



Tiltaksplan trafikktryggingstiltak

Miljøløftet 2027-2030

Innhald

Tiltaksplan for trafikksikring Miljøløftet 2027-2030 Feil! Bokmerke er ikke definert.

1. Innleiing	3
1.1 Bakgrunn og formål	3
1.2 Organisering og gjennomføring	3
1.3 Overordna mål, strategiar, prioriteringar og føringar for trafikktryggingsarbeidet	4
2. Overordna ulykkesanalyse	4
3. Satsingsområde	5
3.1 Prioriterte satsingsområde	5
3.2 Mjuke trafikantar, langs skuleveg og i regionale sentrum	5
3.3 Utforkøyringsulykker	6
3.4 Møteulykker	6
4. Tiltakslistar	7
4.1 Bergen kommune fysiske tiltak	7
4.2 Øygarden kommune	9
4.3 Øygarden kommune temainspeksjon	9
4.4 Askøy kommune	10
4.5 Askøy kommune temainspeksjon	10
4.6 Alver kommune	10
4.7 Alver kommune temainspeksjon	11
4.8 Bjørnafjorden kommune	11
4.9 Bjørnafjorden kommune temainspeksjon	11

1. Innleiing

1.1 Bakgrunn og formål

Formålet med Miljøløftet er å bidra til meir miljøvenleg transport og byutvikling i Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden kommune. Dette er i tråd med regjeringa sitt mål om at veksten i persontransport i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange.

Samarbeidspartane i Miljøløftet er Vestland fylkeskommune, Askøy kommune, Alver kommune, Bergen kommune, Bjørnafjorden kommune, Øygarden kommune, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen og Statens vegvesen.

Programområdetiltak har som formål å betre kollektivtransporten, auke delen som går og sykklar, og styrkje trafikksikkerheitsarbeidet.

Det blir utarbeidd handlingsprogram for fireårsperiodane 2027 til 2030. Det er øyremerkt midlar til trafikksikkerheitstiltak som ligg i denne tiltaksplanen gjennom miljøløftet.

Midlane blir fordelte innan tiltak og arbeid med følgjande satsingsområde:

- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

For å sikre at desse midlane blir brukte slik at både nasjonale, regionale og lokale mål blir nådde, er det nødvendig å utarbeide ein eigen tiltaksplan for fireårsperioden 2027 til 2030. Då får vi høve til å vurdere dei ulike prosjekta opp mot kvarandre og opp mot dei sentrale og lokale måla.

Ved utarbeidinga av tiltaksplanen har forventta effekt av tiltak, planbehov, prosjektkostnad og realiseringsmoglegheit vore dei viktigaste parameterane. Denne tiltaksplanen er det førande dokumentet for detaljering av dei aktuelle trafikksikkerheitstiltaka for åra 2027 til 2030.

1.2 Organisering og gjennomføring

Tiltaksplanen er utarbeidd av TS-gruppa i Vestland fylkeskommune, avdeling for infrastruktur og veg, seksjon forvaltning Bergensområdet.

Planen er utarbeidd med forankring i:

- Vestland fylkeskommune sin handlingsplan for trafikksikkerheit 2026 til 2029
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2026 til 2029

I alle desse planane er intensjonane i Nullvisjonen eit sentralt premiss. I tillegg til dei overordna dokumenta har TS-gruppa òg lagt vekt på meir lokale innspel i arbeidet med planen. Dei viktigaste er:

- Lokal ulykkesstatistikk for perioden 2021 – 2025
- Trafikktal og trafikkprognosar
- Fartsmålingar og trafikktejingar/videoanalysar

- Innspel frå Statens vegvesen
- Innspel frå kommunane
- Kommunale trafikksikkerheitsplanar

1.3 Overordna mål, strategiar, prioriteringar og føringar for trafikktryggingsarbeidet

Målsettinga i trafikksikringsarbeidet i Miljøløftet byggjer på nullvisjonen og er underlagd overordna målsettingar på nasjonalt og regionalt nivå. Samstundes er det rom for å utvikle lokale målsettingar knytte til lokale prioriteringar og satsingsområde.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2026 til 2029 listar opp 184 oppfølgingstiltak for stat, fylke, kommune og organisasjonar. Blant desse tiltaka er mjuke trafikantar og møte- og utforkøyringsulykker nemnde. I handlingsprogrammet for trafikktrygging i Vestland 2026 til 2029 er hovudfokuset retta mot mjuke trafikantar langs skuleveg og i regionale senter, møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygd strøk.

