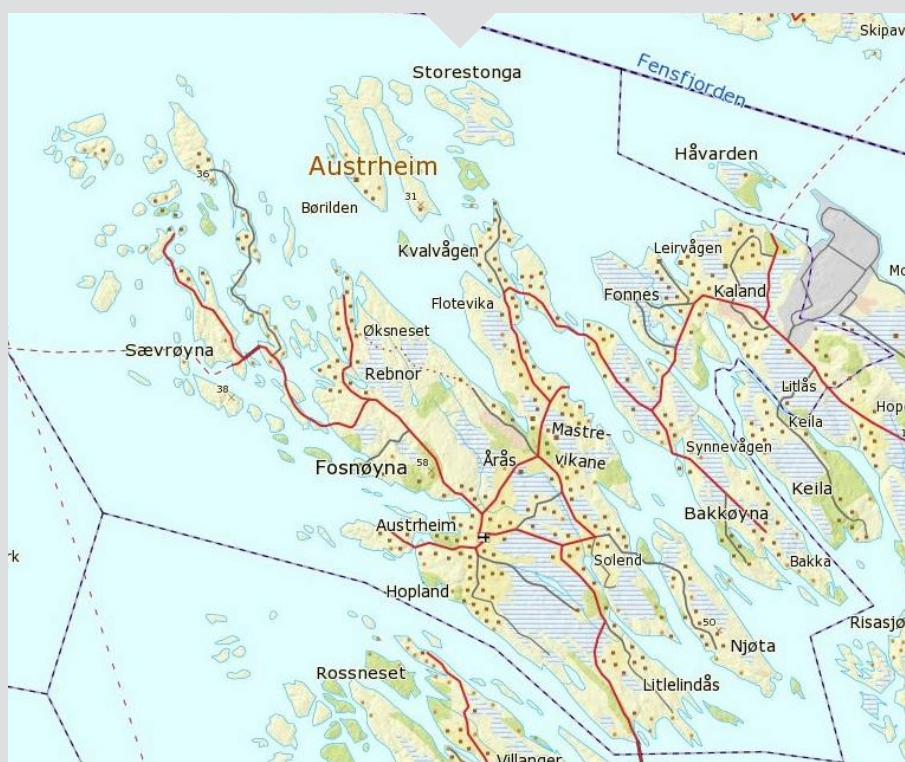


Austrheim kommune

# Kommunedelplan for Trafikksikring 2016-2023



Oppdragsnr.: 5156210 Dokumentnr.: 1 Versjon: 3  
2016-04-05

**Oppdragsgjevar:** Austrheim kommune  
**Oppdragsgjevares kontaktperson:** Hilde Tråer Hardang  
**Rådgjevar:** Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen  
**Oppdragsleiar:** Ingvild Hernes Lunde  
**Fagansvarleg:** Daria Romanowska

3	2016-04-05	Rapport til behandling retta etter kommentarar	DaRom	IHe	IHe
2	2016-03-31	Rapport til behandling retta etter kommentarar	DaRom	IHe	IHe
1	2016-03-14	Rapport til behandling	DaRom	IHe	IHe
0	2016-02-12	Utkast til rapporten	DaRom	IHe	IHe
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeida av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram av oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.

---

## Føreord

Trafikktryggleik handlar om å kunne bevege seg trygt i sitt eige lokalmiljø, både som fotgjengar, syklist og bilist uavhengig om ein er born, ungdom eller vaksen.

Trafikktryggleiksplanen 2015-2022 vil danna grunnlaget for vidareføring av trafikktryggleiksarbeidet i Austrheim kommune.

Trafikktryggleiksarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafikktryggleiksplanen har fokus på helseperspektivet som er eit satsingsområde for kommunen.

Utfordringa for det kommunale trafikktryggleiksarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafikktryggleiksplanen blir følgt opp og at tiltaka vert gjennomført.

## Samandrag

Austrheim er ein relativt liten kommune, både når det gjeld folketal og areal. Kommunen har spreidd busetnad og noko spreidde servicefunksjonar. Det kan vere ei stor utfordring, ikkje minst økonomisk, å lage gode trafikkløysingar. Spesielt gjeld dette mjuke trafikantar i dei sentrale delane av kommunen.

I dei siste 7 åra har det skjedd 339 ulykker med personskade. I ulykkene er totalt 26 personar skadd, 1 av desse alvorleg. Ingen er svært alvorleg skadde eller drepne. Tal ulykker per år varierer, men trenden har vore ein svak nedgang siste åra.

Det er ingen stader med opphoping av ulykker i kommunen, men majoriteten har skjedd langs fylkesvegane. I tillegg er det mange stader folk kjenner seg utrygge i trafikken, noko som kan indikere ulykkesrisiko. Ei kartlegging syner kvar elevane i 4., 6. og 9. trinn på Arås og Kaland skule føler seg utrygge. I tillegg har grendalag/organisasjonar og privatpersonar kome med innspel. Til saman har det kome inn 47 innspel til planen.

Austrheim har mange møteulykker og utforkjøringsulykker i høve gjennomsnittet i Hordaland. Sidan desse ulykkene ikkje er knytt til særskilte punkt kan det tyda på at det er viktig med tiltak retta mot sjåførane sjølv. Haldningsskapande tiltak er derfor ein viktig del av denne planen. Høg fart er spesielt uheldig når det skjer på smale og svingete vegar, noko Austrheim har mykje av.

Kartlegginga av utryggleik og ulykker i kommunen viser at dei områda som må betrast for å senka risikonivået samt å betre tryggleikskjensla hos innbygarane i Austrheim kommune er:

- Sikre dei tettast befolka og mest brukte strekningane på fylkesvegen med gang- og sykkelveg
- Sikre gode kryssingar på fylkesvegane, spesielt dei som utgjør skuleveg til Arås og Kaland skule.
- Gje dei mjuke trafikantane eit tryggare vegnett å ferdast på
- Iverksetje kontrolltiltak og haldningsskapande tiltak som kan auke respekten for fartsgrensene. Om dette ikkje har tilstrekkeleg effekt må ein gå inn med fysiske tiltak for å senke farten på utsette stader.

Ved å gjennomføre desse hovudpunkta, som er konkretiserte gjennom prioriteringa av tiltak, vil ein truleg betre trafiktryggleiken i kommunen monaleg.

# Innhald

<b>1</b>	<b>Innleiing</b>	<b>7</b>
1.1	Historikk	7
1.2	Organisering av trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune	7
1.3	Samarbeidspartnare	7
<b>2</b>	<b>Forankring og organisering av trafikktryggleiksarbeidet</b>	<b>9</b>
2.1	Nasjonal transportplan	9
2.2	Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019	9
2.3	Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2014-2017	9
2.4	Hordaland fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeidet 2014-2025	10
2.5	Hordaland fylkes trafikktryggleiksplan 2014-2017	10
2.5.1	Sertifisering av trafikksikker kommune	10
2.6	Hordaland fylkeskommune sin regionale Transportplan 2013-2024	11
2.7	Organisering av trafikksikringsplan i Austrheim kommune	11
<b>3</b>	<b>Presentasjon av kommunen</b>	<b>12</b>
3.1	Generelt	12
3.2	Busetnad og folketal	12
3.3	Næringsliv	12
3.4	Vegsystem	13
3.5	Registrere kjøretøy i kommunen	15
3.6	Skular og skuleskyss	16
<b>4</b>	<b>Registreringar og problemanalyse</b>	<b>18</b>
4.1	Datagrunnlag	18
4.2	Politirapporterte personskaudeulykker	18
4.2.1	Generelt	18
4.2.2	Ulykker	18
4.2.3	Kor ulykkene har skjedd	20
4.2.4	Fordeling på vegtype	20
4.2.5	Fordeling av type ulykker	21
4.2.6	Tidsfordeling av ulykkene	21
4.2.7	Fordeling på føretilhøve	22
4.2.8	Fordeling på lystilhøve	23

4.3	Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader	23
4.4	Utryggleik	23
4.4.1	Innsamling av data	23
4.4.2	Utrygge punkt og strekningar	25
4.4.3	Innspel på fylkesvegar	27
4.4.4	Innspel på kommunale vegar	29
<b>5</b>	<b>Tiltak</b>	<b>30</b>
5.1	Tiltak i førre trafikksikringsplan	30
5.2	Effekt av tiltak	31
5.3	Forslag til fysiske tiltak med prioritering	32
5.4	Andre tiltak	36
5.4.1	Haldningsskapande arbeid	36
5.4.2	Trafikksikker kommune	36
<b>6</b>	<b>Økonomi</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>Vedlegg</b>	<b>39</b>
7.1	Vedlegg 1: Innkome merknader	39
7.2	Vedlegg 2	45

# 1 Innleiing

## 1.1 Historikk

Denne planen er nr tre i rekka av trafikktryggleiksplanar som er utarbeida for Austrheim kommune. Planane har heile vegen hatt som hovudfunksjon å vera eit styringsverktøy for eit målretta trafikktryggleiksarbeid i kommunen, og dette er langt på veg oppnådd. Dei største utfordringane har vore forankring i alle kommunen sine ledd, samt finansiering av ikkje-fysiske tiltak.

