trafikanter

Regional transportplan for Vestlandet 2022–2033 med målsettinger og satsingsområder skal være førende for det samlede trafikksikringsarbeidet i Vestlandet. Det trekkes frem at antall

drepte og hardt skadde i år 2030 skal være redusert med om lag 57% sammenlignet med år 2020².

2.3 Kommunale føringer og mål

Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030:

Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030 omhandler en rekke målsettinger hvor trafikksikring inngår, og er en av de fremste kommunale føringene for trafikksikringsarbeidet:

«Den helsefremmende øyen»:

For dette satsingsområdet fremheves det at målet med folkehelsearbeid er å gi alle innbyggere på Askøy god helse – hele livet. Hva gjelder trafikksikring opp imot dette satsingsområdet, kan økt fokus på et godt gang- og sykkeltilbud være en parameter for måloppnåelse. Et slikt fokus vil redusere behov for transport med privatbil, og det skaper gode holdninger for innbyggerne i nåtid, samt for fremtiden. Dette er også i tråd med «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikring på vei 2022 – 2025».

«Den grønne øyen»:

Også i dette satsingsområdet trekkes miljøvennlige transportløsninger frem som en viktig parameter. Fokus på trafikksikring og satsing på fremtidsrettet veg- og infrastrukturløsninger er viktig for måloppnåelse av dette satsingsområdet.

«Den levende øyen»:

Det trekkes frem i dette satsingsområdet at alle innbyggere i Askøy kommune skal bo i trygge og inkluderende nærmiljø der det er aktivitet, engasjement og sosialt samhold. For å lykkes med dette må trafikksikkerheten i kommunens mange bygder og lokalsamfunn optimaliseres.

«Den unge øyen»:

«Det er viktig å legge til rette for gode og trygge oppvekstsvilkår slik at alle barn og unge har en god hverdag på Askøy». Dette sammen med målsetting om trygge skole og fritidsveger understøtter særlig behovet for et trafikksikkert vegnett på alle nivåer. Tilgjengelighet i kombinasjon med er et viktig begrep for barn og unge.

«Den skapende øyen»:

God og fremtidsrettet næringsutvikling er et viktig satsingsområde for Askøy kommune. Å bygge veger og annen infrastruktur som imøtekommer innholdet i de ovennevnte satsingsområdene, vil trafikksikring også bli satt i fokus for denne målsettingen.

² Regional transportplan Vestlandet 2022-2033, s. 14

Kommuneplanens arealdel 2012 – 2023:

I likhet med kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030, setter kommuneplanens arealdel 2012 – 2023 også føringer for trafikksikringsarbeidet blant annet gjennom fokus på transport i form av kollektiv og gang- og sykkel. Å gå eller sykle på trafikksikre veger i Askøy kommune er i tråd med kommunale føringer, gjennom å øke andelen som velger denne transportmåten. Gode, forutsigbare og trafikksikre tilkomster til bussholdeplasser og kollektivknutepunkt er også sentralt for å øke andelen som velger ferdsel i form av kollektivtransport. Tilgjengelighet er et viktig stikkord til sistnevnte. Kommuneplanens arealdel 2012 – 2023 poengterer også rekkefølgekrav til utbygging av nye boligområder hva gjelder gang- og sykkelveger. At optimale trafikksikringsløsninger blir implementert i rekkefølgekravene er viktig for at løsningene som velges blir benyttet i driftsfasen.

3 Utfordringer og muligheter

3.1 Fakta

3.1.1 Om Askøy kommune

Askøy kommune ligger mellom kommunene Bergen i sør/ sørøst, Øygarden i vest og Alvær i nordøst. Det totale arealet utgjør ca. 100 km².

3.1.2 Befolkning

Askøy kommune ligger nærme Bergen kommune, og med utgangspunkt i underdekning på arbeidsplasser, vil Askøy kunne kategoriseres som en pendlerkommune. Pr. i dag er det omtrent 59 % av totale arbeidstakere som daglig pendler til en annen kommune for å arbeide³. Askøybroen åpnet 1992, og pendling ble da mer aktuelt for mange. Utbyggingsmønsteret har preget den sørlige delen av øyen i mange år, der hovedmengden av Askøy kommune sin innbyggere er bosatt. Nærme fire av fem bor i tettbygd strøk, men boligstrukturen er i hovedsak forstadspreget hvor eneboliger dominerer.

Askøy kommune har hatt en sterk befolkningsvekst de siste 15 årene, en økning på totalt 30 % fra 2007 til 2022. Men som vi ser av stolpediagrammet, er befolkningsutviklingen noe avtagende de siste 4 årene. Fra og med 2015, til og med 2022 var befolkningsveksten på 7 %, mens fra og med 2007 til og med 2014 var befolkningsveksten på hele 19 %.

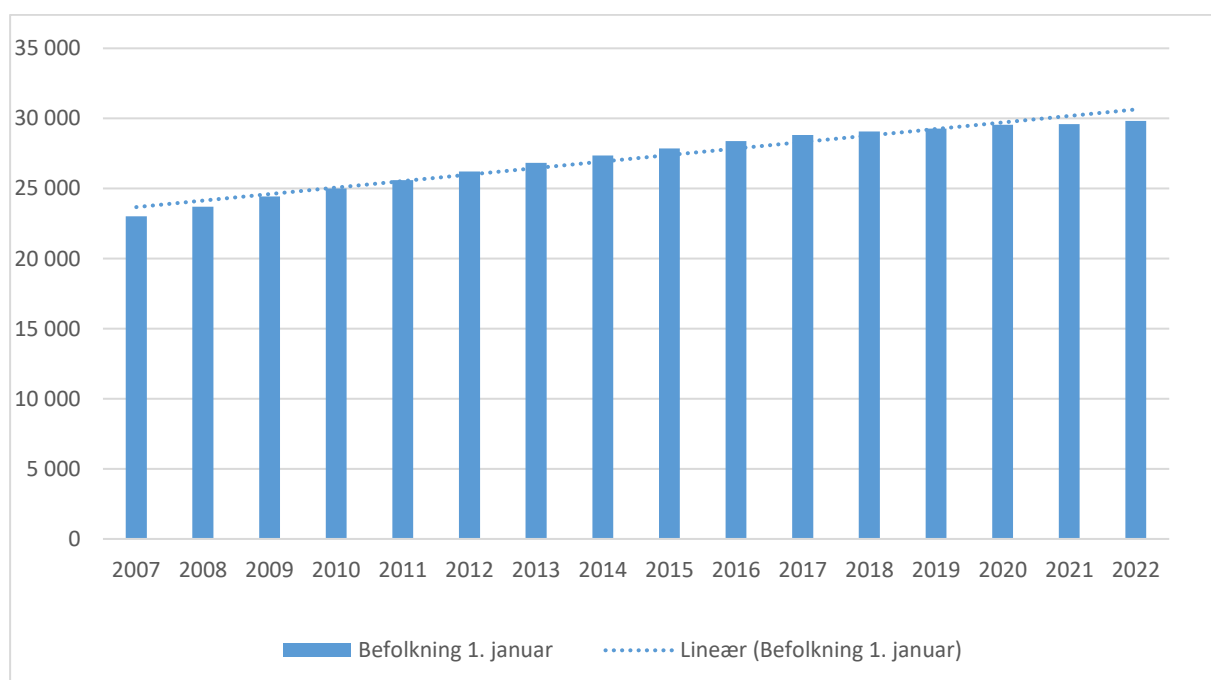


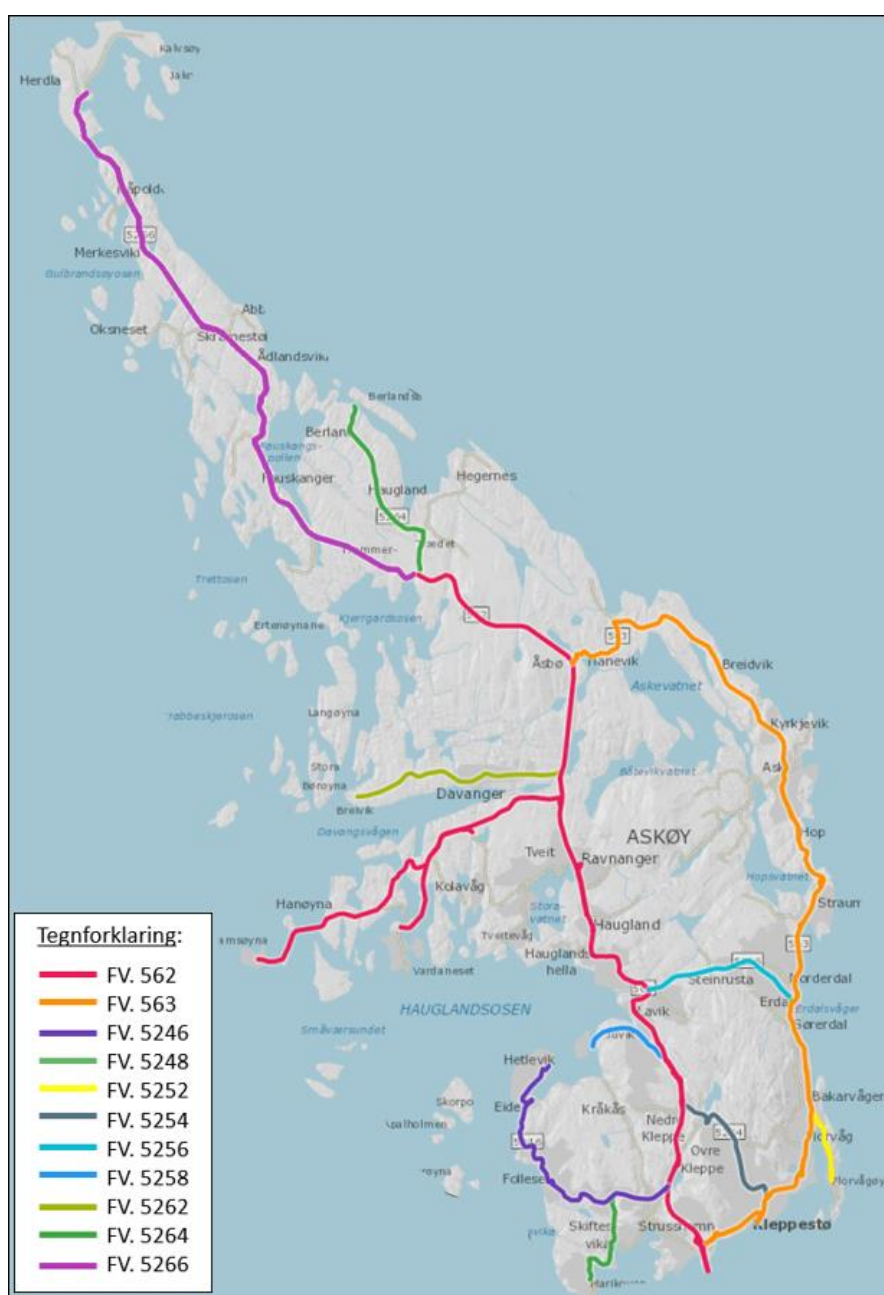
Diagram 1 - Befolkningsutvikling for Askøy kommune 2007 - 2022 (SSB 2022)

³ Tall fra 2022, Statistisk sentralbyrå, www.ssb.no

3.1.3 Vegsystem

Askøy kommune har et offentlige vegnett som til sammen utgjør omtrentlig 192 kilometer og består av kommunale og fylkeskommunale veger. Fra 1. januar 2010 ble de tidligere riksvegene i Askøy kommune omklassifisert til fylkesveger. I total lengde fordeler vegnettet seg slik:

- Kommunale veger: ~110 km
- Kommunale fortau og G/S: ~9 km
- Fylkeskommunale veger: ~81 km
- Fylkeskommunale fortau og G/S: ~10 km
- Totalt ~ 210 km



Kart 2 – Fylkesvegnettstrukturen i Askøy kommune (NVDB 2022)

3.1.4 Trafikkmengder og utviklingstrekk

Trafikkmengden i Askøy kommune hadde en bratt utvikling i perioden 2006 – 2014, der en av hovedårsakene til veksten kan knyttes til opphevingen av bompenger på Askøybroen november 2006. I denne perioden økte trafikkmengden fra 11305 kjøretøy til 20205 kjøretøy, en vekst på 79 %. Derimot har denne utviklingen stagnert i perioden 2014 til 2021. Hvor trafikkmengden gikk fra 20205 kjøretøy til 20068 kjøretøy, en reduksjon på omtrent 1 %. Flere forhold knyttes til denne utviklingen. Det at Askøybroen nærmet seg metningspunktet for effektiv trafikkavvikling i kombinasjon med økt reise- og kø tid, kan være en sannsynlig årsak. En annen årsak kan knyttes til innføring av bompenger i 2014 i forbindelse med finansiering av Askøypakken, der flere valgte å reise i form av kollektivtransport. Som vi ser av grafen i 2020, fikk vi en brå reduksjon i trafikkmengden. Det skyldes at Korona pandemien nådde Norge i første halvdel av mars 2020. Da stengte landets skoler og barnehager ned, samt en rekke bedrifter og servicenæringer. Nedstengningen førte også til at mange jobbet hjemmefra. Bruken av kollektivtrafikk og bilkjøring gikk kraftig ned. Det medførte en reduksjon på vel 5 % på trafikkmengden fra 2019 til 2020.