Tiltaksplanen følgjer handlingsprogrammet for trafikktrygging i Vestland 2026 til 2029, og det er desse kategoriane som har vore i fokus i arbeidet med tiltaksplanen.

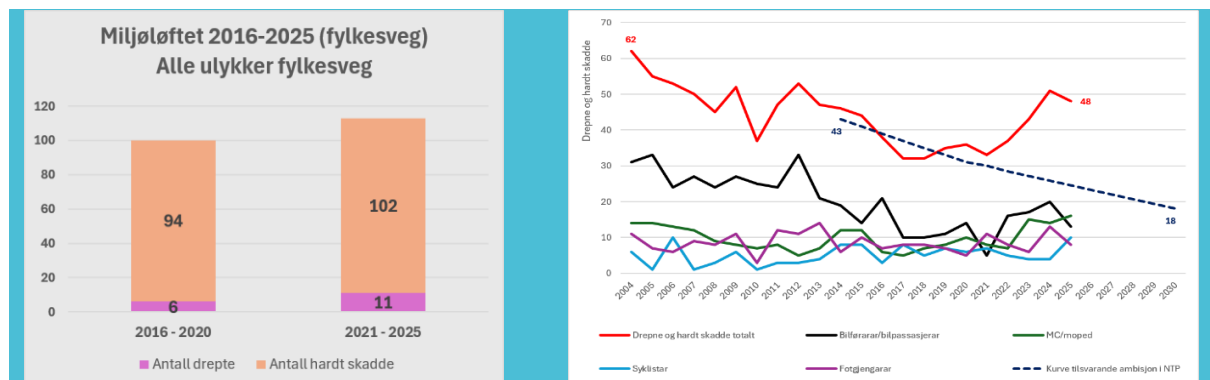
2. Overordna ulykkesanalyse

Ulykkesanalysen byggjer på utval av politiregistrerte trafikkulykker med personskade på fylkesveg i dei aktuelle kommunane for perioden 2016 til 2025.

Generelt viser ulykkestala ein negativ trend. I førre femårsperiode (2016 til 2020) var det til saman 100 drepne og hardt skadde på fylkesveg, medan det var 113 drepne og hardt skadde i siste femårsperiode (2021 til 2025).

Alvorlege ulykker på fylkesveg utgjer om lag 55 % av drepne og hardt skadde i Miljøløftet-kommunane. I førre femårsperiode utgjorde skadetala på fylkesveg om lag 57,8 % av totalen, medan i siste femårsperiode utgjorde fylkesveg 53,3 %.

Det var i siste femårsperiode 11 drepne på fylkesvegane i Miljøløftet-kommunane, nær ei dobling frå seks omkomne i førre femårsperiode. Det er særleg i 2025 ei negativ utvikling med 5 omkomne.



Dette viser ein auke på 13 % drepne og hardt skadde på fylkesveg i siste femårsperiode. Til samanlikning må det nemnast at i same periode var det ein auke på 22,5 % i alvorlege skadetal på det totale vegnettet i Miljøløftet-kommunane.

Meir utfyllande ulykkesstatistikk ligg som vedlegg.