Under utarbeiding av Austrheim kommune sine trafikktryggleiksplanar har samordning med overordna planar, særleg Hordaland fylkes trafikktryggleiksplan vorte betydeleg vektlagt, for å sikre ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil verte vidareført og forsterka, spesielt sidan dei nasjonale føringane har vorte tydelegare og meir konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonalt tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2013-2017.

## 1.2 Organisering av trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune

Trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune er forankra hjå rådmannen og rådmannsgruppa. Ansvar for prosessen med å utarbeida ein ny trafikktryggleiksplan for perioden 2015-2022 er tillagt ei arbeidsgruppe oppnemnt av formannskapet.

I Austrheim kommune har rådmannen og rådmannsgruppa overordna ansvar for trafikksikring. Kommunen ved rådmannen planlegg, byggjer og held ved like kommunale vegar. Kommuneplan/arealplanlegging, kommunedelplanar og detaljplanar (reguleringsplanar) vert utarbeida av kommunen. Kommunen har også ansvar for fysiske trafikksikringstiltak på det kommunale vegnettet.

I tillegg har rektorane på skulane ansvar for førebyggjande trafikksikringsarbeid. Det er viktig å starte med opplæring og haldningsskapande påverknad i tidleg alder. Samarbeid mellom skule, lensmannsetaten, busselskapet og Trygg Trafikk er viktig i denne samanheng.

Formannskapet er skiltmyndighet i kommunen. Politiet har rett å protestera på desse vedtaka.

## 1.3 Samarbeidspartnare



### Statens vegvesen

vedlikehald av gang- og sykkelvegar langs riks- og fylkesvegane, samt ansvar for kontrollar av køyretøy.

**Statens vegvesen** har ansvar for at ferdsla på riks- og fylkesvegar er så trygg som mogeleg for alle trafikantgrupper. Dei planlegg, byggjer og har ansvar for vedlikehald på desse vegane.

Tilknytning av avkøyrslar til desse vegane vert også regulert av Statens vegvesen. Vegvesenet har også ansvaret for planlegging, bygging og



### POLITIET

Politiet har ansvar for kontrolltiltak overfor bilførarar, særleg når det gjeld fart og promille. I tillegg har politiet eit ansvar for førebyggjande tiltak

overfor trafikantane, med hovudvekt på dei yngste. Slike tiltak vert utført i samarbeid med skulen.



**Trygg Trafikk** jobbar for best mogleg trafikksikring for alle trafikantgrupper, og skal fungere som eit bindeledd mellom sivilsamfunn og frivillig sektor på eine sida, og offentlege mynde og sentrale avgjersletakarar. Organisasjonen har distriktskontor i alle fylka og hovudkontor i Oslo. Trygg Trafikk regionalt jobbar særleg med konseptet «Trafikksikker kommune», som handlar om korleis kommunane kan få eit meir systematisk trafikksikringsarbeid. I tillegg er organisasjonen eit kompetansesenter for born og unge, og utviklar materiell for dei ulike oppvekstnivåa og danning sinstitusjonane.



**Hordaland fylkeskommunen** har etter § 40a i vegtrafikklova blant anna ansvar for å fremja trafikktryggleiken. Fylkeskommunen har som vegeigar ansvar for fylkesvegnettet. Frå 2010 omfattar dette også store delar av det tidligare fylkesvegnettet. Fylkeskommunen har også ansvar for kollektivtrafikken i fylket, inkludert skuleskyss og er regionalt planmynde. Fylkeskommunen har og ansvar for planlegging etter plan- og bygningslova.

## Andre

I tillegg til dei som er omtala ovanfor er det fleire andre avdelingar og organisasjonar som tek del i trafikksikringsarbeidet i kommunen, anten det er i form av trafikantopplæring, førebyggjande tiltak eller at dei på andre måtar er direkte involvert i arbeid med trafikkulykker. Vi kan mellom anna nemne køyreskular, hjelpekorpsa, helsevesenet og sjølv sagt foreldre som har eit særleg ansvar for haldningsskapande arbeid. Dei har eit overordna ansvar for å oppdra borna til å oppføra seg på ein god måte i trafikkbildet, og for at dei nyttar seg av naudsynt sikringsutstyr som t.d. refleks og hjelm.



## 2 Forankring og organisering av trafikktryggleiksarbeidet

### 2.1 Nasjonal transportplan

Regjeringa sitt mål for planperioden er å redusera tal på drepne og hardt skadde med minst ein tredjedel i 2020. Dette inneberer at talet skal reduserast til maksimalt 775 drepne og hardt skadde i 2020. I 2024 er tilstandsmålet 500 hardt skadde og drepte.

Byar og tettstadar bør verte meir tilrettelagt for gange, bl.a. ved at fotgjengarar vert prioritert i planlegging etter plan- og bygningslova. Det bør leggest særleg vekt på å utvikla trygge, sikre og attraktive skuleveggar i 2 km radius rundt skular. Målet om å få fleire til å gå og sykla må følgast opp med tiltak for trafikksikring retta mot desse trafikantane. Sikring av kryssingspunkt for fotgjengarar gjennom etablering av planfrie kryssingspunkt og sikring av gangfelt samt fartsgrenser er eit viktig verkemiddel på lik linje med fysiske utbetringar av kryss og sikring av kryssingspunkt.

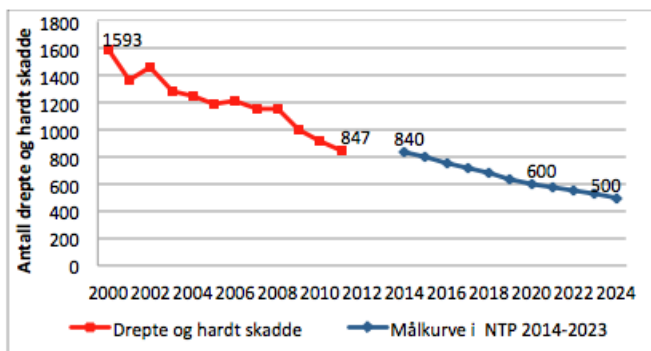
### 2.2 Nasjonal sykkel- og gåstrategi 2010-2019

Sykelstrategien har som hovudmål: Sykkeltrafikken i Norge skal utgjera minst 8 prosent av alle reiser i 2023. I tillegg er det satt opp fylgjande delmål:

1. Fremja sykkel som transportform, sykkeltrafikken i byar og tettstadar skal doblast.
2. Betre framkomst og trafikktryggleik for syklistar.
3. 80 prosent av born og unge skal gå eller sykla til skulen.

### 2.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2014-2017

Tiltaksplanen er bygd opp kring ein strategi som består av fire nivå: nullvisjonen, etappemål, tilstandsmål og tiltak. Det vil vera ein naturleg konsekvens i det fylkeskommunale og kommunale trafikktryggleiksarbeidet å vidareføra og forsterka dei nasjonale tilstandsmåla.



Figur 1: Målkurve for utviklinga i trafikkuulykker fram til 2024

## 2.4 Hordaland fylkeskommune, Handlingsplan folkehelsearbeidet 2014-2025

Hordaland fylke har regional plan for folkehelse og som er forankra i Regional planstrategi. Planen er retningsgjevande for kommunane, fylkeskommune og statlege organ sitt folkehelsearbeid i perioden. Folkehelseplanen skal leggast til grunn for verksemd til regionale organ og kommunal planlegging. Dette inneber at kommunane må arbeida aktivt for folkehelsa, og ein veit at trafikkuulykker er ein av dei største helsetruslane.

## 2.5 Hordaland fylkes trafikksikkerhetsplan 2014-2017

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2014-2017 skal vera retningsgjevande for alt trafikksikkerhetsarbeid i Hordaland. Viktigste vegtiltak skildra i planen er:

- Trafikksikringsarbeid i kommunane
- Møteulykker utanfor tettbygde strom
- Mjuka trafikantar i by område

Det er sikra tilskot til fleire arrangement i kommunane i fylket. Det er blant anna tilskot til:

- Tilskot til utarbeiding av kommunale trafikksikringsplanar
- Tilskot til mindre fysiske trafikksikringstiltak
- Tilskot til lokale trafikksikringsarrangement

Det er organisert trafikksikringskonferansar for kommunane på årleg basis.

### 2.5.1 Godkjenning av trafikksikker kommune

Ei viktig oppgåve for fylket er å påverka og stimulera kommunane til å arbeida målretta og heilskapleg med trafikksikkerhet. Trygg Trafikk har utarbeida eit sett med kriteria, og dersom kommunen arbeidar systematisk og heilskapleg med trafikksikring og oppfyller desse kan ein verta godkjent som «trafikksikker kommune». Kriteria er blant anna:

- Organisatoriske tiltak (døme; forankring av ansvar hjå ordførar og rådmann, eige politisk utval med ansvar for trafikksikring.)
- Plan og forvaltning (døme; alle planar skal inkludere omsyn til trafikksikring, kommunen skal ha eigen trafikksikringsplan som er forankra i fylkeskommunen sin trafikksikringsplan)

- Helse og omsorg (døme; kommunen sin folkehelsekoordinator skal delta i førebyggjande trafikksikringsarbeid, kommunen skal ha oppdatert oversikt over ulykker)
- Oppvekst, barnehage og skule (døme; kommunen skal sikre at kriteria for trafikksikre barnehagar og skular vert implementert og følgt opp)
- Teknisk og drift (døme; kommunen har utarbeida oversikt/ prioriteringsliste over behov for fysiske trafikksikringstiltak)

«Veileder for en trafikksikker kommune» er vedlagt.