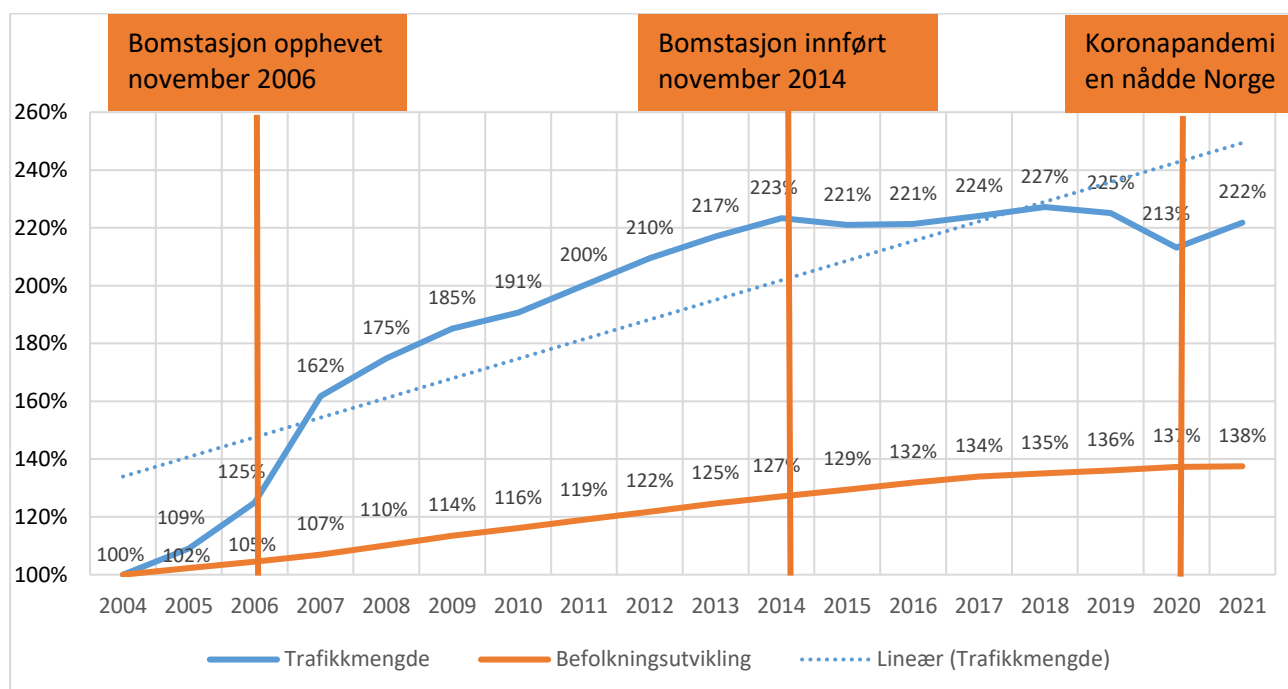


Diagram 2 - Relativ utvikling i trafikkmengde og befolkning (SSB 2022)

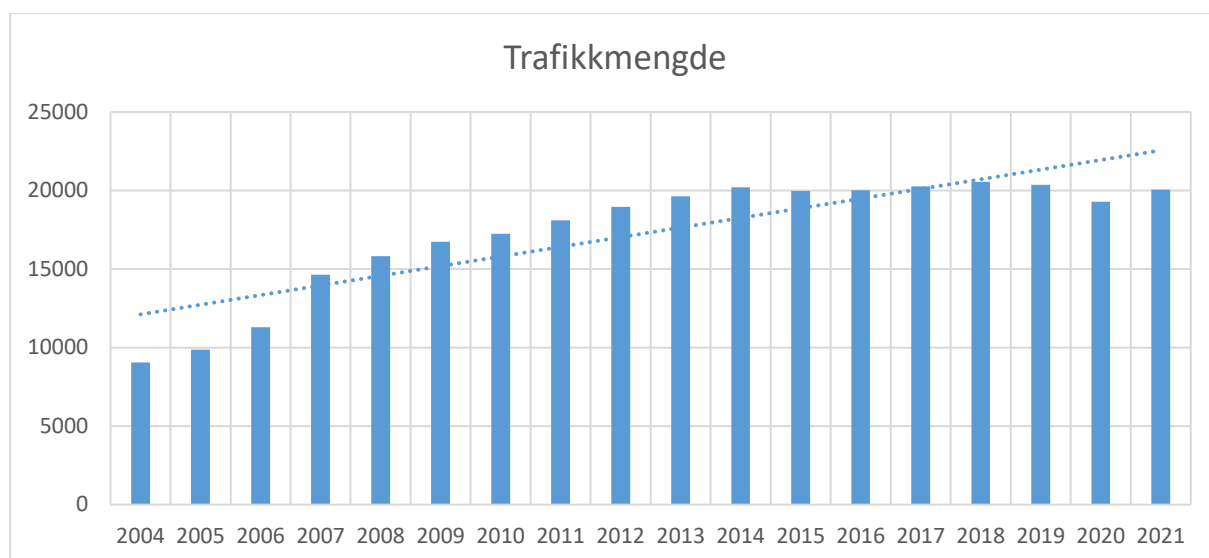
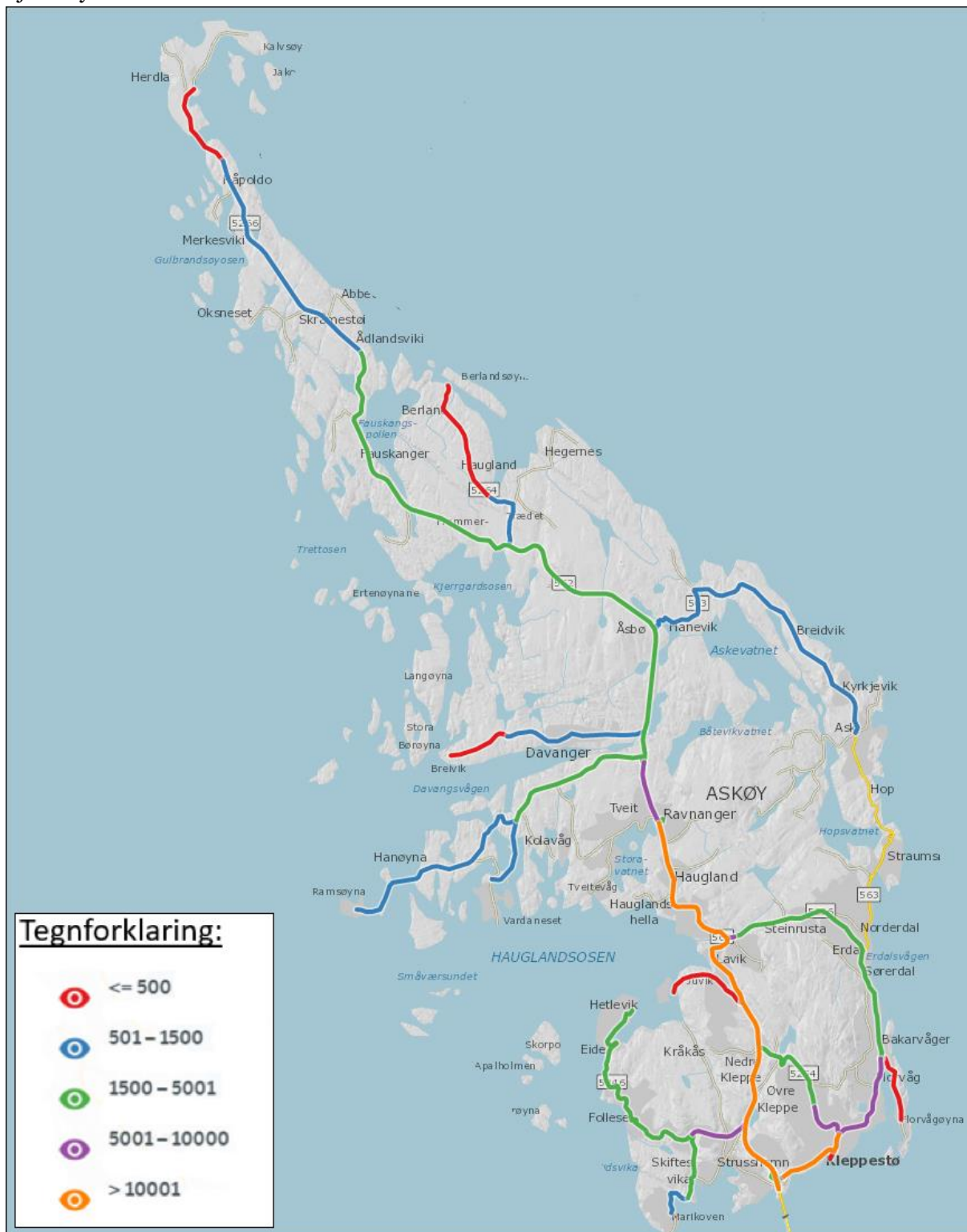


Diagram 3 - Utvikling i trafikkmengde(ÅDT) basert på antall kjøretøy (SSB 2022)

Kart 3 viser trafikkmengde (ÅDT) på sentrale veger i Askøy kommune:
Det som ikke fremkommer av kartet er følgende; ÅDT på Askøybroen år 2021 er 20068 kjøretøyer.



Kart 3 – Trafikkmengde(ÅDT) i Askøy kommune (NVDB 2022)

3.1.5 Reisemiddel

Biltrafikk

Utviklingen i antall registrerte personbiler i Askøy kommune har hatt en jevn utvikling de siste 30 årene. I 2021 var det registrert 11 845 privathusholdninger og 14 894 privatbiler. Dette betyr at hver privathusholdning i snitt har 1,26 personbiler i Askøy kommune mot 1,13 kjøretøy på landsbasis⁴. Denne utviklingen fremstår som relativt lineær, og trolig vil den utvikle seg i takt med befolkningsveksten. Det positive aspektet er at fossilbiler har nådd toppen, og at andel fossile personbiler er gått ned med 13% fra 2010 til 2021.

Andel elbiler pr 2021 på Askøy er på hele 35%, mot 16 % på landsbasis. Denne type kjøretøy er pr. i dag relativt rimelig i både drift, vedlikehold og investering. For mange blir dette husstandens primære kjøretøy, der fossilbilene sannsynligvis blir brukt i langt mindre grad. Grafen viser også til stigende trend av motorsykler. De siste 10 årene har denne type fremkomstmiddel steget med 30 %.