3. Satsingsområde

3.1 Prioriterte satsingsområde

Nedanfor er satsingsområda frå handlingsprogrammet for trafikktrygging i Vestland 2026 til 2029 lista opp. Handlingsprogrammet tek for seg fire satsingsområde:

- Møte- og utforkøyringsulykker utanfor tettbygde strøk
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg
- Trafikktrygg åtferd
- Trafikktryggingsarbeidet i Vestland

I denne tiltaksplanen vektlegg vi satsingsområde 1 og 2 frå handlingsprogrammet, då dette er satsingsområde som treffer fysiske trafikksikkerheitstiltak. Dette vil i hovudsak dreie seg om utbetring av sideterreng, utbetring av risikokurvar og tiltak for mjuke trafikantar ved skular og i regionsenter.

3.2 Mjuke trafikantar, langs skuleveg og i regionale sentrum

Gåande og syklande har høgare risiko for å omkomme eller verte hardt skadd i vegtrafikken, samanlikna med bilførarar. Eldre fotgjengarar og syklistar peikar seg særleg ut med høgare risiko enn resten av befolkninga. Samstundes er det rett å halde fram med ei særskild satsing mot barn og unge, då desse også er sårbare og ikkje ferdig utlærte trafikantar. Tiltak for universell utforming av transportsystemet gagnar alle sårbare trafikantar, både yngre og eldre.

Nettopp fordi gange er ei sårbar transportform, er det viktig med god tilrettelegging der flest kryssar veg. Av alle fotgjengarar som vert drepne eller hardt skadde i trafikken, er det over halvparten som vart skadde medan dei kryssa ein veg(nasjonal ulykkesstatistikk). Dette gjer kryssingspunkt til eit sentralt tema i trafikktryggingsarbeidet. Ei styrka tilrettelegging ved regionsenter og ved skular er difor viktig for å sikre trygg ferdsel i dei områda der gange som transportform har eit særleg fortrinn.

Skadegraden er som regel lågare i gangfelt enn andre stader. Verknaden på talet på fotgjengarulykker varierer likevel mykje mellom gangfelt og avheng av den konkrete utforminga og supplerande tiltak.

Med utgangspunkt i dette har vi hatt eit særleg fokus på gangfelt i tilknytning til skular og skuleveg i lista over tiltak og temainspeksjonar innanfor tidsperioden til tiltaksplanen, dette for å sikre at gangfelta er riktig utforma med tanke på plassering, fartsnivå, sikt og belysning.

3.3 Utforkøyringsulykker

Vestland fylkeskommune arbeider med ein eigen tiltaksplan for reduksjon av utforkøyringsulykker. Temainspeksjonane knytt til risikokurver og sideterreng som er lista opp som tiltak i denne planen, følgjer metodikken skildra i tiltaksplan for utforkøyring og møteulykke.

Det blir brukt to framgangsmåtar for å identifisere kor på vegnettet tiltak mot utforkøyring bør setjast inn:

Temainspeksjon på strekningar med høg ÅDT og høgt fartsnivå

På slike strekningar er det ein teoretisk sannsynleg risiko for utforkøyringsulykker, uavhengig av vegens utforming. Vegstandarden kan gjerne vere relativt god, men høg ÅDT og høgt fartsnivå gjer at sannsynet for ulykker er høgare. Skadeomfanget ved slike ulykker er derimot i stor grad påverka av vegens sideterreng.

Målet med denne framgangsmåten er difor å redusere skadeomfanget ved potensielle utforkøyringsulykker.

Identifisering av enkeltkurver der vegens utforming aukar risikoen

Her nyttar vi primært datasettet Risikokurver, utarbeidd av Statens vegvesen. Dette datasettet er i mindre grad påverka av ÅDT og ulykkesstatistikk, og legg i staden vekt på faktorar som krapp horisontalkurvatur, lang kurvelengde, eggeforma svingkurve, dårleg sikt, vanskeleg lesbart kurveforløp, krapp sving etter lange rettstrekk eller homogene strekningar med slakare kurvatur, og feil tverrfall.

Slike kurver er spreidde over heile fylkesvegnettet, og her er potensielle utforkøyringsulykker i større grad forårsaka av vegens utforming enn av trafikkmengd og fart.