## 2.6 Hordaland fylkeskommune sin regionale Transportplan 2013-2024

Regional transportplan (RTP) er ein plan som skildrar dei utfordringane Hordaland og regionen elles står ovanfor i tidsrommet 2013-2024. RTP omhandlar alle transportformer. Den legg til grunn fylkeskommunen sine prioriteringar som omhandlar klima- og miljøvenleg transport, trafikktryggleik, kollektivtransport, og trafikkplanlegging av g/s-anlegg osv. Planen byggjer på nasjonale føringar innan all samferdsel.

## 2.7 Organisering av trafikksikringsplan i Austrheim kommune

Planen skal kartleggja ulykkene i kommunen og prioritera tiltak som har som mål å redusera på ulykkestalet. Siktemålet er at planen skal fungera som verktøy for kommunen i trafikksikringsarbeidet, og gje grunnlag for prioritering av offentlege trafikksikringsmidlar.

Arbeidsgruppa er sett saman av:

- Thomas Lindås, prosjektleiar, Austrheim kommune
- Hilde Tråer Hardang, teknisk avdeling, Austrheim kommune
- Per Lerøy, ordførar, Austrheim kommune
- Torleiv Frotjold, kommunal sjef for oppvekst, Austrheim kommune
- Daria Romanowska, Norconsult
- Ingvild Hernes Lunde, Norconsult

Arbeidsgruppa har hatt 2 møter, inkludert ein dag med synfaring og 1 videomøte.

Norconsult AS har vore engasjert av Austrheim kommune som konsulent og arbeidet har vore utført av Daria Romanowska. Ingvild Hernes Lunde har vore kvalitetssikrar.

Planen vert lagt ut til høyring i perioden 2015-2022.

Nærare opplysningar om planen og generelt om trafikksikringsarbeidet i kommunen kan ein få ved å kontakta prosjektleiar Thomas Lindås, tlf. 56 16 20 00, [post@austrheim.kommune.no](mailto:post@austrheim.kommune.no)

## 3 Presentasjon av kommunen

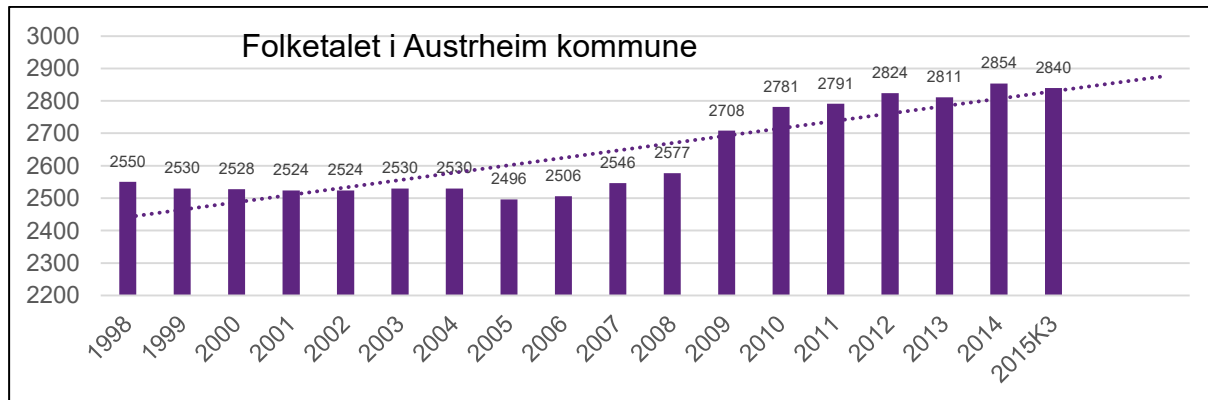
### 3.1 Generelt

Austrheim er den nordlegaste kommunen i Hordaland. Kommunen omfattar 489 øyar med eit samla areal på omlag 56 km<sup>2</sup>. Fastlandet utgjer 8,6 km<sup>2</sup> og øyane 47,3 km<sup>2</sup>. Øyane vert knytt til fastlandet og til kvarandre av 11 bruar (offentleg veg). Landskapet er lågt og småkupert.

Litlås fjellet, som grenser mot Lindås kommune, er som det einaste punktet over 100 m.o.h i kommunen. Landskapet elles ligg stort sett lågare enn 50 m.o.h. Årås og Kaland er hovudsentra i kommunen. Årås er kommunesenteret, med dei sentrale servicefunksjonane i kommunen.

### 3.2 Busetnad og folketal

Ved inngangen av tredje kvartal i 2015 var folketalet i kommunen 2840. Det er registrert ei svak positiv utvikling, sjå figuren nedanfor. Det har vore ei større auke i folketalet mellom 2008 og 2009. Til 2029 er det ventar små endringar.



### 3.3 Næringsliv

Industri er den markert største næringa i kommunen. Statoil Mongstad er den største arbeidsplassen med omlag 400 arbeidstakarar busett i kommunen. Kommunen har fleire små og mellomstore bedrifter som leverer tenester lokalt og i ein større marknad. Mange bedrifter er lokalisert til industriområdet Litlås ved Mongstad.

Offentleg tenesteyting er den nest største arbeidsgjevaren i kommunen. I kommuneplanen er Årås og Kaland peika ut som hovudsenter.

Varehandelen er i hovudsak lokalisert til Mastrevik Torg og Fønnes Senter.

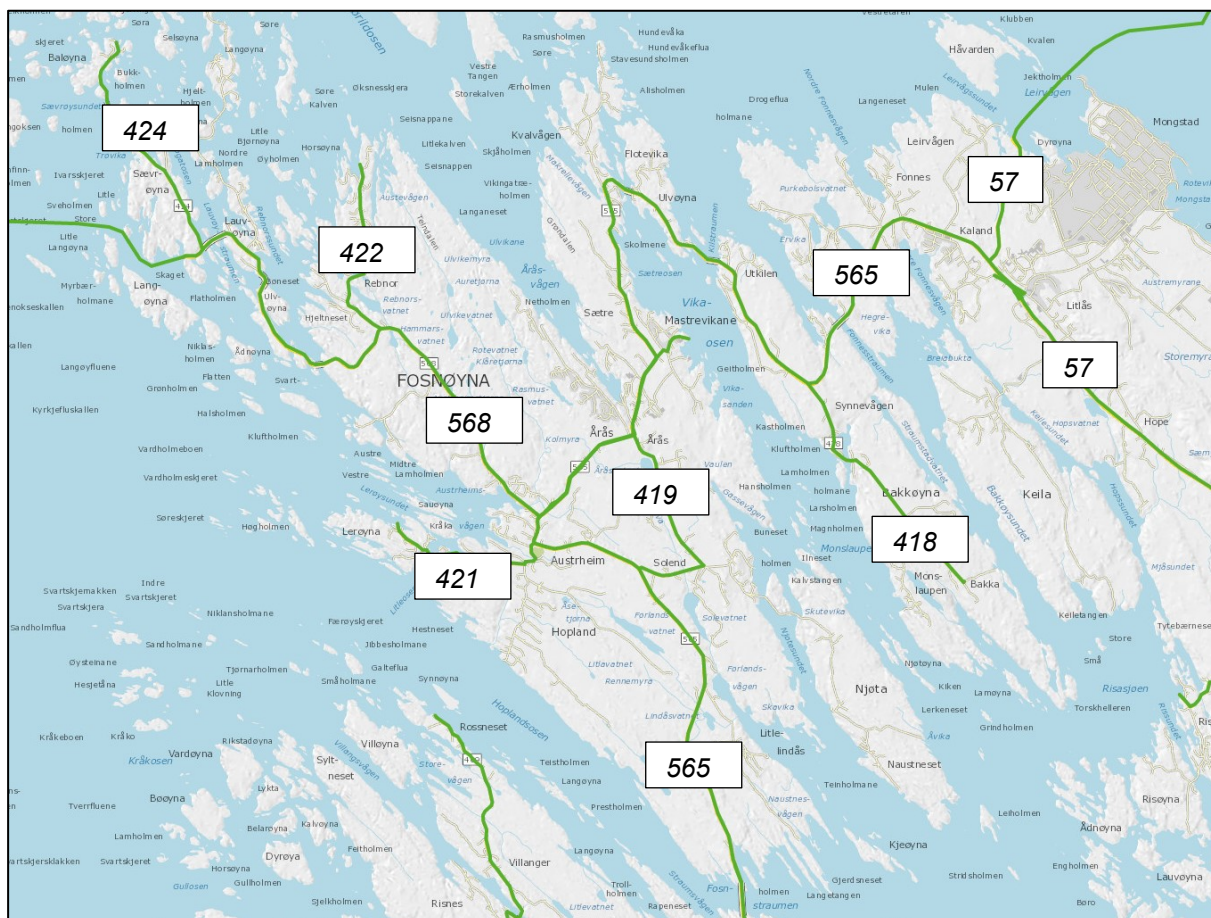
Næringsstrukturen i kommunen er dominert av industri og anna verksemd knytt til aktiviteten på Mongstad, og industrien er den næringssektoren som i tal har flest sysselsette i 2014. Helse og sosialektoren er og dominerande. Under viser fordelinga på ulike næringar i år 2014.