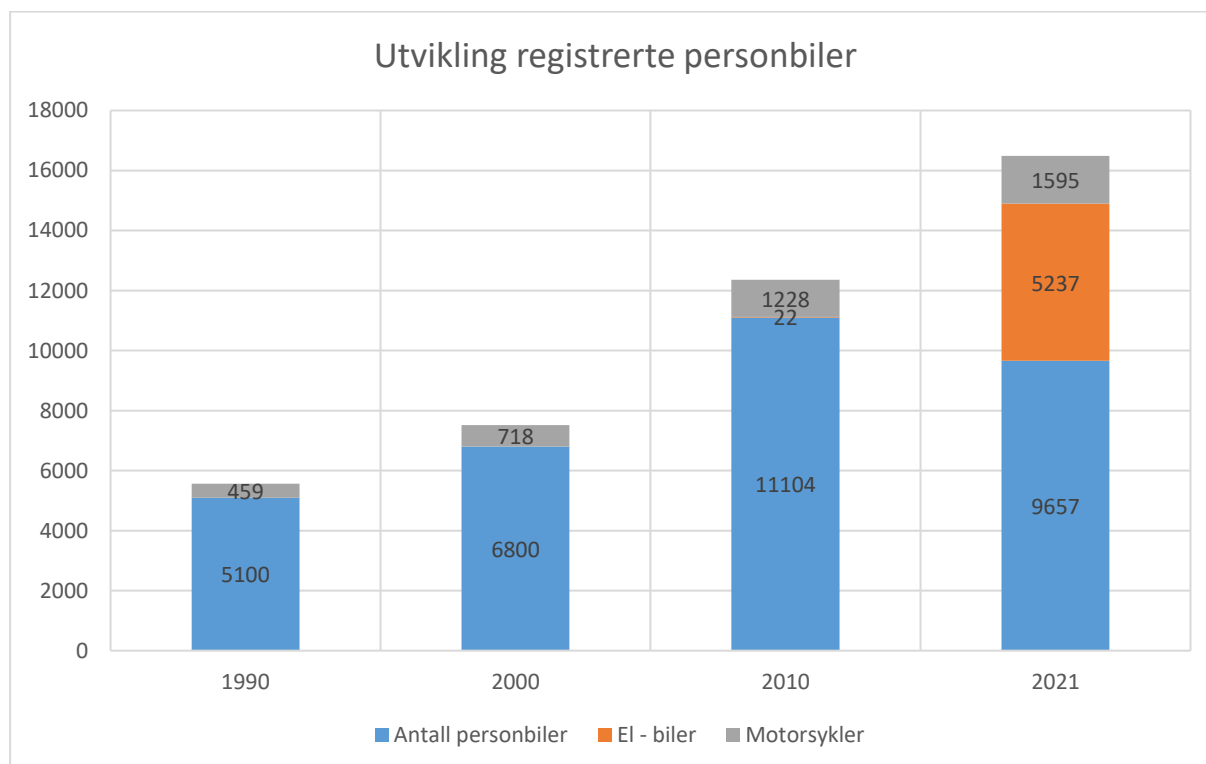


Diagram 4 - Registrerte personbiler og motorsykler i Askøy kommune (SSB 2022)

Kollektivtransport

Forutsigbarhet er viktig for å gjøre kollektivtransporttilbudet attraktivt. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2022–2033 lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, bidrar til bedre helse, miljø og klima. Dette er også i tråd med kommuneplanens

⁴ Tall fra 2022, Statistisk sentralbyrå, www.ssb.no

samfunnsdel i Askøy kommune, hvor det under «Den levende øyen» og «Den unge øyen» særlig trekkes frem viktigheten av å satse på kollektivtransport. Det samme trekkes frem under «Den grønne øyen» hvor kollektivtransport skal være en av hoved transportformene for å møte klimautfordringene.

Et godt og effektivt kollektivtilbud er særlig viktig i perioder av døgnet hvor antall reisende er størst. Dette er tilfelle om morgenen, samt på ettermiddag i forbindelse med transport til og fra arbeidsplasser. Partene i Miljøløftet foretok en reisevaneundersøkelsen i Bergenregionen i 2019, der det fremkommer at 26 prosent reiser med kollektiv og seks prosent sykler.⁵

Bussrutenettet på Askøy er omfattende med store kollektivknutepunkt på henholdsvis Kleppestø og Ravnanger. Tilbudet må sies å være effektivt og forutsigbart med stamrutenett, der blant annet direktebusser på sentrale tider av døgnet kjører til og fra Bergen sentrum. Disse korresponderer med terminaler og holdeplasser for videre ferdsel ut i distriktene. Bussrutene korresponderer også godt med hurtigbåttilbudet fra Kleppestø kai, hvor ventetiden må sies å være minimal.

Kollektivtransport binder Askøy sammen med fastlandet på to forskjellige måter:

- Hurtigbåt fra Kleppestø kai til Strandkai terminalen i Bergen sentrum:

Båtforbindelse med fast halvtimesdrift på dagtid. Tilbudet fungerer som Askøy kommune sin bybane, hvor driften er svært pålitelig med få forsinkelser. Fra og med januar 2015 ble tilbudet utvidet til også å gjelde ferdsel på lørdager.

- Busstilbud:

Bussforbindelse via Askøybroen og Storavatnet terminal. Bussforbindelsene supplerer båten på dagtid og utgjør de eneste forbindelsene til Bergen sentrum og omegn på kveldstid uken gjennom.

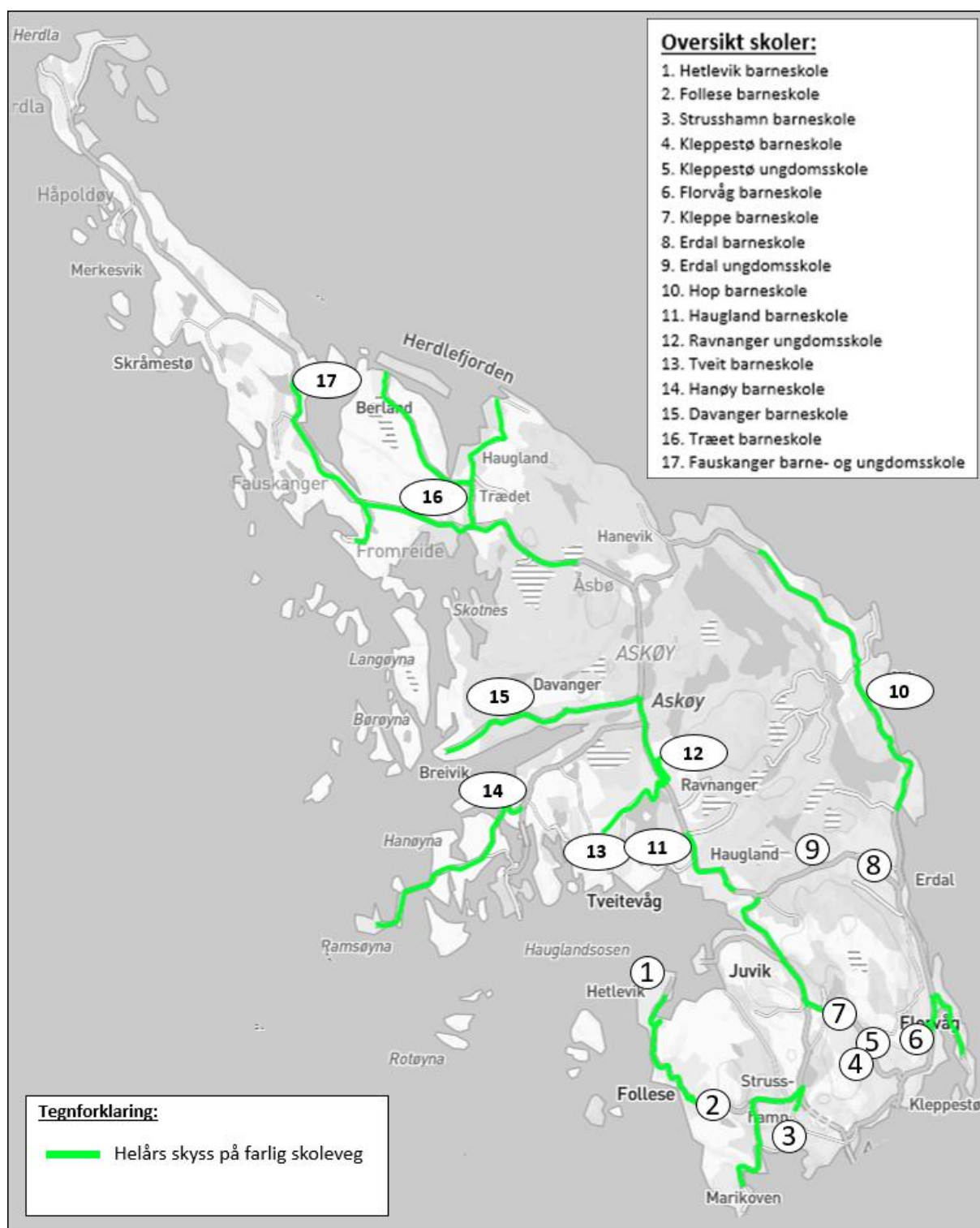
3.1.6 Barn og unge i Askøy kommune

Askøy har i alt 18 skoler med følgende fordeling:

- 13 barneskoler
- 3 ungdomsskoler
- 1 kombinert skole (1. – 10. klasse)
- 1 videregående skole, Askøy

Med unntak av at Askøy kommune har vedtatt 2 km grense (i stedet for 4 km) for 1. klassinger, følger skoleskyssordningen sentrale regler. I tillegg foreligger det politiske vedtak om skyss på farlige skoleveger, der eksempel på dette var vegen til Strømsnes/ Olaviken fra Erdal barneskole.

⁵ <https://miljolofet.no/nyheter/2020/rvu-2019/>. Publisert 02.09.2020.



Kart 4 – Strekninger med vedtatt skoleskyss grunnet farlig skoleveg (Skoleadministrasjonen)

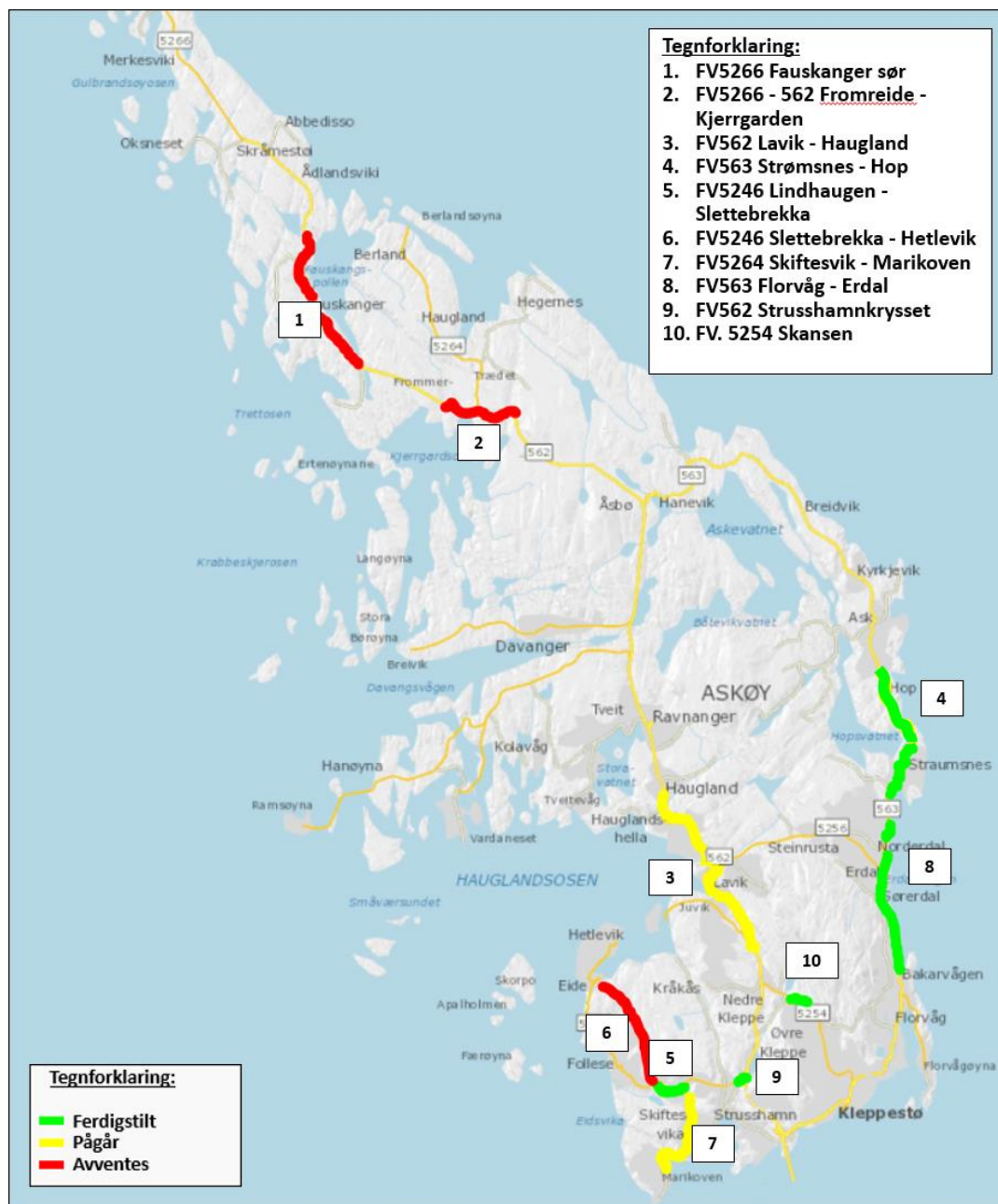
Skole	Strekning	Vedtak
Davanger skole	Davanger øst - Davanger skole	Helårsskyss
	Breivik - Davanger skole	Helårsskyss 1.trinn
	Breivik - Davanger skole	Vinterskyss 2. til 7. trinn
Fauskanger barne- og ungdomsskole	Eikevågkrysset – Fauskanger skule	Helårsskyss
	Tunnelen - Fauskanger skule	Helårsskyss
Florvåg skole	Florvågøy - Florvåg skole	Helårsskyss
Follese skole	Follese vest – Follese skole	Helårsskyss
Hanøy skole	Kollevåghøyden – Hanøy skole	Helårsskyss
	Ramsøy – Hanøy skole	Helårsskyss
	Ramsøybroen - Hanøykaikrysset	Helårsskyss
Haugland skole	Kråvik – Haugland skole	Helårsskyss
Hetlevik skole	Hetlevik øst – Hetlevik skole	Helårsskyss
Hop skole	Furuly – Skogliheimen	Helårsskyss
	Solvik – Florida, Ask	Helårsskyss
Kleppe skole	Lavik – Kleppe skole	Helårsskyss
Kleppestø barneskole	Ingen	
Kleppestø ungdomsskole	Ingen	
Ravnanger ungdomsskole	Tveit – Ravnanger	Helårsskyss
	Davanger - Ravnanger	Helårsskyss
Strusshamn skole	Marikoven – Strusshamn	Helårsskyss
Træet skule	Heggernes – Træet skule	Helårsskyss
	Kjerrgårdsåsen – Træet skule	Helårsskyss
	Kjerrgården - Træet skule	Helårsskyss
	Eikevågen – Træet skule	Helårsskyss
	Fromreide - Træet skule	Helårsskyss
	Berland - Træet skule	Vinterskyss
Tveit skole	Ingen	