Ein kombinasjon av kurvar med høgt fartsnivå, høg ÅDT og at dei gjer utslag på Statens vegvesen sitt datasett for risikokurver, er kurvar ein vil treffe best med tiltak. Typiske tiltak ved risikokurver er rekkverk, mc-underskinne, utbetre sideterreng, betre skilting og eventuelt oppmerking og utbetre siktforholda.

3.4 Møteulykker

Nesten halvparten av møte- og utforkøyringsulykker skjer i svingkurver. Arbeidet med risikokurver vil derfor også bidra til å kunne redusere møteulykker.

Eventuell utbetring av svingkurvar for å hindre utforkøyring vil også kunne gi ei effekt for risikoen for møteulykker for høgresvingane i kurva. Statistikken viser at det ikkje er stor forskjell på skadegraden på møteulykker som skjer på rette strekningar, og på møteulykker som skjer i svingkurver. Tiltak for å hindre møteulykker på rettstrekk, er dermed også eit viktig arbeid.

Statens vegvesen jobbar med ei prøveordning kor ein kan etablere forsterka midtoppmerking (FMO) på vegar med asfaltert breidde ned til 7 meter, gjennom fravikssøknad. Gjeldande krav er minimum 7,5 meter. Fylkeskommunen arbeider med å etablere FMO i forbindelse med asfaltering av strekningar. Dette er ikkje eit tiltak som er lista opp i tiltaksplanen, men eit arbeid som blir følgt opp med vedlikehaldsseksjonen.

Lågare fartsnivå vil også gje ein reduserande effekt i konsekvensane ved møteulykker. I tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2026 - 2029 skal fylkeskommunen gjennomgå fartsgrensene på vegnettet i tråd med dei nye fartsgrensekriteria i N300.

4. Tiltakslister

4.1 Bergen kommune fysiske tiltak

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV5172 S1D1 m1830 til 3900	Skagevegen og Grimseidvegen	Registrert for høgt fartsnivå. Behov for fartsdempande tiltak og tilrettelagde kryssingspunkt. Deler av strekninga må sikrast betre mot utforkøyning.
FV5186 S1D1 m611 til 621	Steinsvikvegen, gangfelt ved Rå skole	Oppgradere gangfelt ved Rå skole (UU, belysning).
FV5194 S1D1 m1146 til 2591	Elvenesvegen, fotgjengarsikring	Skuleveg. Oppgradering av 4, eventuelt 6, gangfelt med belysning og UU. Fjerne parkering på brukonstruksjon, eventuelt utvide fortau.
FV5200 S1D1 m840 til 860	Statsm. Michelsens veg v/Rieber Mohns veg	Registreringar viser grunnlag for oppmerka gangfelt. Skuleveg.
FV5210 S1D1 m2195 til 2350	Olsvikskjenet, Olsvikmarken, Olsvikfjellet fortau	Det manglar langsgåande tilbod på ei strekning i Olsvikskjenet.
FV5216 S2D1 m66 til 1666	Godviksvingane	Etablere intensivlys ved 8 gangfelt på fv. 5216 Godviksvingane mellom innfartsparkering Storavatnet og Drotningstveit (kryss med rv. 555). Etablere fortau mellom bensinstasjonen og kryss Leirvikåsen.
FV5302 S1D1 m1465 til 1505	Tertnesvegen	Fartsdempande tiltak ved kryssingspunkt/gangfelt.
FV5304 S1D1 m130 til 180	Flaktveitvegen v/Langarinden	Registreringar viser grunnlag for oppmerka gangfelt.
FV5342 S1D1 m1135 til 1487	Nye Sandviksveg v/Rothaugen	Behov for køyrestærkt rekkverk til erstatning for dagens gjerde.
FV5356 S1D1 m100 til 500	Arnatveitvegen v/x Hardangervegen	Flytting av haldeplass: etablering av nytt haldeplasspar, tilbakeføring av gamle busslommer, skilttiltak. SVV (FAS-prosjektet) er positiv til tiltaket.