Figur 2: Prosentandel sysselsatte per næring, etter bustad, 2014

### 3.4 Vegsystem

Det er totalt 93,1 km offentlig veg i Austrheim kommune. Fylkesvegar utgjør 42,4 km og kommunale vegar: 50,7 km.



Figur 3: Fylkesveger i kommunen, nummer vist

Av fylkesvegane er FV 57 den mest trafikkerte, med ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på omlag 3100 bilar i 2014. Utanom gjennomgangstrafikken utgjer arbeidsreiser og anna transport til og frå Mongstad ein stor del av trafikken på denne vegen.

FV 565 har ein ÅDT på omlag 1000 nord for Fosnstraumen. Trafikken til Årås, Mastrevik, Fønnes/Kaland og Mongstad nyttar FV 565. Arbeidstakarar som pendlar til Austrheim/Mongstad frå Fedje og Radøy nyttar også denne vegen.

FV 568 er hovudtrafikkåre til Fedje. Vegen vert også brukt av fastbuande, hyttefolk og turistar til øy-området i kommunen. Vegen har eit trafikknivå på 650 kjøretøy ved rundkøringa ved FV 565 og 130 kjøretøy ved ferjekaia.

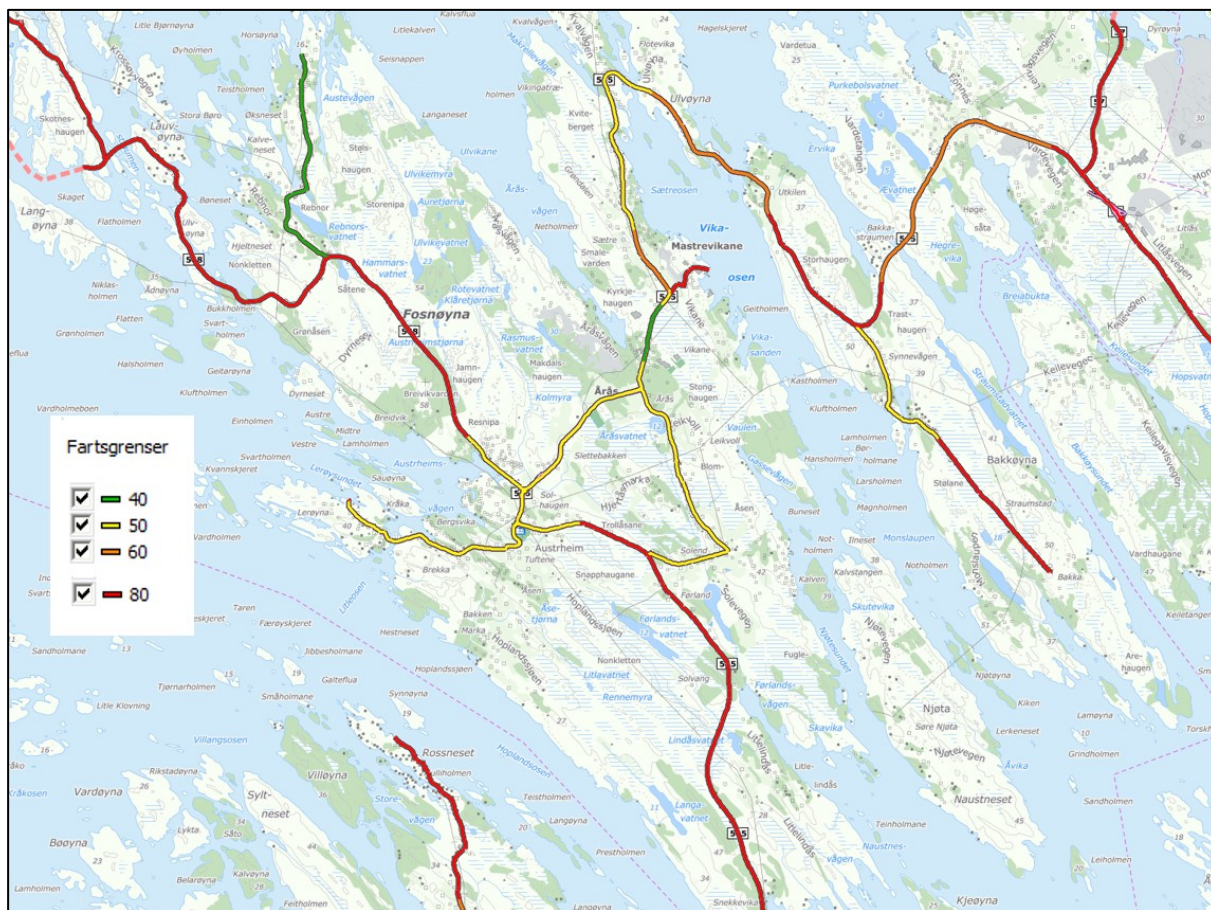
Trafikkmengde og lengde av strekningar er summert opp i tabellen nedanfor.

Tabell 1: Lengde og ÅDT på fylkesveger

Vegnummer	Lengde	ÅDT 2014
FV 57	3,3 km	3100
FV 418	3,1 km	220
FV 419	2,6 km	650
FV 420	0,5 km	600
FV 421	2,2 km	350
FV 422	2,3 km	220
FV 424	3,0 km	70
FV 565	18,6 km	1000-2200
FV 568	6,8 km	130-650
<b>Totalt</b>	<b>42,4 km</b>	

I NVDB (Norsk vegdatabank) er det registrert omlag 6,5 km fortau i kommunen.

Figur 4 viser kva som er fartsgrensa på fylkesvegane i Austrheim. Gjennomgåande veg gjennom kommunen er FV 565. Det er svært få strekningar med fartsgrense 80 km/t. Det vart observert høg fart fleire stader under synfaringa.



Figur 4: Fartsgrensa på fylkesveggar i kommunen

Austrheim har to ferjesamband:

1. Leirvåg- Sløvåg, på FV 57

I 2015 reiste det i snitt 558 kjøretøy, i tillegg til 432 passasjerar per dag på sambandet.

2. Sæverøy- Fedje, på FV 568

I 2015 reiste det i snitt 133 kjøretøy, i tillegg til 166 passasjerar per dag på sambandet.

### 3.5 Registrere kjøretøy i kommunen

Ved årsskiftet 2014/2015 var det registrert totalt 3041 motoriserte kjøretøy i Austrheim kommune. Fordelinga på kjøretøygruppene går fram av tabellen nedanfor.

Tabell 2: Tal på registrerte motoriserte kjøretøy i kommunen

Person-	Buss	Kombi-	Varebil	Lastebil	Sum	Traktor	Motor-	Moped	Motor-	Tilhengar	SUM
---------	------	--------	---------	----------	-----	---------	--------	-------	--------	-----------	-----

bil		bil			<b>bilar</b>		reiskap		sykkel		
1492	6	36	290	46	<b>1870</b>	213	1	114	108	735	<b>3041</b>

### 3.6 Skular og skuleskyss

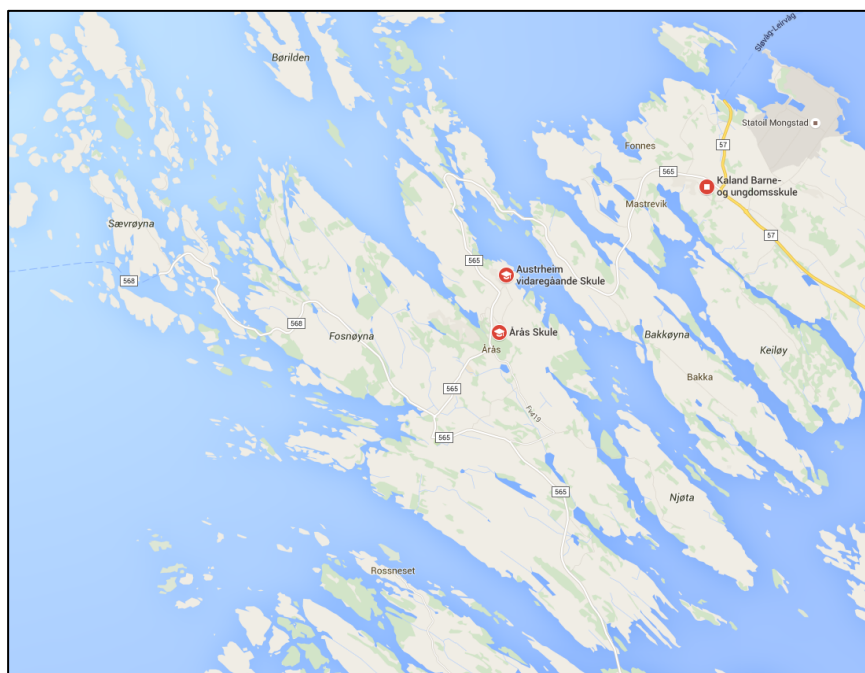
Austrheim er delt inn i to skulekrinsar, og skulane er lokalisert til Kaland og Årås. Kvar skulekrins har ein kombinert barne- og ungdomsskule. Grensa mellom skulekrinsar går ved Kjelstraumen.

Utanom dei to barne- og ungdomsskulane har kommunen Austrheim vidaregåande skule, som er lokalisert i Mastrevik.