Tabell 1 Sist oppdatert 23. september 2021 (<https://askoy.kommune.no/tjenester/skole-og-utdanning/skoleskyss>)

3.1.7 Askøypakken

Askøy kommune har jevnt over et vegnett som kan sies å være underdimensjonert for trafikkveksten som kommunen har opplevd det siste tiåret. Formålet med prosjektet Askøypakken er å bedre fremkommeligheten og forutsigbarheten for kommunens innbyggere, samt gi disse et trafikksikkert ferdselstilbud.

Totalkostnaden ble estimert til å ligge på 1,60 mrd. 2015 kr, og omfatter en rekke prosjekter og tiltak. Finansieringsformen er en kombinasjon av bompenger og bevilgninger fra Vestlandet fylkeskommune.



Kart 5 – Vegprosjekter tilhørende Askøypakken (2022)

3.1.8 Sykkelstrategi

I kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030 for Askøy kommune finnes det satsingsområder som «Den levende øyen og «Den grønne øyen». Et viktig moment for måloppnåelse er satsing på transport og forflytting i form av sykkel. Ved aktiv og målrettet satsing skal Askøy bli et sted hvor det er trygt og attraktivt å sykle til arbeid, skole og andre gjøremål i hverdagen. Også i et folkehelseperspektiv gir ferdsel i form av sykkel en samfunnsøkonomisk gevinst. Det skaper sunn vekst og utvikling for barn og unge, og gir dertil gode verdier i samfunnsutviklingen. Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030 trekker også frem en målsetting om å redusere utslipp fra transportsektoren gjennom et klimavennlig utbyggingsmønster og transportkultur. Å satse på sykkel som transportmiddel vil således være en viktig parameter for måloppnåelse.

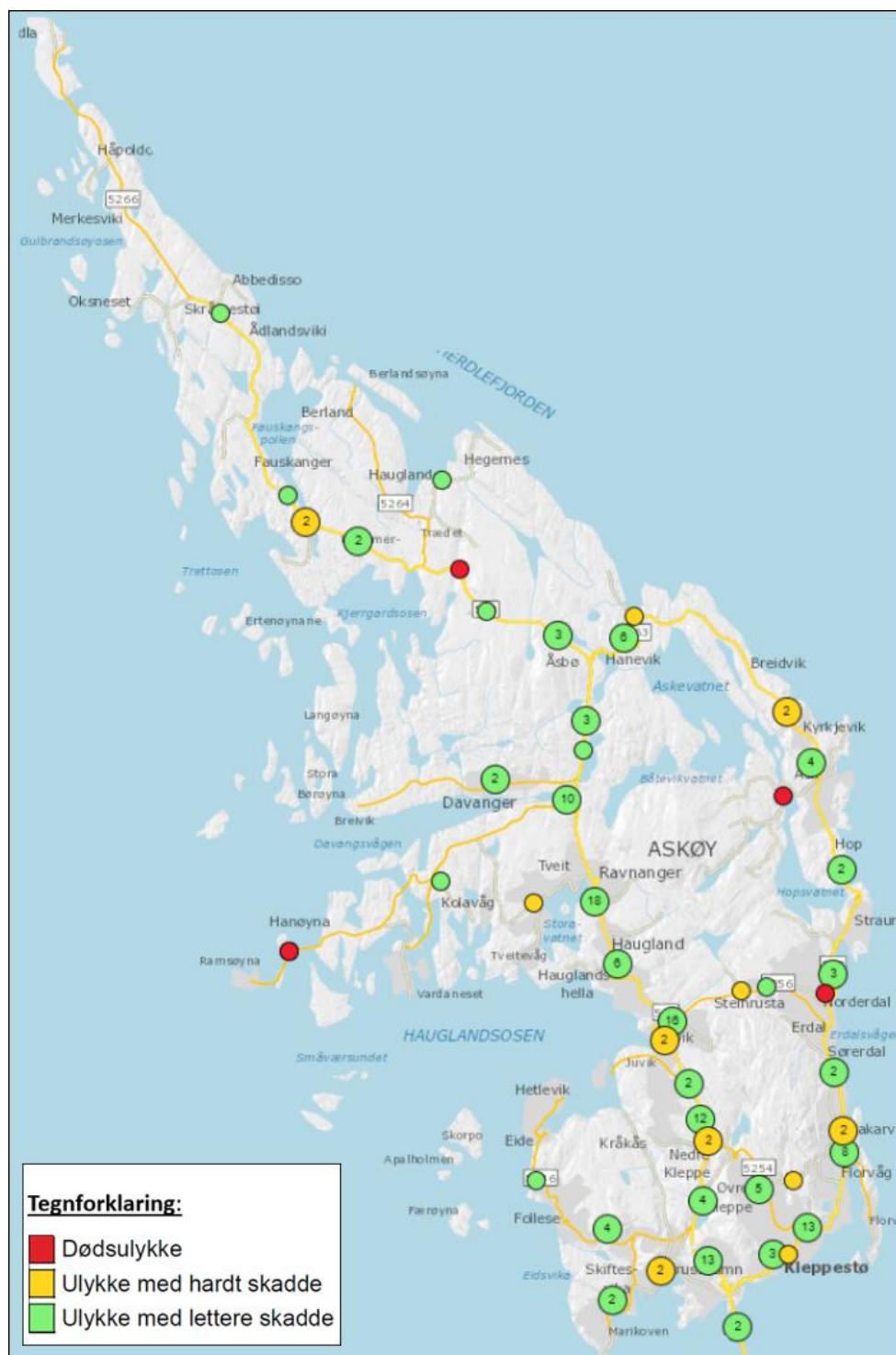
Det viktigste tiltaket for å legge til rette for økt andel som velger ferdsel i form av sykkel, er å etablere et sammenhengende hovednett for sykkel på Askøy. Med dette som utgangspunkt ble det i 2018 startet et arbeid med ny temaplan for gang- og sykkelstrategiplan for Askøy kommune.



Kart 6 – Sammenhengende sykkelvegnett, Askøy kommune (2022).

3.1.9 Folkehelse

I kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030 for Askøy kommune fremkommer målsettingen «Den helsefremmende øyen». Kommunen ønsker å gi alle innbyggere på Askøy god helse – hele livet. For å lykkes med denne målsettingen er det viktig å redusere antall trafikkuulykker ved godt trafikksikringsarbeid. Her er nullvisjonen, som et nasjonalt satsingsområde, målsettingen.



Kart 7 – Alle ulykker med personskade siste tiår, 2010 – 2020 (NVDB2022).
Tallet i punktene representerer antall ulykker

3.2 Analyse og utredningsdel

En suksessfaktor for å lykkes med trafikksikringsarbeidet er å ha forståelse for utviklingstrekk og årsaker til alvorlige ulykker og hendelser på vegnettet. Dette kapitlet belyser statistisk utvikling for ulykker i Askøy kommune etterfulgt av en oppsummering av de viktigste funnene med tilhørende årsaks vurdering.

3.2.1 Grunnlagsdata

Ulykkesstatistikken i denne analyse og utredningsdelen bygger på statistiske data fra NVDB, SSB og SVV, hvor alle politirapporterte ulykker med personskafe og tilhørende tilleggsopplysninger er registrert. I hovedsak benyttes data fra perioden 2006 – 2022. Det er viktig å merke seg at det ved innsamling av informasjon kan foreligge en rekke feilkilder. God kvalitetssikring er derfor viktig, og har vært gjennomført ved utarbeidelsen av dette kapitlet. Til tross dette kan det foreligge underrapportering, feilregistrering, usikkerhet omkring skadegrad, o.l. Slike feilkilder medfører at analysedelen vanskelig belyser det helt korrekte virkelighetsbildet.

3.2.2 Utviklingstrekk

I perioden 2007 – 2013 fremkommer det av grafen under at det var registrert 188 ulykker totalt med tilhørende 18 drept/hardt skadde personer, mens i perioden 2014 – 2020 var statistikken positivt endret, med totalt 82 ulykker hvorav 12 personer var i kategorien hardt skadd/drept. Trendlinjene viser med andre ord en positiv utvikling, med en gjennomsnittlig nedgang i antall trafikkulykker på 1,9 pr. år, samt en nedgang i hardt skadde/drepte på 0,07 personer pr. år. Totalt i perioden 2007 til og med 2020 er det registrert 270 trafikkulykker med 30 personer i skadekategorien hardt skadd/drept⁶.

⁶ Tall fra 2020, Statistisk sentralbyrå, www.ssb.no

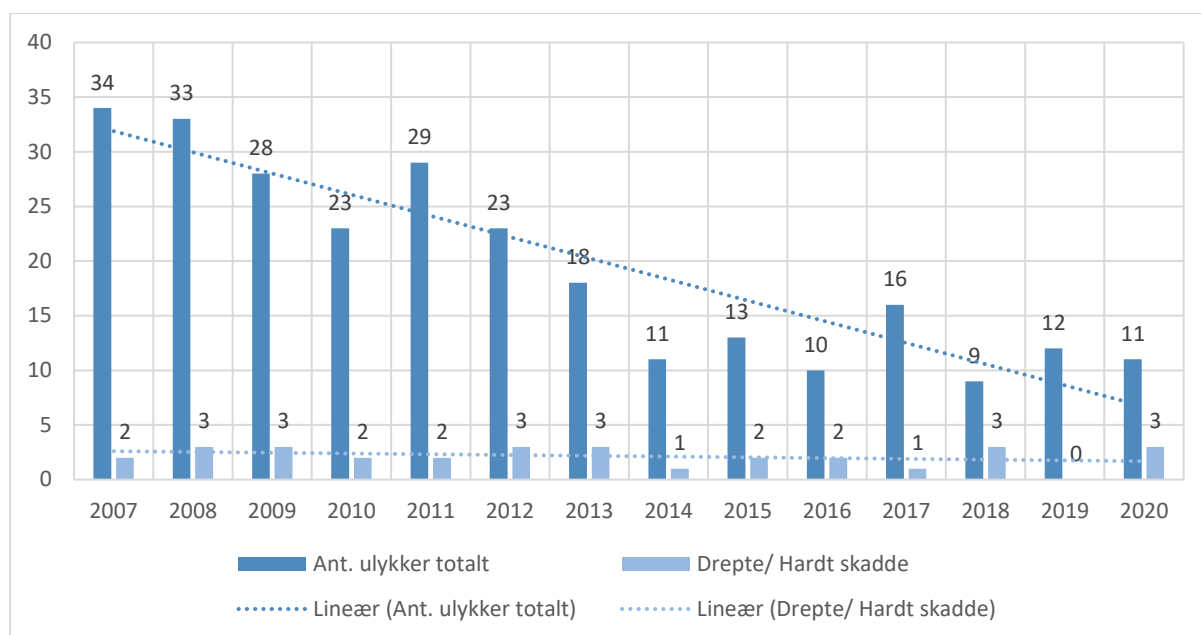


Diagram 5 - Ulykkesutvikling i Askøy kommune for perioden 2007 - 2020 (SSB 2022)

Ulykkesindeks

Ulykkesindeks defineres som antall ulykker pr. 1000 innbyggere, og vil variere ut fra lokale forhold som type vegsystem, hvor innbyggere er bosatt, osv. Den vil allikevel gi god identifikasjon på ulykkesutviklingen innenfor et geografisk avgrenset område. Foretas en sammenligning på fylkes- og nasjonalt nivå, ligger Askøy kommune historisk lavere enn disse på ulykkesindeks. Særlig positivt er siste periode fra 2018 – 2020 hvor statistikken viser ca. halvparten så mange ulykker pr. 1000 innbygger sammenlignet med fylket for øvrig, samt nasjonen som helhet. Videre viser grafen at antall ulykker pr 1000 innbyggere i Askøy kommune, er redusert med hele 73 % i perioden 2018-2020 sammenlignet med perioden 2006 - 2008.