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV5362 S1D30 m70 til 120	Allestadvegen ved Varden Amfi	Registreringar viser grunnlag for oppmerka gangfelt.
FV5362 S2D1 m1 til 618	Myrholtet	Oppgradering gangfelt UU og belysning.
FV5362 S2D1 m850 til 1030	Kroatjønnevegen ved politistasjonen	Etablere sikkert kryssingspunkt (gangfelt), registrert nok kryssande. Etablere landingsareal/fortau på vestsida. Vurdere justering av busshaldeplassar.
FV5364 S1D1 m1450 til 1150	Dag Hammarskjölds veg ved Sælemyr	Registrert for høg fart ved gangfelt, fartsdempande tiltak bør etablerast.
FV5364 S1D1 m230 til 280	Dag Hammarskjölds veg v/Lynghaug	Registreringar viser grunnlag for oppmerka gangfelt.
FV5368 S1D1 m1619 til 2192	Lillehatten, Bråtet	Fleire punkttiltak Lyshovden til Bråtet. Oppgradering gangfelt, UU, belysning, kryssingstilbod.
FV546 S1D1 m2810 til 2860	Fanavegen v/Konowskiftet	Sikre gangfelt (signalregulering og fartsgrense), tiltak mot utforkøyning, utbetre busshaldeplass.
FV556 S1D160 m685 til 800	Straumevegen GS ved sementbroen	Utbetre sikt og omarbeide haldeplassløyseing for betra sikring av syklistar og mjuke trafikantar. Prosjekteringsgrunnlag. Krev grunnerverv.
FV567 S1D1 m1 til 1950	Breisteinvegen, Haukås til ferjekaien	Temainspeksjon, fartsdempande tiltak, kryssingstilbod.
FV577 S1D1 m2615 til 2683	Sjøgaten v/slaktehustomten	Etablere 70 m med fortau i tråd med gjeldande reguleringsplan.
FV584 S1D1 m2564 til 2640	Michael Krohns gate v/URDI-huset	Flytte heva gangfelt for å unngå konflikt med inn-/utkøyrse til URDI-huset. Bygge om dysfunksjonell busslomme til kantstopp.
FV585 S1D1 m6333 til 6483	Kalvedalsvegen v/nr. 47	Oppgradere fortauskant, ca. 350 m lengde, med normert VIS. Erstatte/oppgradere flettverksgjerde. UU ved gangfelt. Strekning med einisidig og dels smalt fortau, og høg trafikkmengd.
FV585 S1D1 m7250 til 7450	Kalfarvegen v/Forskjønneisen/Byporten	Svært dårleg fortaustilbod langs austsida. Fotgjengarregistrering dokumenterer behov for gangfelt.
FV587 S2D1 m5930 til 6130	Hardangervegen v/Sekundærstasjonen	Nedsett fartsgrense og tilrettelegging av signalregulert gangfelt.

4.2 Øygarden kommune

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV5336 S1D1 m1765	Kolltveit	Målt høgt fartsnivå, fartsdempande tiltak. Skuleveg.
FV560 S2D1 m9878 til 9757	Sund ungdomsskule	Utbetre belysning i to eksisterande gangfelt. Vurdere justeringar for sikt, skilt og kantstein ved gangfelta.
FV5244 S1D1 m68 til 745	Ågotnes skule, Ågotnes barnehage, Ågotnes idrettsplass, Ågotnes ungdomshus	Utbetre belysning i tre eksisterande gangfelt. Vurdere justeringar for sikt, skilt og kantstein ved gangfelta.
FV561 S1D1 m8165	Ågotnes, rundkøyring	Utbetre belysning i fire eksisterande gangfelt i rundkøyring på Ågotnes.
FV5234 S1D1 m4846 – m6358	Liaskjervegen	Fartsreducerenda tiltak, målt høgt fartsnivå på strekninga, ikkje tilbod til mjuke trafikantar på strekninga.