Elevtala på dei tre skulane i kommunen er vist i tabellen nedanfor:

Tabell 3: Elevtal i skulane i kommunen (henta frå heimesida til skulane, oppdatert i 2015)

Skule	Elevtal
Kaland	155
Årås	226
Austrheim vidaregåande	264



Figur 5: Skular i kommunen

### Skuleskyss

Hordaland Fylkeskommune har det overordna ansvaret for skuleskyss i Hordaland. Skysshandbok gir informasjon om reglar og rutinar for skuleskyss og er meint som eit opplagsverk. Mellom anna inneheld den skyssreglementet med kommentarar.

Opplæringslova § 13-4 seier at:

*"Kommunen er ansvarleg for skyss av grunnskoleelevar og vaksne som har rett til skyss på grunn av særleg farleg eller vanskeleg skoleveg. Kommunen er ansvar/eg for å oppfylle retten til skyss av førskolebarn etter § 7-6. Kommunen skal oppfylle retten til reisefølgje og tilsyn for førskolebarn, grunnskoleelevar og vaksne. Elles er fylkeskommunen ansvar/eg for skyss,*



*reisefølge og tilsyn etter reglane i kapittel 7. Kommunane betaler refusjon etter persontakst for grunnskoleelevar og vaksne som blir skyssa av fylkeskommunen. Fylkeskommunen skal organisere skuleskyssen i samråd med kommunen. Dersom kommunen og fylkeskommunen ikkje blir samde om korleis skuleskyssen skal organiserast og finansierast, kan departementet gi pålegg."*

Generelt seier regelverket at elevane i 1. trinn har krav på fri skuleskyss dersom ein bur meir enn 2 km frå skulen. For 2.-10- trinn er det 4 km som er grensa. Elevar i 1.-4. trinn har i tillegg høve for å søka om fri skuleskyss dersom vegen er farleg.

Tabell 4: Tal elevar som får fri skuleskyss i skuleåret 2015-2016

Skule	Elevar med fri skuleskyss	Prosent av alle elevar
Kaland	89	39 %
Årås	63	40 %

Det har vore auking i skuleelevar som får fri skuleskyss i samanlikning med førre periode.

## 4 Registreringar og problemanalyse

### 4.1 Datagrunnlag

For å vurdere nivået av dagens trafikktryggleik i kommunen er det gjort ei analyse av trafikkuulykker i perioden frå 1. januar 2009 til 31.12.2015. Statens vegvesen v/ Tor Høyland har sendt utskrift frå Straksregisteret med politiregistrerte ulykker.

Det er i tillegg gjennomført kartlegging av utryggleik blant skuleelevar, organisasjonar og innbyggjarar i kommunen.

### 4.2 Politirapporterte personskadeulykker

#### 4.2.1 Generelt

For å kartleggje ulykkesbiletet på vegnettet i Austrheim kommune, er det teke utgangspunkt i politirapporterte ulykker med personskade i perioden 2009-2015.

Ein må vera merksam på at det er ei vesentleg underrapportering av trafikkuulykker. Truleg er det berre omlag 33 % av ulykkene totalt som vert rapportert, og rapporteringsgraden er høgare for alvorlege ulykker. For ulykker der motorkjøretøy er innblanda, er rapporteringsgraden rundt 45-50%. For ulykker der motorkjøretøy ikkje er innblanda (sykkelykker), er rapporteringsgraden berre 1-5%.

Det er fleire faktorar som påverkar talet på ulykker, m.a. trafikkmengd, fartsnivå, tilhøve knytt til vegsystemet og kjøretøyet, vêr- og føretilhøve og trafikantane si åtfærd.

Ved tolking av data er det viktig å vera merksam på at talet på ulykker i perioden er lavt, og at det ofte er svært vanskeleg å trekke dei rette konklusjonane ut frå eit så avgrensa statistisk utval som dette.

#### 4.2.2 Ulykker

I sju-årsperioden 2009-2015 vart det i alt innrapportert 26 ulykker med personskade i Austrheim kommune. Gjennomsnittet er 3,7 ulykker per år i denne perioden. I førre periode var det gjennomsnittlig 4,1 ulykker per år. Det vil sei at ulykkesstalet gjekk noko ned.

I ulykkene i denne perioden er i alt 33 personar skadd. 1 av desse er alvorleg skadd, og 32 lettare skadd. Ingen er drepen eller særleg alvorleg skadd i denne perioden. Dette samsvarar med 0-visjon.

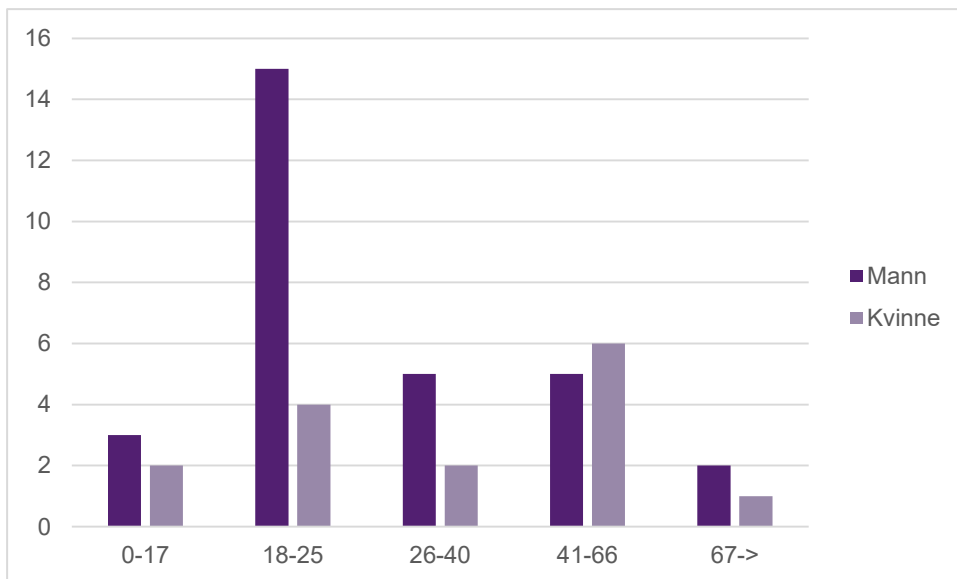
Figuren under visar talet på ulykker og korleis desse fordeler seg i perioden.



Figur 6: Ulykkesutvikling i siste sjuårsperiode

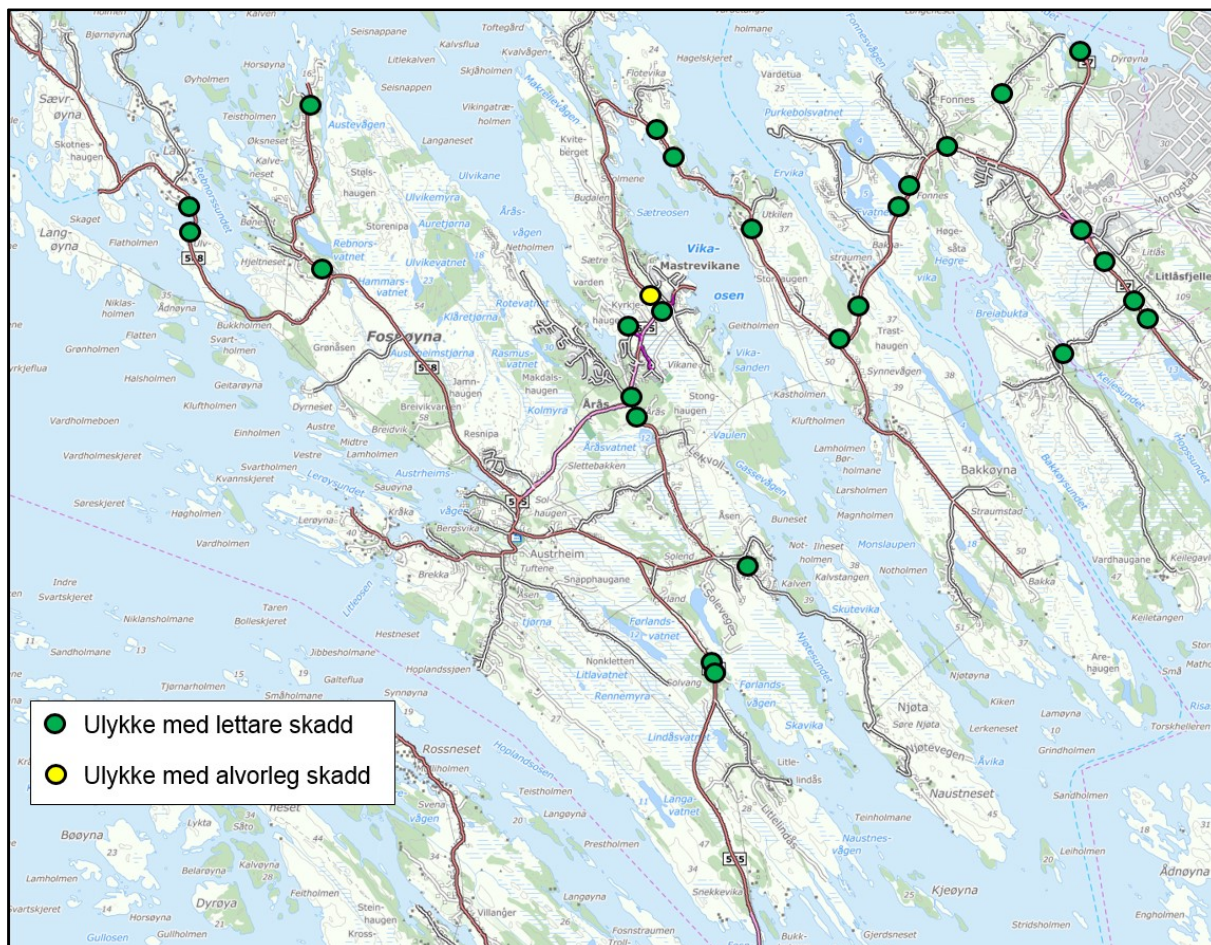
Det er ingen tydeleg trend i ulykkestal. Det kan mellom anna skyldast eit lite datagrunnlag. Det er registrert færre ulykker i denne perioden samanlikna med dei to førre periodane.