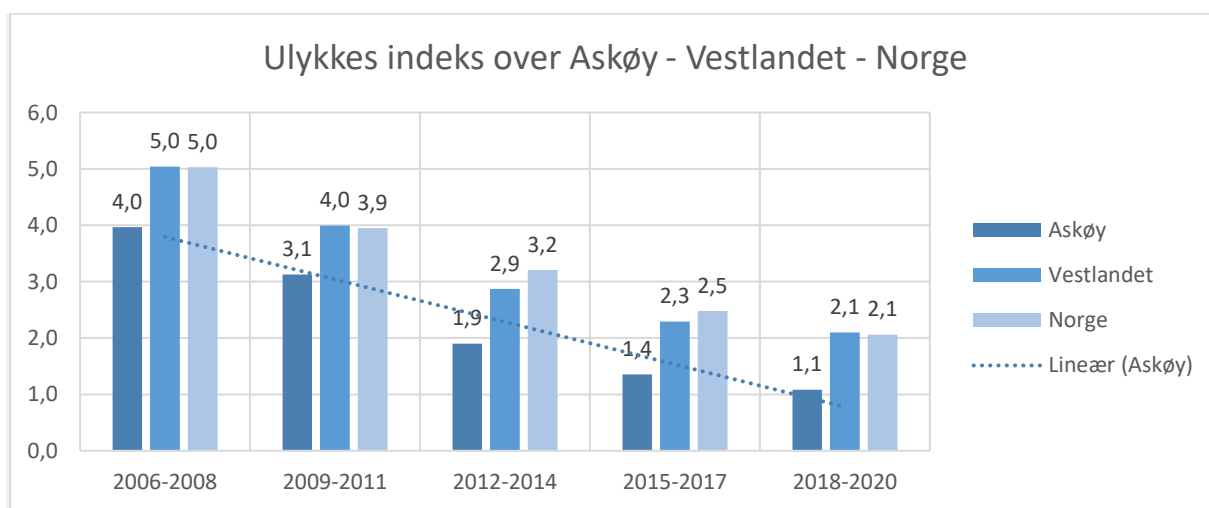


Diagram 6 - Ulykkes indeks pr. 1000 innbygger pr 3. år (SSB 2022)

Ulykker fordelt etter veg kategori

En nærmere analyse av hvor trafikkulykkene forekommer på vegnettet i Askøy kommune, viser at hele 74 % av ulykkene skjer på fylkesvegene i perioden 2016-2020. Dette er en nedgang på 10 % fra perioden 2011- 2015. En god illustrasjon av ulykkefordelingen fremkommer av diagram 7.

I tråd med nedgangen av antall ulykker på fylkesvegnettet, fremkommer det en oppgang i antall ulykker på kommunale veier på 12 % i perioden 2016-2020.

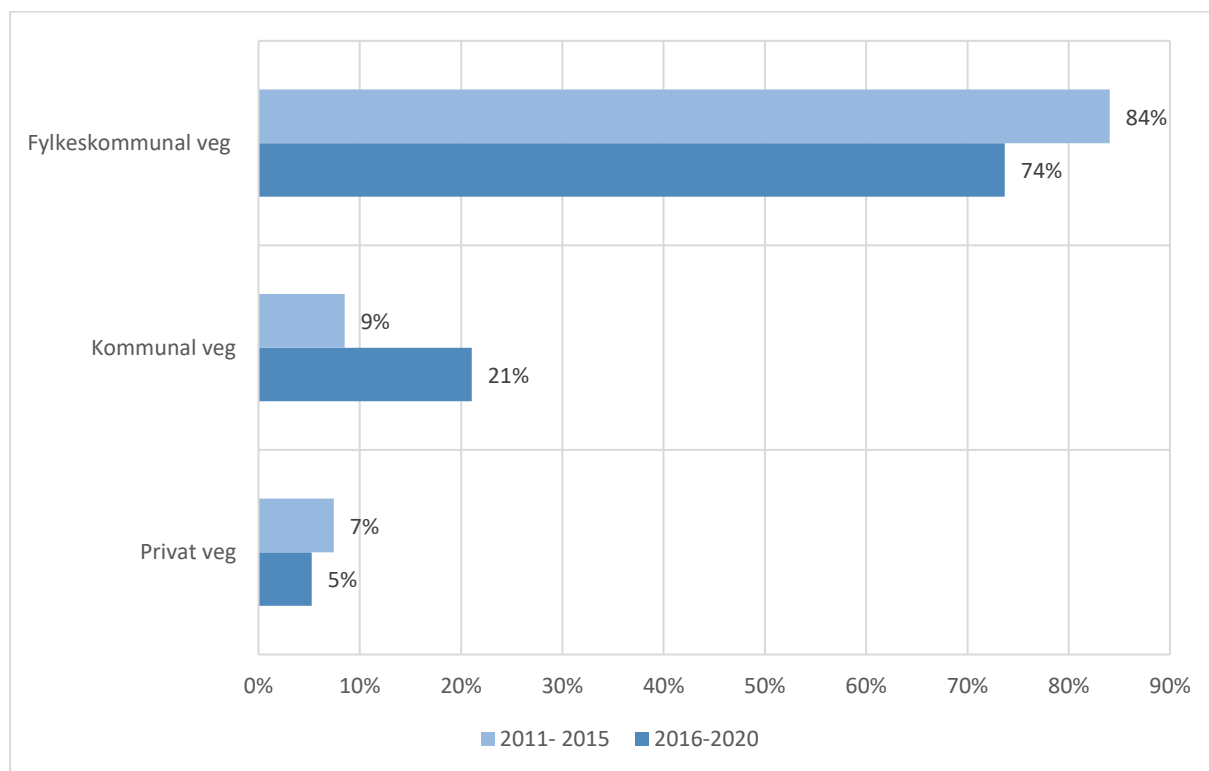


Diagram 7 - Ulykker fordelt etter veg kategori (SVV 2022)

Ulykkestype

Analyse av type ulykker på vegnettet i Askøy kommune, viser at utforkjøring, møteulykker, samt påkjøring bakfra er mest fremtredende statistisk sett, se diagram 8. Ulykker knyttet til utforkjøring er prosentvis høyest representert, der statistikken i perioden 2014 – 2017 og 2018-2020 fremstår som uendret. Mens andel møte ulykker har hatt en negativ utvikling på 4 %. En positiv utvikling fremkommer for øvrig av statistikken til andel kryss ulykker som er halvert i perioden 2018-2020.

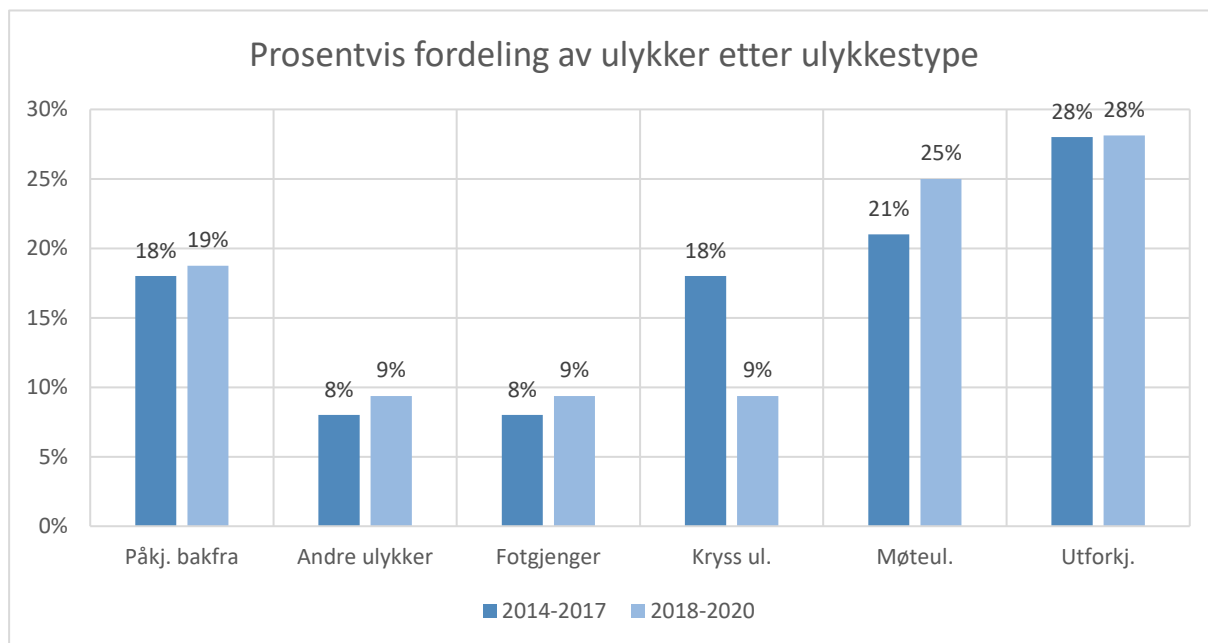


Diagram 8 - Prosentvis fordeling av ulykker etter ulykkestype (SVV 2022)

Involverte

Analyse av alder på personer som er involvert i trafikkuulykker i Askøy kommune i perioden 2013-2016, viser en stigning i takt med økende alder i gruppen 0 – 44 år. Aldersgruppen som er mest fremtredende, er aldersgruppene 55-64 år, med hele 20 % involveringsgrad.

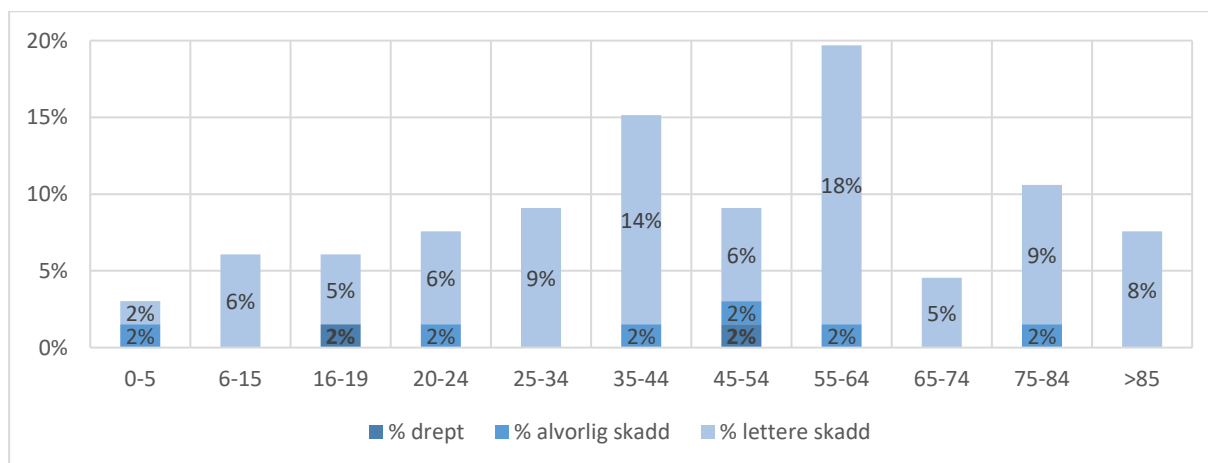


Diagram 9 - Prosentvis fordeling av ulykker etter alder i perioden 2013 - 2016 (SVV 2022)

Av alle ulykkene i perioden 2016 – 2020 ser vi derimot at aldersgruppen 25 – 34 år er høyest representert, med totalt 17 %, mot 9 % i perioden 2013-2016. For andelen i aldersgruppen 75 – 85 år ser vi at involveringsgraden gikk i positiv retning fra totalt 19 % i 2013-2016 ned til 8 % i perioden 2017-2020. Tilsvarende ser vi for den yngre aldersgruppen 0 -19 år som gikk fra totalt 17 % i 2013 – 2016, ned til 14 % i perioden 2017-2020.