4.3 Øygarden kommune temainspeksjon

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV561	Nord for Ågotnes	Tiltak i risikokurver etter temainspeksjon for risikokurver.
FV561 S2D1 m2157	Ågotnes	Før- og etter analyse av pilotprosjekt for MC-oppmerking i risikokurve

4.4 Askøy kommune

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV5254 S1D1 m2513 til 2396	Kleppe	Sikre belysning ved gangfelt, ved Kleppe skule, samt sjå på tilhøva ved avkøyrse til droppsonen.
FV562 S2D10 m2269	Kollevåg	Sjå på moglegheita for lågere fartsgrense, utbetre kryssingspunkt . Fartsdempande tiltak må også vurderast.
FV5246 S1D1 m715	Follesevegen	Sikre kryssingspunkt for myke trafikantar
FV562 S2D1 m1981	ATK	ATK for å sikre fartsnivå, viktig mtp. Potensiale for møteulykker.

4.5 Askøy kommune temainspeksjon

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV563 S1D1 m1827 til 5380	Florvåg, Erdal barneskule	Temainspeksjon gangfelt og tilrettelagt kryssingspunkt.
FV	Askøy	Tiltak i risikokurver etter temainspeksjon for risikokurver

4.6 Alver kommune

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV564 S1D1 m2503	Mjåtveit	Utbetre vegbelysning i gangfelt ved rundkøyring samt til haldeplassane. Totalt tre gangfelt i nærleiken av kvarandre.
FV564 S2D1 m4050	Rosslandsvegen , Vikebø	Belysning av eksisterande gangfelt. Om mogleg også UU, samt få gangfeltet vinkelrett over fylkesvegen. [Jira-referanse TINV-9729]
FV57		Utbetre sideterreng etter temainspeksjon
	Frekhaug terminal	Utbetre terminal mtp. TS