Figur 7 under visar kva kjønn og aldersgruppe som er mest involvert i ulykker. Som ein kan sjå, så er unge menn mest involvert i ulykkene. Dette samsvarer med trenden i heile landet.



Figur 7: Involverte i trafikkuulykker, fordelt på kjønn og alder

### 4.2.3 Kor ulykkene har skjedd



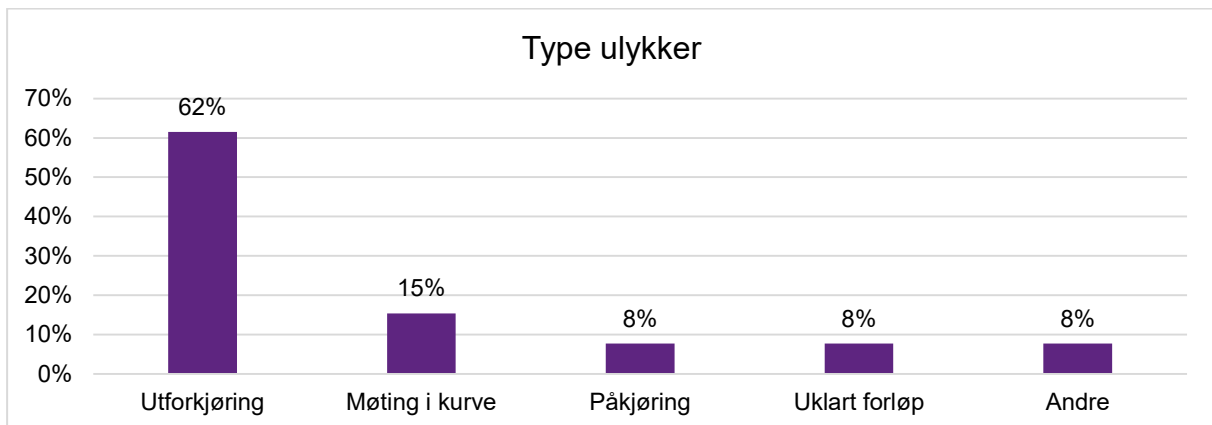
Figur 8: Stader kor ulykkene skjedd

### 4.2.4 Fordeling på vegtype

Per 1. januar 2010 vart mange fylkesvegar omklassifisert til fylkesvegar. I Austreim kommune gjaldt dette Rv 57, Rv 565 og Rv 568. Dette gjer at det ikkje lenger fins fylkesvegar i kommunen.

Av 26 ulykker skjedd 23 av dei på fylkesvegar. Dette tilsvarar 88 %. Berre 12 % skjedd på kommunale vegar.

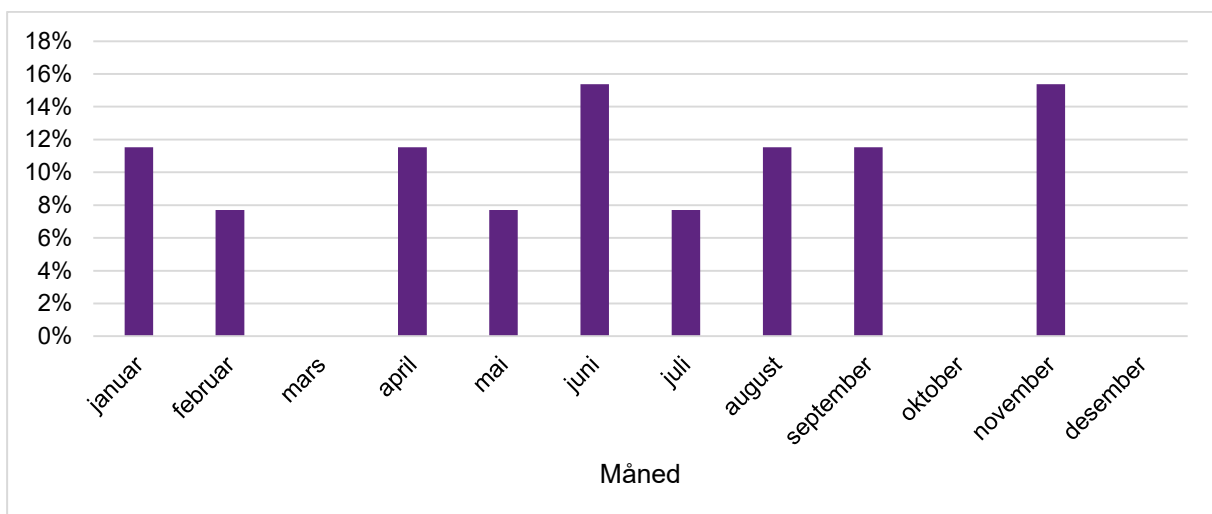
#### 4.2.5 Fordeling av type ulykker



Figur 9: Fordeling av type ulykke

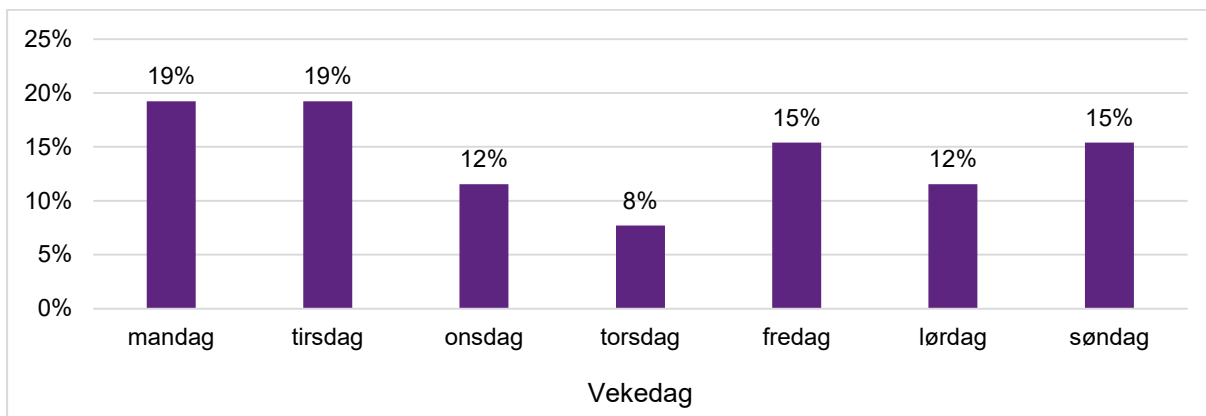
Utforkjøringsulykker er den klart mest dominerende type ulykke i perioden i Austrheim. På fylkesbasis er utforkjøringsulykker og møteulykker i samanliknbar storleik. Årsaka er at trafikkmengde i Austrheim er lågare enn i resten av fylket, difor dominerer utforkjøringsulykker.

#### 4.2.6 Tidsfordeling av ulykkene



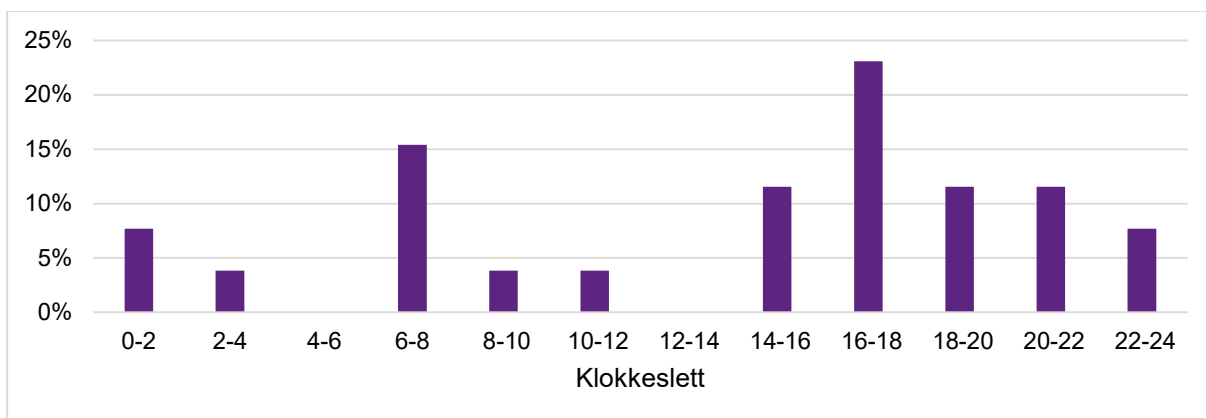
Figur 10: Fordeling på måned

Juni og november er månadane som har flest ulykker. Det har ikkje skjedd ulykker i mars, oktober og desember i denne perioden.