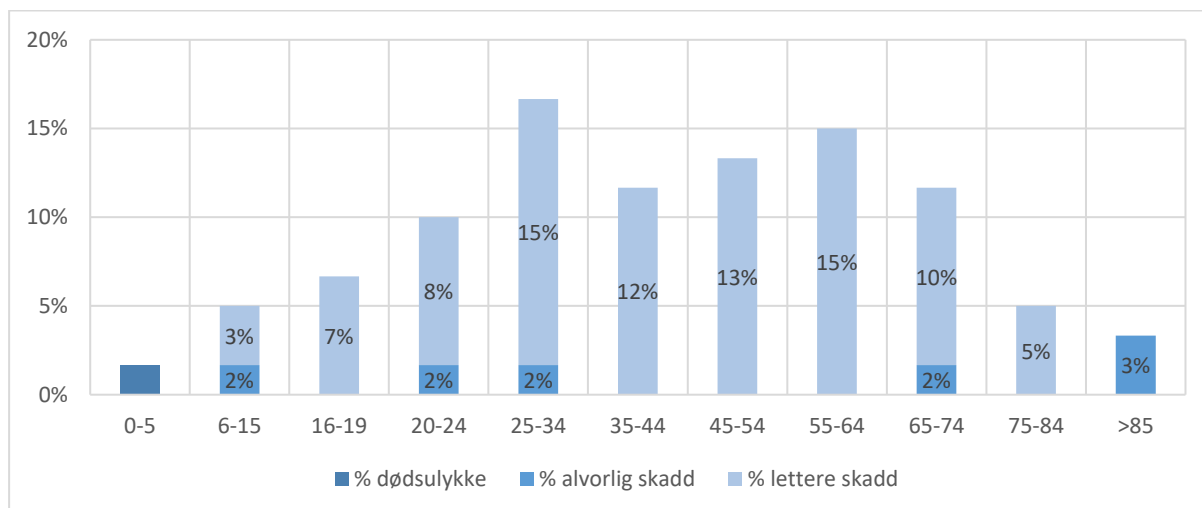


Diagram 10 - Prosentvis fordeling av ulykker etter alder i perioden 2017-2020 (SVV 2020)

Av diagram 11 og 12 ser vi at statistikken for ulykker fordelt etter transportmiddel fremstår som tilnærmet lik, for periodene 2014-2017 og 2018 - 2020. Ulykker med personer i bil, representerer vel halvparten av alle trafikkulykkene i Askøy kommune. I perioden 2014-2017 var det 50 ulykker totalt på Askøy, hvor 6 personer er registrert som hardt skadd (ingen drepte i denne perioden). I perioden 2018 – 2020 var det 32 ulykker totalt, hvor 5 var hardt skadet og en drept.

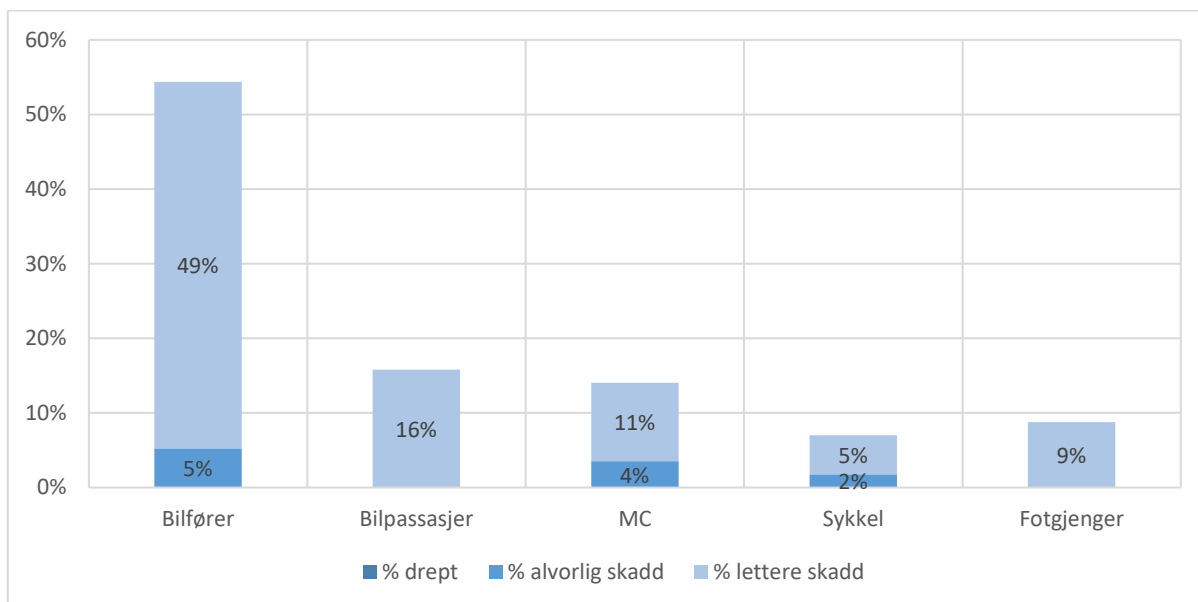


Diagram 11 - Trafikantfordeling for alle skadde/drepte i perioden 2014-2017 (SSB 2022)

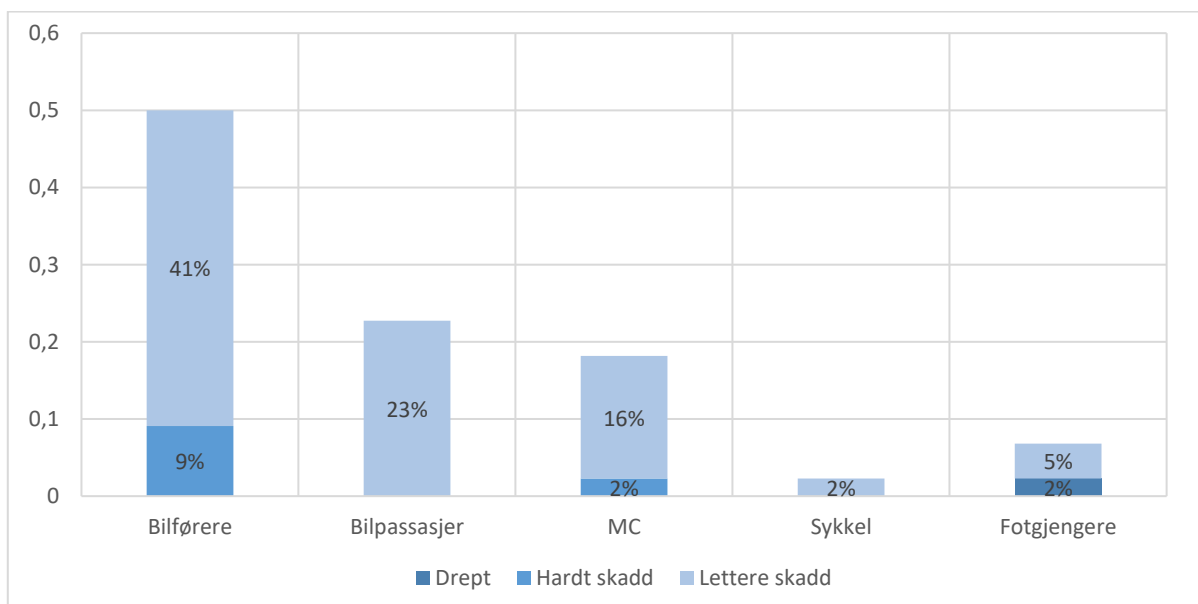


Diagram 12 - Trafikantfordeling for alle skadde/drepte i perioden 2018 - 2020 (SSB 2022)

3.2.3 Oppsummering

Under er det foretatt en oppsummering av de viktigste momentene som fremkommer av statistikken i dette kapittelet. Tilhørende dette beskrives det også noen mulige årsaker til de fremkomne resultatene:

Diagram 5 belyser tydelig en nedgang i antall trafikkulykker og ulykker med drepte/hardt skadde de siste ti årene. Det er vanskelig å peke på noen enkeltstående årsaker til den positive utviklingen, men følgende kan være påvirkende faktorer:

- Større fokus på og mer systematisk arbeid med trafikksikring. Det er mange som jobber mot samme mål, bl.a. politi, kommuner, fylkeskommuner, helsemyndigheter, Trygg Trafikk og Statens vegvesen.
- Teknologisk utvikling på kjøretøy, med bedre trafikksikkerhet i bilparken.
- Holdningskampanjer fra myndigheter, FAU/skoler, Trygg trafikk, m.fl.

Diagram 6 viser en reduksjon på hele 73 % i ulykkesindeks, hvor Askøy kommune ligger betydelig lavere enn den øvrige statistikken for fylke og stat. Som tidligere nevnt vil denne type statistikk variere ut fra lokale forhold, og behøver således ikke å være en sammenlignbar parameter opp imot andre kommuner eller fylker. Nedgangen i ulykkes indeksen henger selvsagt sammen med nedgangen i antall ulykker, kombinert med økt tilflytning til kommunen. Dette i kombinasjon, understøtter at de påvirkende faktorene i kulepunktet over, faktisk er gjeldende for Askøy kommune.

Diagram 7 belyser at majoriteten (74 pst.) av alle ulykkene forekommer på fylkesvegnettet. Dette er logisk og selvforklarende da hovedmengden av trafikken ferdes på denne type veger. Det er også på disse vegene fartsgrensen og fartsnivået er høyest, og der de fleste ulykkene med alvorlig skadeomfang forekommer.

Diagram 8 illustrerer at utforkjøringsulykker og møteulykker er overrepresentert i statistikken. Det kan være flere årsaker til dette, men høy trafikkmengde i kombinasjon med uoppmerksomme sjåførere kan være en hovedårsak. Det er slik at mobiltelefoner, musikkannlegg og andre teknologiske distraksjoner flytter fokuset bort fra vegen med de konsekvenser det medfører. Dette er en utvikling som har blitt mer gjeldende de siste årene.

Samme diagram trekker frem en betydelig reduksjon hva gjelder kryss ulykker. Lavere fartsnivå i kombinasjon med fokus på bedre sikt i kryss kan være en mulig årsak til denne utviklingen.

Diagram 9 og 10 viser størst økning i aldersgruppen 65 - 74 år, som involveres i trafikkulykker i Askøy kommune. Det er utfordrende å foreta en vurdering på årsaken til denne utviklingen, men tilfeldige variasjoner, andel aldrende befolkning som innehar sertifikat, årsvåkenhet og reaksjonsevne, kombinert med nye teknologiske løsninger på kjøretøyene mm. kan være påvirkende faktorer.

Diagram 11 og 12 viser at trafikkulykker med bil involvert er høyest representert i Askøy kommune. Slik har statistikken vært i mange år, og har trolig med å gjøre at bil er det transportmiddelet i denne statistikken som folk flest velger å ferdes med.

4 Satsingsområder (Målsettinger og strategier)

Målene for trafikksikringsarbeidet i Askøy kommune bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede føringer på nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå som presentert i kapittel 2. Det er også fastsatt lokale målsettinger hva gjelder trafikksikring i Askøy kommune:

Askøy kommunes målsettinger for planperioden 2023 – 2026:

- Hovedmål: Redusere antall drepte og hardt skadde til null innen utgangen av planperioden.
 - Delmål 1: Reduksjon i ulykkestyper som normalt har alvorlig utfall.
 - Delmål 2: Lavere alvorlighetsgrad på de ulykkene som skjer.