4.7 Alver kommune temainspeksjon

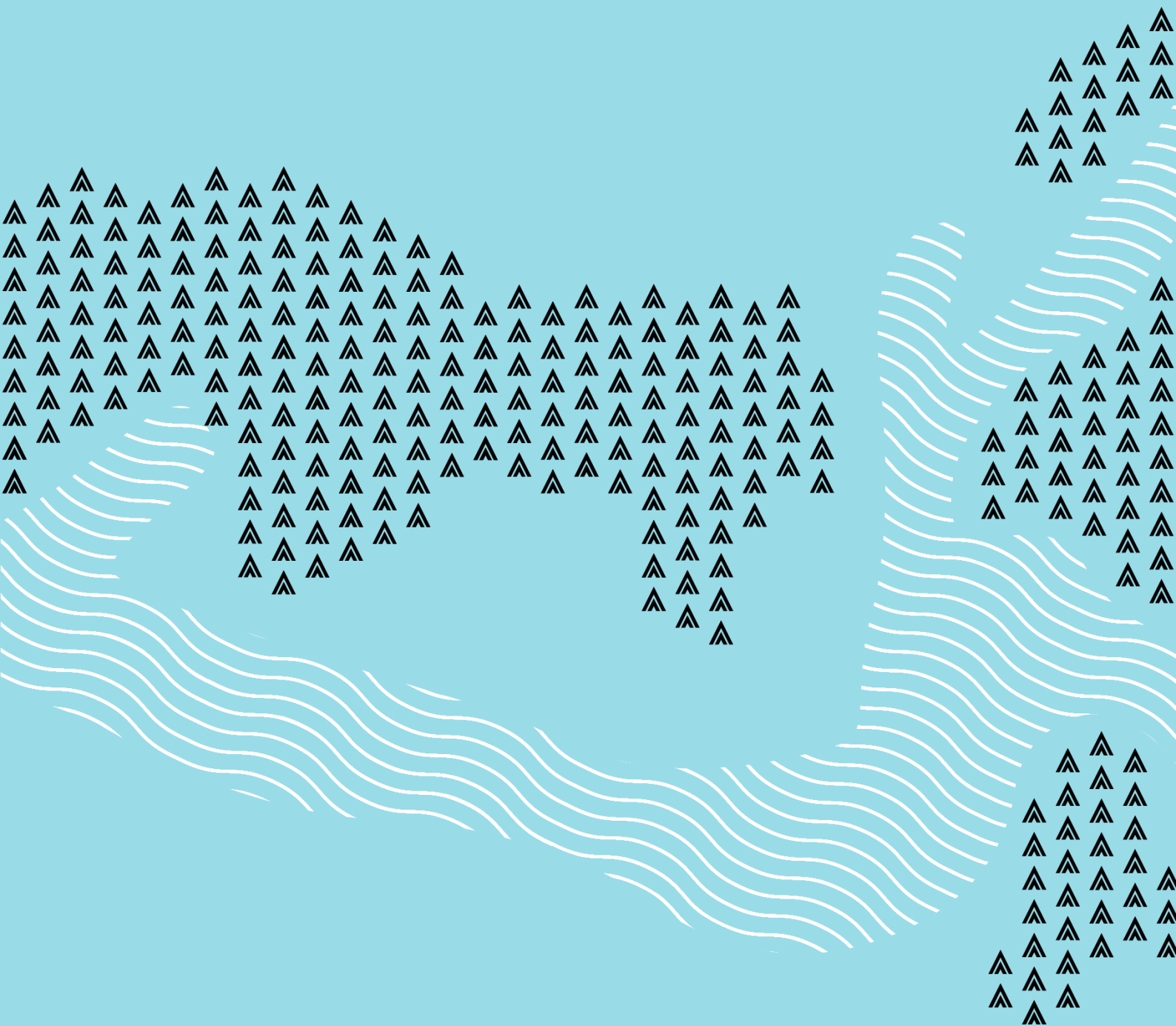
Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV565	Slettevegen	<i>Jira-referanse (TINV-6487)</i>
FV565	Alverflaten	Kryssutforming, belysning i kryss og gangfelt, plassering og utforming av gangfelt i sekundærvæg, haldeplassar.

4.8 Bjørnafjorden kommune

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV552 S1D1 m2363	Hatvikvegen kryss Solstrandvegen	Utbetring av belysning i gangfelt over sekundærvæg.
FV583 S1D1 m175 til 491	Byvegen, Os sentrum	Fjerne autovern og etablere fortau. Målet er å få eit meir gatepreg på strekninga. Dette kan potensielt også vere med på å sikre ein lågare fartsgrense og lågare fartsnivå.
FV5154 S1D1 m3771 til 5393	Strønevegen	Utbetre belysning i seks eksisterande gangfelt som har dårleg belysning.
FV5108 S1D1 m3867 til 5904	Vinnesvegen	Etablere fartsdempande tiltak i fartsgrense 50 og 40 km/t. Fartsnivå målt til 58 og 61 i 50-sona.

4.9 Bjørnafjorden kommune temainspeksjon

Vegnummer med vegref.	Stad	Skildring av tiltak
FV48 S6D1 m3426 til FV48 S7D1 m4366	Holmefjordvegen	Temainspeksjon mot utforkøyringsulykker. Både tiltak for å redusere skadeomfang ved eventuelle utforkøyringsulykker, samt vurdere tiltak i eventuelle risikokurvar for å hindre utforkøyring.
FV552 S4D1 m1812 til m7977	Fusavegen	Smal, uoversiktleg veg med mykje dårleg og bratt sideterreng. Mykje dårleg rekkverk. Temainspeksjon for utforkøyringsulykker. Fokus på dei to strekka med fartsgrense 80 km/t, og der fartsnivået er høgast.
FV5150 S1D1 m5197 til m7008	Røtingavegen, Søre Øyane	Skuleveg, høgt fartsnivå og kryssingspunkt som kan oppgraderast.



vestlandfylke.no