Figur 11: Fordeling på vekedag

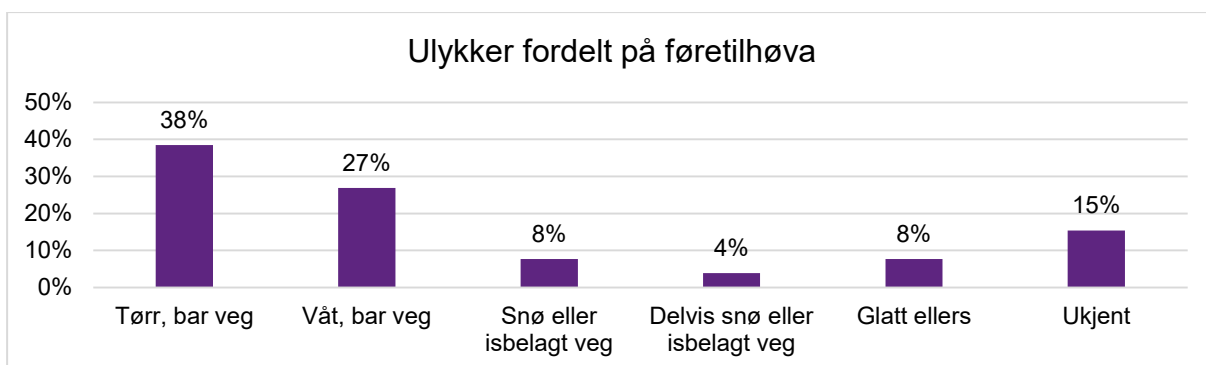
Måndag og tysdag dominerer noko i tal ulykker. Det er elles ikkje nokon klar trend.



Figur 12: Fordeling over døgnet

Dei fleste ulykkene har skjedd mellom klokka 16 og 18, dvs. i ettermiddagsrush. Det er ein del ulykker om natta.

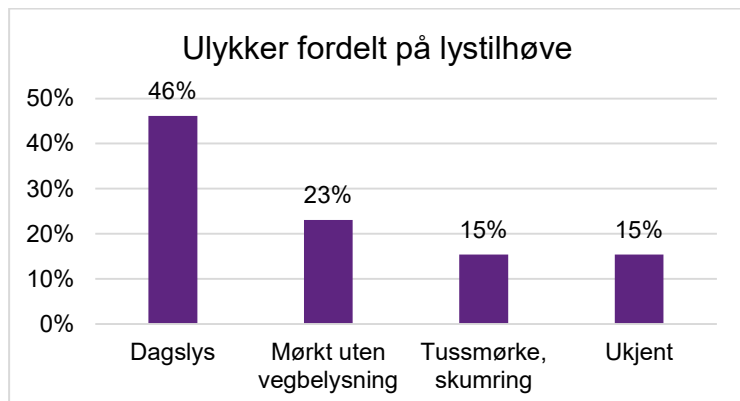
#### 4.2.7 Fordeling på føretilhøve



Figur 13: Fordeling på føretilhøva

De fleste ulykkene har skjedd på tørr, bar veg. Dei fleste av desse ulykkene kan truleg koplust til køyring med høg fart.

#### 4.2.8 Fordeling på lystilhøve



Figur 14: Ulykker fordelt på lystilhøve

### 4.3 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

Kostnadane med ulykker som i dag nyttast i blant anna nytte-/kostnadsanalysar er berekna av Transportøkonomisk institutt (TØI), og omfattar medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetjing av velferdstap ved trafikkulykker. Kostnadene ved vegtrafikkskadar i 2014-prisar, rekna pr. skada person, er vist under. Kostnadstala for personskadar gjeld pr. politirapporterte skada person. Ved berekning av kostnadane er det tatt utgangspunkt i dei politirapporterte ulykkene. Kostnadene er midlertidig justert opp på bakgrunn av underrapportering slik at einingskostnadane gjeld for alle skadar, både dei som vert politirapportert og dei som ikkje er rapportert.

Tabell 5: Kostnadstal for personskade, 2014-prisar

Skadetilfelle	Kostnadar i 2014 kr
Drepne	35 600 000,
Svært alvorleg skadd	26 830 000,
Alvorleg skadd	9 520 000,
Lettare skadd	720 000,

Når ein brukar verdiane gitt i tabellen over, kosta alle personskadar i perioden (2009-2015) 32,56 millionar kroner. Det utgjør omlag 4,65 millionar per år.

For Austrheim kommune vil kostnadar gjenspeile seg bl.a. i auka utgifter til rehabilitering samt auka ressursar til pleie og omsorg.

### 4.4 Utryggleik

#### 4.4.1 Innsamling av data

Registrering av utryggleik på vegnettet i Austrheim kommune er gjort gjennom ei spørjeundersøking blant born i 4., 6. og 9. trinn på Årås skule og 4., 6. og 9. trinn på Kaland skule (spørjeskjema er vedlagt).

Frå Årås skule kom det inn 51 skjema, frå Kaland skule kom det inn 24 skjema.

Føremålet med ei registrering av utryggleik har vore å kartleggje trafikkfarlege situasjonar og utrygge stader på vegnettet. Det vart bestemt at dette spesielt skulle verte knytt til skuleveg. Skjemaet har eit spørsmål om korleis elevane kjem seg til og frå skulen. Neste spørsmål er kvar elevane føler seg utrygg, der dei også har høve til å merka av på eit vedlagt kart. Siste spørsmål var forslag til tiltak som kan vera aktuelle på dei ulike lokaliseringane som vart peika ut. Her var det utarbeida ei liste med forslag til tiltak som kunne vera aktuelle, i tillegg til at ein hadde høve til å kome med egne forslag. Dei fleste elevane hadde merka av fleire punkt/strekningar i kartet, og det var mange som kom med forslag til tiltak.

Det vart kartlagd kor mange av elevane som sykklar, går, tar buss eller vert kjørt til/frå skulen. Nokre av dei har kryssa av på fleire svaralternativ. Til saman fekk ein 100 svar på spørsmålet. Resultata er vist i tabell under. Det viser seg at 21 % sykklar, 34 % tek buss, 21 % går og 24 % vert køyrt. Dersom ein reknar buss og bil som trygg transport er det 42 % (sykkel + gang) som har ein skuleveg som er potensielt farleg. Det er ein nedgang samanlikna med førre periode, då 45 % brukte sykkel og gang. Samtidig auka talet på reisande med buss. Auka bussbruk er ein god tendens, men nedgang i tala på gåande og syklande visar det at det ikkje har vore nokon betring i tilbodet for mjuke trafikantar.

Tabell 6: Framkomstmiddel til og frå skular, svar på undersøking i skulane

	Eg sykklar	Eg tek buss	Eg går/ sparkesykkel	Eg vert køyrt	Tal svara
4. trinn Kaland	3	5	3	0	11
6. trinn Kaland	4	3	2	0	9
9. trinn Kaland	4	3	4	2	13
4. trinn Årås	3	4	3	7	17
6. trinn Årås	3	12	1	6	22
9. trinn Årås	4	7	8	9	28
Sum	21	34	21	24	100

Det vart også tatt inn ei kunngjering i Strilen der det vart orientert om oppstart av planarbeidet og ein oppfordra til merknadar/ innspel om utryggleik i nærmiljøet.

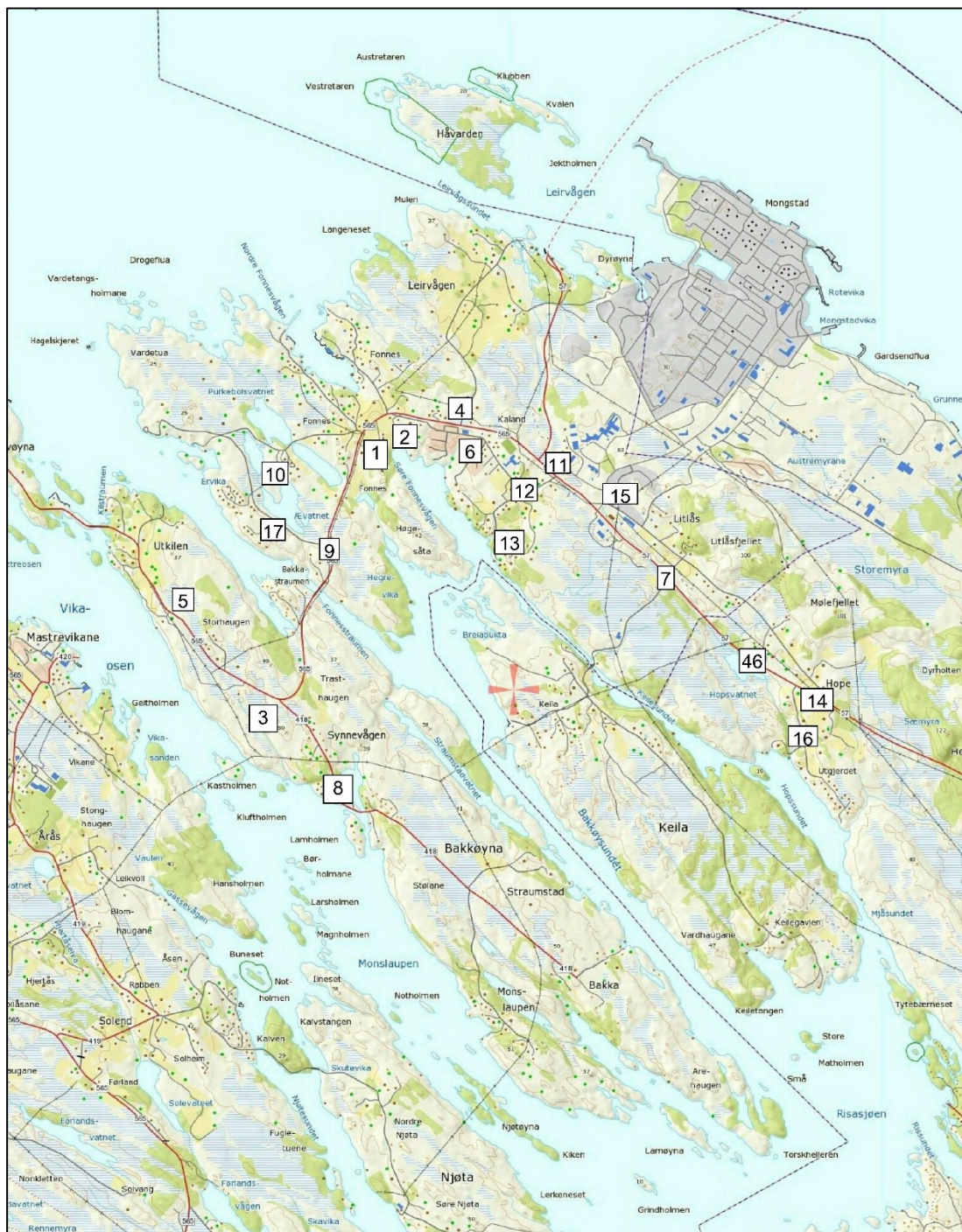
På kommunen sine nettsider vart det også oppmoda til at innbyggjarane skulle kome med innspel til planen.