På bakgrunn av disse målsettingene, samt nasjonale og regionale målsettinger, har kommunen følgende strategier for måloppnåelse:

1. Holdningsskapende arbeid og kunnskapsdeling
Det skal skapes holdninger og adferd i trafikken gjennom opplæring og informasjon som reduserer tallet på drepte og skadde i trafikken (i samsvar med vårt hovedmål).
2. Fysiske tiltak på vegnettet
Gjennom veiutforming og fysiske tiltak skal en få et vegnett som reduserer tallet på drepte og skadde i trafikken i samsvar med vårt hovedmål. En systematisk og godt utarbeidet trafikksikringsplan med tilhørende økonomiske bevilgninger, gir gode forutsetninger for å lykkes med arbeidet.
3. Fokus på trafikksikkerhet i alle ledd i kommuneorganisasjonen
Trafikksikring som tema skal inngå i all kommunal planlegging og forvaltning. Dermed kan en hindre at ulykker oppstår, i samsvar med vårt hovedmål. Kommuneplanens arealdel 2012 – 2023 og kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030 ivaretar blant annet dette gjennom sine føringer.

Askøy – En trafikksikker kommune

Kommuner har en viktig rolle i arbeidet med trafikksikkerhet, og det er en målsetting for Askøy kommune å bli godkjent som en trafikksikker kommune. Godt trafikksikkerhetsarbeid gir kommunen bra omdømme, trygt lokalmiljø, mindre skader og fornøyde innbyggere. Denne type godkjenning blir også omtalt som satsingsområder i «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025», samt i «Nasjonal transportplan for Vestlandet 2022–2033 (RTP)». Begge disse planene er tidligere omtalt i kapittel 2, og er satt som overordnede føringer for denne handlingsplanen.



Trygg Trafikk er pådriver av arbeidet «trafikksikker kommune», og går ut på å innarbeide trafikksikkerhet som et på alle nivåer og områder i kommunens virksomhet⁷. I dette ligger det en rekke kriterier for kommunens ledelse, barnehager, skoler, kommunelegen, helsestasjoner, samt for de ulike avdelingene. Systematisk trafikksikringsarbeid må for disse dokumenteres i tråd med kravene satt av Trygg Trafikk.

Å oppnå godkjenning innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafikksikkerhet.

⁷ <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>

Askøy – En kommune med «Hjertesoner»

«Hjertesone» er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Syklistenes landsforening, politiet, Foreldreutvalget for grunnopplæringen, Helsedirektoratet, Miljøagentene, politiet og Trygg Trafikk⁸. Tiltaket er nevnt i planer som Nasjonal Transportplan som en del av Barnas Transportplan, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 og Regional transportplan 2022–2033. Tanken med Hjertesone-prosjektet er å stimulere flere til å gå og sykle, og å jobbe systematisk for å redusere biltrafikken rundt skolen. En Hjertesone kan for eksempel anlegges i et område utenfor skoleporten, der det ideelt sett ikke skal være biltrafikk. Alternative droppsoner blir definert utenfor Hjertesonen for de som er avhengig av bil. Der det ikke er mulig å anlegge egne Hjertesoner, kan også begrepet brukes som en del av en holdningskampanje for å få flere til å parkere bilen og heller velge å gå eller sykle. Bergen kommune gjennomførte i perioden 2018-2020 et prøveprosjekt for å implementere Hjertesoner ved skolene i Bergen, og fylkeskommunen peker på at de er positive til at flere kommuner gjør det samme. Askøy kommune vil være åpen for å jobbe videre med Hjertesone som tiltak når nærmere resultater og eksempler fra Bergen foreligger. Da vil evt. tiltaket bli innarbeidet i planene til alle nye skoler. For eksisterende skoler kartlegges mulighetene for etablering av Hjertesone.



Askøy – Barn og trafikksikkerhet i fokus

Barnas Trafikklubb er et klubbtilbud laget av pedagoger, som skal være tilpasset barnehagene. Formålet er å støtte barnehagene i arbeidet med å integrere trafikk på en naturlig måte i aktiviteter, rutiner, årsplaner og foreldresamarbeid. Klubben har et ferdig pedagogisk opplegg som tilbys gratis. Målet er å øke barns forståelse for hva som er trygt og farlig i trafikken, på en underholdende og lærerik måte. Klubben følger årstidene med faste temaer tilpasset sesongene.



⁸ <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>

Askøy kommune har en målsetting om at alle barnehager skal bli medlem av Barnas Trafikklubb. Medlemskap er gratis og vil sikre at barnehagene har et godt verktøy for å drive i tråd med forskrift om miljørettet helsevern for barnehage og skole, og drive med trafikale aktiviteter i tråd med ny rammeplan for barnehage. Barnas Trafikklubb ble relansert sommeren 2016 og har egen nettside, der man enkelt kan melde seg inn og finne relevant stoff: <http://www.barnastrafikklubb.no/>

5. Tiltaksplan

Alle tiltak bygger på en samlet vurdering av statistikk / analyser / satsingsområder, innspill fra innbyggerne og videreføring av aktuelle tiltak fra trafikksikringsplan 2019-2022. Nasjonale, regionale og kommunale føringer ligger til grunn for tiltakene.

Tiltakene krever nødvendig godkjenning og bevilgning fra rette myndighet i fylkeskommune eller kommunen for å gjennomføres. Det administrative ressursbehovet er beskrevet i Handlingsplan kommunale veger 2023 – 2026.

Tiltaksdelen i denne handlingsplanen er bygget opp på følgende måte:

Tiltaksplan – Generell

Satsingsområde 1	Organisatoriske tiltak	Kommunen må ha fokus på trafikksikkerhet i alle ledd i organisasjonen. Forventet effekt at systematisk organisatorisk arbeid vil være økt kvalitet på trafikksikringsarbeidet, reduksjon i antall ulykker, samt bedre folkehelse.
Satsingsområde 2	Holdningsskapende tiltak	Slike tiltak vil øke forståelsen omkring holdninger og atferd i trafikken. I tillegg vil et godt holdningsskapende arbeid øke andelen gående og syklende som igjen øker folkehelsen, samt øke kvaliteten på trafikksikringsarbeidet.

Tiltaksplan – Vegnettet

Satsingsområde 1	Mindre investeringstiltak	Slike tiltak omhandler enkle fysiske tiltak som kan gjennomføres i løpet av 2-3 år uten omfattende planlegging (uprioritert rekkefølge).
Satsingsområde 2	Større investeringstiltak	Større tiltak på riks- og fylkesveger avhenger av bevilgninger fra henholdsvis stat og fylke gjennom transportplaner (uprioritert rekkefølge).
Satsingsområde 3	Tiltak som krever reguleringsplan	Større fysiske tiltak som er kostnadskrevende og krever omfattende planlegging. Hvert av tiltakene krever politisk behandling og vedtak i kommunestyret (uprioritert rekkefølge).
Satsingsområde 4	Drift og vedlikehold	Optimal drift og vedlikehold av vegnettet trykker innbyggerne, samt bedrer fremkommeligheten for

		alle grupper mennesker året gjennom (uprioritert rekkefølge).
Satsingsområde 5	Forvaltning	Oppfølging av trafikkforhold, og vurdering av disse gjennom lover og forskrifter (uprioritert rekkefølge).

5.1 Tiltaksplan – Generell

		Satsingsområde 1: Organisatoriske tiltak
		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Redusere antall ulykker i Askøy kommune, jfr. nullvisjonen ☐ Bedre folkehelse gjennom strategisk planlegging
	Strategi	Tiltak
1	Forankre tiltakene politisk gjennom kommunestyret	Kompetanseheving: <i>Forbedre kompetanse gjennom interne og eksterne kurs, foredrag, konferanser, mm.</i>
2		Arealplanlegging: <i>Sikre trygg ferdsel for alle trafikantgrupper gjennom fremtidsrettet arealplanlegging.</i>
3		Reguleringsplan for veg <i>Jobbe proaktivt med trafikk sikkerhet gjennom trafikk sikkerhetsrevisjoner når kommunen utarbeider planer for vegutbedring eller bygging av nye veger. Utdanne TS – revisorer på samferdsel.</i>
4		Trafikksikker kommune <i>Det er en målsetting for Askøy kommune å bli godkjent som trafikk sikker kommune innen planperioden. Det er viktig at alle ledd i organisasjonen har samme forståelse for trafikk sikringsarbeidet som kommunen har ansvar for.</i>

Satsingsområde 2: Holdningsskapende tiltak		
5		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Tryggere vegnett i form av reduksjon i antall ulykker ☐ Økt forståelse og kunnskap omkring holdninger og atferd i trafikken ☐ Bedre folkehelse i form av økt andel gående og syklende
	Strategi	Tiltak
	1 Innarbeide trafikksikkerhet som et fokusområde på alle nivåer i kommunens virksomhet.	Trafikksikker kommune <i>Dialog og følge opp alle ledd i organisasjonen, slik at samtlige har samme forståelse for trafikksikringsarbeidet (kommuneledelse, skoler, barnehager, helsestasjoner).</i>
	2 Stimulere flere til å gå og sykle, samt jobbe systematisk for å redusere biltrafikken rundt skolen.	Prosjekt Hjertesone <i>Følge opp prøveprosjekt til Bergen kommune, og vurdere tiltak når evaluering foreligger.</i>
	3 Tilrettelegge for at barnehager integrerer trafikk på en naturlig måte i aktiviteter, rutiner, årsplaner og foreldresamarbeid.	Barnas trafikkklubb <i>Motivere barnehager gjennom møter og dialog til å bli medlem av Barnas Trafikkklubb. I dette ligger også systematisk arbeid med klubbens temaer gjennom årstidene.</i>
	4 Trygge innbyggerne ved ferdsel langs veg, samt øke andelen som benytter refleks.	Reflekskampanje <i>Samarbeid med FAU, Hordaland fylkeskommune, Trygg Trafikk, NAF, m. fl.</i> <i>Gjennomføre kampanjedager med utdeling av brosjyrer og reflekser.</i>
	5	<i>* Viser ellers til vedlegg 1 og innspill klassifisert som «holdningsskapende tiltak». Disse vil bli drøftet videre i organisasjonen i planperioden.</i>

5.2 Tiltaksplan – Veinettet

		Satsingsområde 1: Mindre investeringstiltak
		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Tryggere vegnett i form av reduksjon i antall ulykker ☐ Folkehelse gjennom økt andel gående og syklende ☐ Økt trivsel ved bedre belysning og lavere fartsnivå
	Strategi	Tiltak
1	Bedre belysning i tilknytning til skolekretser	- Oppgradere vegbelysning iht. Askøy kommunes veglysnorm
2	Redusere fartsnivå	- Etablere fartsreduserende tiltak
3	Sikre krysningspunkt omkring skolekretser	- Etablere gangfelt - Bedre sikt mm.
9	Tydeliggjøre kjøremønster	- Vegoppmerking av tverrgående og langsgående striper på vei - Skilting mm

		Satsingsområde 2: Større investeringstiltak
		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Tryggere vegnett i form av reduksjon i antall ulykker ☐ Folkehelse gjennom økt andel gående og syklende ☐ Økt trivsel i form av bedret fremkommelighet for gående og syklende ☐ Redusert behov for transport med bil ☐ Tettere tilknytning og tryggere oppvekstsvilkår mellom lokalsamfunn gjennom godt langsgående tilbud ☐ Økt trivsel i form av bedret fremkommelighet for gående og syklende
	Strategi	Tiltak
1	Redusere kryssulykker	- Utbedre kryss

2	Trygge fremkommelighet for myke trafikanter	- Etablere G/S-veger i forbindelse med utbygging av VA-infrastruktur samt nye fortau.
3	Sikre mot ras og steinnedfall	- Fjellsikring av kommunale veger
4	Sikre mot utforkjøring og farlige skråninger	- Etablere rekkverk
5	Sikre broer, kaier og tuneller	- Inspeksjoner og rapporteringer iht. lovverk. - Gjennomføre div. tiltak iht. rapport.

		Satsingsområde 3: Tiltak som krever reguleringsplan –
		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Tryggere vegnett i form av reduksjon i antall ulykker ☐ Folkehelse gjennom økt andel gående og syklende ☐ Økt trivsel i form av bedret fremkommelighet for gående og syklende ☐ Redusert behov for transport med bil ☐ Tettere tilknytning og tryggere oppvekstsvilkår mellom lokalsamfunn gjennom godt langsgående tilbud
	Strategi	Tiltak
1	Øke andelen gående og syklende	- Plan for G/S-veg
3	Redusere trafikkmengde i nær tilknytning til skoleområdet	- Utbedre vegsystem, med blant annet parkeringsplasser - "Kiss and ride" løsninger mm.
4	Øke kollektivandel	- Nye bussholdeplasser - Plan for utbedring av veier

		Satsingsområde 4: Drift og vedlikehold
		Forventet effekt for innbygger og samfunn

		☐ Tryggere vegnett i form av reduksjon i antall ulykker ☐ Fremkommelighet året gjennom. ☐ Folkehelse gjennom økt andel gående og syklende året rundt ☐ Økt trivsel i form av bedre fremkommelighet for gående og syklende ☐ Opprettholde kvalitet på eksisterende vegkapital
	Strategi	Tiltak
1	Handlingsplan kommunale veger	- Bruke Handlingsplan Kommunale veger inn i trafikksikringsarbeidet
2	Trygge myke og harde trafikanter, samt bedre fremkommelighet på vinterhalvåret	- Styrke vinterdrift
3	Trygge myke og harde trafikanter, samt bedre fremkommelighet	- Vegetasjonsrydding
4	Trygge myke og harde trafikanter, samt bedre fremkommelighet	- Sluk tømning for å unngå overvanns relaterte problemer, som for eksempel dammer og is i veibane.

		Satsingsområde 5: Forvaltning
		Forventet effekt for innbygger og samfunn ☐ Vurderinger basert på til enhver tid gjeldende lover og regler
	Strategi	Tiltak
1	Behandle innspill etter veglov, vegtrafikklov og forvaltningslov. Gjennomføring av vedtatt Handlingsplan trafikksikring.	Tilstrekkelig med ressurser for å oppnå målene iht Handlingsplan trafikksikring.
2	Dialog med skoler og barnehager, FAU, div. næringsaktører, transportsbransjen, blålys etater, publikum med flere.	

6. Referanseliste

- Askøy kommune:
 - Trafikksikringsplan 2019 – 2022
 - Kommuneplanens samfunnsdel 2015 – 2030
 - Kommuneplanens arealdel 2012 – 2023
 - Sykkelstrategiplan
 - Veglysnorm
 - Vegnorm for Hordaland
 - Innspill fra innbyggere, skoleadministrasjon, FAU-grupper, velforeninger, m. fl.
- Vestland fylkeskommune
 - Regional transportplan 2022-2033 for Vestland (RTP) [Internett]. Tilgjengelig fra: https://www.vestlandfylke.no/globalassets/fylkesveg/rtp/rtp_del-1_regional-transportplan-for-vestland-20222033_17jan-22_vedtak.pdf
- Lovdata
 - Lover, forskrifter, mm. [Internett]. Tilgjengelig fra: www.lovdata.no
- Samferdselsdepartementet
 - Nasjonal transportplan 2022–2033 [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>
- Statens vegvesen
 - Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>
 - Håndbok N100 «Veg og gateutforming» (2021) [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859922/nb>
 - Håndbok N101 «Rekkverk og vegens sideområder» (2014) [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-n101.pdf>
 - Håndbok V127 «Kryssingssteder for gående» (2017) [Internett]. Tilgjengelig fra: https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2444539/Hb_V127_2007_2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Håndbok V160 «Vegrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak» (2016) [Internett]. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v160.pdf>
- Håndbok N300 m.fl. «Trafikkskilt» (2014) [Internett]. Tilgjengelig fra:
<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-n300-del1.pdf>
- Håndbok V722 «Kommunale trafikksikkerhetsplaner» (1998) [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v722.pdf>
- Nasjonal vegdatabank (NVDB)
- Statistisk sentralbyrå (SSB)
 - Statistikk for befolkning, ulykker, mm. [Internett]. Tilgjengelig fra:
www.ssb.no
- Trygg Trafikk
 - Informasjon, holdningsskapende tiltak, mm. [Internett]. Tilgjengelig fra:
www.tryggtrafikk.no
- Vegkart – Hvem har ansvar for veien
 - (Zoom i kartet for å finne ut om det er privat (pv), kommunal (kv) eller fylkesvei (fv)). [Internett]. Tilgjengelig fra:
[https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@38660,6739372,15/hva:!\(category~\(type~enum~id~4566\)id~532\)~/hvor:\(kommune~!4627\)~/vegsystemreferanse:-31587.767:6740014.823](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@38660,6739372,15/hva:!(category~(type~enum~id~4566)id~532)~/hvor:(kommune~!4627)~/vegsystemreferanse:-31587.767:6740014.823)

7.Vedlegg

7.1 Fylkesveier

FYLKESVEINETTET		
Vegnr.	Vegnavn	Merknad
FV5246	Follesevegen	Klikk på vegnavn for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse for hver veglenke. Det kan zoomes i kartet.
FV5246	Hetlevikvegen	
FV5248	Marikovvegen	
FV5248	Skiftesvikvegen	
FV563	Kleppestø kai	
FV5252	Florvågøen	
FV5254	Kleppevegen	
FV5256	Erdalsvegen	
FV5258	Horsøyvegen	
FV562	Hanøytangen	
FV562	Hanøyvegen	
FV562	Ramsøyvegen	
FV5262	Breivikvegen	
FV5262	Davangervegen	
FV5264	Berlandsvegen	
FV5264	Nordre Hauglandsvegen	
Fv563	Klampavikvegen	
Fv562	Ravnangervegen	
Fv563	Askvegen	
Fv563	Florvågvegen	
Fv563	Hanevikvegen	

7.2 Kommunale veier

KOMMUNALE VEIER		
Vegnr.	Vegnavn	Merknad
Kv1263	Abbedissevegen	Klikk på vegnavn for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse for hver veglenke. Det kan zoomes i kartet.
Kv1067	Arhusvegen	
Kv1095	Asskaret	
Kv1018	Austre Åsen	
Kv1169	Bakarvågen	
Kv1034	Bakkevegen	
Kv1003	Bastanesvegen	
Kv1305	Bekkenesvegen	
Kv1090	Berget	
Kv1079	Bergheimvegen	
Kv1250	Brandanaset	
Kv1096	Breidablikk	
Kv1021	Brusegårdsvegen	
Kv1094	Bunesvegen	
Kv1133	Dalavegen	
Kv1002	Ekrenevegen	
Kv1107	Engevikvegen	
Kv1028	Erdalsneset	
Kv1140	Erdalsvegen	
Kv1188	Fauskangervågen	
Kv1118	Fjelltunvegen	
Kv1005	Flaggdalen	
Kv1050	Flaggdalen	
Kv1046	Flagget	
Kv1048	Flaggmyra	
Kv1071	Florvågbakken	
Kv1129	Florvågvegen	
Kv1168	Florvågøen	
Kv1056	Flossmyra	
Kv1109	Follesevegen	
Kv1122	Follesevågen	
Kv1013	Frekadalsvegen	
Kv1262	Friluftsvegen	

Kv1257	Fureneset
Kv1132	Gamle Kleppestøvegen
Kv1269	Gamle Skulevegen
Kv1014	Glitrevegen
Kv1147	Grensedalen
Kv1017	Grønebrekka
Kv1043	Grønnlivegen
Kv1309	Gulbrandsøyvegen
Kv1281	Hanøytangen
Kv1213	Hanøyvegen
Kv1091	Hauglandshella
Kv1247	Hauglandsmyra
Kv1093	Hauglandsvegen
Kv1230	Heggernesvegen
Kv1231	Heimliåsen
Kv1155	Hetlevikvegen
Kv1080	Holmedalen
Kv1081	Holmedalshammaren
Kv1222	Hopshavn
Kv1120	Hovestølen
Kv1072	Husavarden
Kv1066	Høljemyra
Kv1311	Håpolden
Kv1315	Juvik kai
Kv1244	Juvikflaten
Kv1040	Kjebergvegen
Kv1128	Klampavikvegen
Kv1068	Kleivaflaten
Kv1059	Kleivagjerdet
Kv1203	Kleppestø kai
Kv1130	Kleppevegen
Kv1239	Kobbevegen
Kv1212	Kollevågvegen
Kv1162	Krokåsdalen
Kv1165	Krokåshaugane
Kv1164	Krokåsvegen
Kv1158	Kvernhusdalen

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vegkart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Kv1115	Kvithovdvegen
Kv1045	Kyrkjelemyra
Kv1197	Lavikvegen
Kv1225	Liavegen
Kv1037	Listerholene
Kv1101	Litleåsen
Kv1049	Lyngmarka
Kv1160	Lyngneset
Kv1044	Løbakken
Kv1029	Løfjellvegen
Kv1261	Lønvarden
Kv1260	Mannekleiva
Kv1007	Marihaugen
Kv1070	Marikovneset
Kv1001	Moteidet
Kv1075	Nedre Hagen
Kv1031	Nedre Strand
Kv1065	Nipefjellet
Kv1242	Nordre Hauglandsvegen
Kv1137	Nordre Myrane
Kv1280	Nordre Ådlandsvik
Kv1135	Nygjerdet
Kv1241	Oksnesvegen
Kv1092	Orrhaugvegen
Kv1058	Ospedalen
Kv1063	Ospedalhaugen
Kv1064	Peragjerdet
Kv1042	Ranavegen
Kv1105	Ravnangervegen
Kv1104	Rindadalsvegen
Kv1020	Rindane
Kv1053	Romledalen
Kv1052	Romlehaugen
Kv1004	Rundamyra
Kv1098	Seljebrotsvegen
Kv1051	Sigvardsvegen
Kv1000	Sjødalsvegen

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vegkart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Kv1156	Skarholmvegen
Kv1285	Skiftesvikvegen
Kv1227	Skjelvikvegen
Kv1141	Skorvavegen
Kv1229	Skråmestø
Kv1117	Slettebrekkdalen
Kv1006	Slettebrekklia
Kv1276	Slåttevika
Kv1127	Solfjell
Kv1243	Solåsen
Kv1138	Sprengsdalen
Kv1142	Steinråsa
Kv1292	Stien
Kv1207	Stongafjellsbakken
Kv1206	Stongafjellsvegen
Kv1198	Storebotn
Kv1114	Storehaugen
Kv1019	Storevardsbrekka
Kv1085	Storhaugbrekka
Kv1011	Straumberget
Kv1157	Strusshamnvegen
Kv1154	Svartedalsvegen
Kv1062	Svartetjønna
Kv1171	Svebrotet
Kv1136	Søre Myrane
Kv1256	Træet
Kv1293	Træna
Kv1211	Tveitevågvegen
Kv1145	Vardane
Kv1266	Vardleitevegen
Kv1005	Vestre Lindhaugen
Kv1016	Vestre Åsen
Kv1116	Vikane
Kv1061	Vinkelfjellet
Kv1201	Østerdalen
Kv1033	Øvre Kleppe-vegen
Kv1032	Øvre Strand

Klikk på vegnavn for å åpne
internettportalen
www.vegkart.no med
stedsangivelse for hver
veglenke.
Det kan zoomes i kartet.

Kv1252	Øvre Tveit	
Kv1012	Åsenvegen	
Kv1015	Åslia	

7.3 Kommunale kaier

KOMMUNALE KAIER	
Kaier	Merknad
Herdla - kirkekaien	Klikk på kaier for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse. Det kan zoomes i kartet.
Mjølkevikvarden	
Oksnes	
Skråmestø	
Fauskangervågen	
Søre Erdal - Betongkaien	
Florvåg -v/båtslipp	
Florvåg - Betongkai	
Kleppestø - Gammel fergekai - vest	
Kleppestøhopen	
Strusshamn	
Follese	
Hetlevik - Vikane	
Hanøy	

7.4 Kommunale broer

KOMMUNALE BROER	
Broer	Merknad
Marholmen bro	Klikk på broer for å åpne internettportalen www.vegkart.no med stedsangivelse. Det kan zoomes i kartet.
Haugland bro	
Krokås bro	
Skiftesvik bro	
Erdal gangbro	
Hanevik bro	
Håpoldøy bro	
Guldbrandsøy bro	

8. Elektroniske vedlegg

- Vedlegg 1:
Plan for samanhengande sykkelvegnett på Kleppestø og i nærområdet 2011 – 2020
- Vedlegg 2:
[Trafikkssikringsplan](#) 2019 – 2022
- Vedlegg 3:
[Veglysnorm](#) (2016)
- Vedlegg 4:
[Vegnorm](#) (2015)