I tillegg til innspela frå elevane var det 11 andre innspel til planen. Desse var frå:

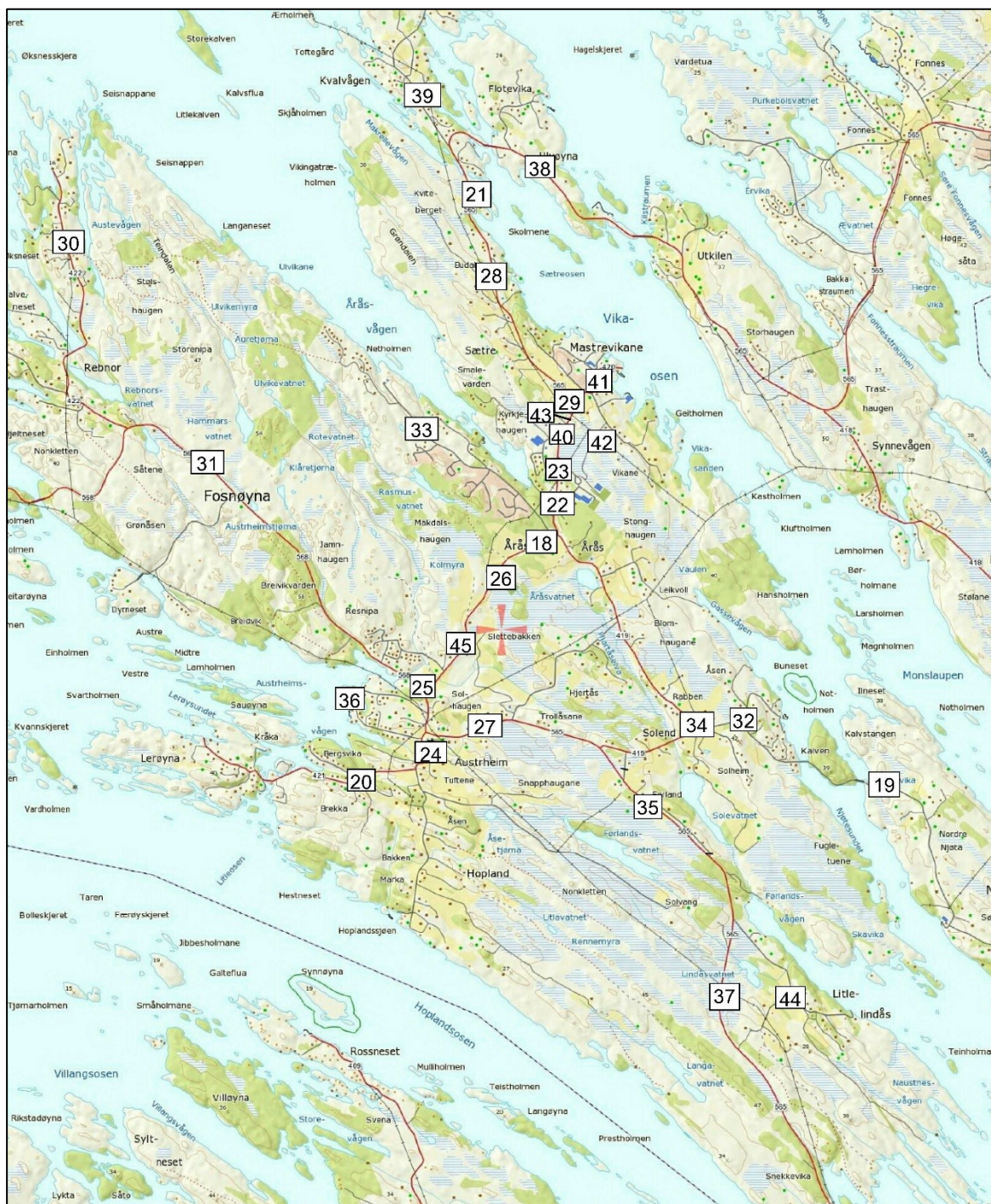
- Trygg Trafikk
- Foreldregruppa i Bergsvik og Lerøyvegen
- Folkehelsekoordinator
- FAU ved Kaland barne- og ungdomsskule
- FAU ved Årås skule
- Busette i Bergsvik
- 5 private personar



#### 4.4.2 Utrygge punkt og strekningar



Figur 15: Utrygge punkt i Austrheim aust



Figur 16: Utrygge punkt i Austrheim vest

Det kom totalt 47 innspel som viser utrygge punkt og strekningar i kommunen. Utifrå innkomne innspel er det 33 merknadar på fylkesvegar og 14 merknadar på fylkesvegar.

### 4.4.3 Innspel på fylkesveggar

Tabell 7: Innspel på fylkesveggar

Nr. på kartet	Stadnamn, plassering	Problem	Innspel frå
1	Ervik krysset	Manglar overgang	2 elevar, privat innspel, Fønnesstraumen vel, FAU v Kaland skule
2	Fønnes krysset/ Gullaksskiftet	Manglar overgang, dårleg sikt, stor trafikk, sikthindrande vegetasjon	3 elevar, privat innspel, Fønnesstraumen vel, FAU v Kaland skule, Folkehelsekoordinator
3	Bakkakrysset	Høgt fartsnivå i krysset, manglar GS-veg	1 elev, FAU v Kaland skule, Folkehelsekoordinator
4	Kryss ved Joker Fønnes/ Leirvågkrysset	Dårleg sikt, manglar GS-veg/fortau	2 elevar, FAU v Kaland skule
5	Strekning FV 565 Årås- Fønnes	Høgt fartsnivå, manglar GS-veg, for smalt	1 elev, privat innspel, Fønnesstraumen vel, Folkehelsekoordinator
7	Kjeilen krysset	Stor trafikk i krysset, manglar GS-veg	1 elev
8	Synnevågen	Smal veg, dårleg lys ved busstopp	1 elev
9	Straumshaugane/ Vardevegen	Manglar overgang, GS-veg, umogleg å sykle, for smalt og for dårleg sikt	1 elev, FAU v Kaland skule (Synnevågen-Ervik krysset)
11	Busstopp ved FV 57	Manglar lys	1 elev
14	Hope ved bensinstasjon	Stor trafikk, manglar sikra overgang	5 elevar
18	Gangfelt ved gamle kommunehuset/bedehuset	Høgt fartsnivå, krapp sving med dårleg sikt rett før, dårleg plassering ved utkjørsel til Åråsfeltet, bilar stoppar ikkje for elevar	4 elevar
20	Kryss Bergsvika ved busstoppet/ Lerøy svingen	Høgt fartsnivå, uoversiktleg, mange born som bur og leikar i området, dårleg sikt	3 elevar, foreldregruppa i Bergsvik og Lerøyvegen, busette i Bergsvik
21	Strekninga FV 565 Budalen-Toftgård	Høgt fartsnivå, manglar GS-veg, for smalt å gå langs vegen, dårleg utforma avkjørslar og kryss, vegen ikkje tilpassa trafikkmengda, manglar gatelys, dårleg sikt langs vegen	6 elevar, FAU v Årås skule, Folkehelsekoordinator
22	Åråsdaalen	Dårleg sikt ved gangfelt, mange lastebilar	3 elevar
23	Overgang ved seniorsenteret/ Åråsbrekka/Nordliheimen	Vanskeleg å kome over vegen, uoversiktleg, manglar trygg overgang, stor trafikk, høgt fartsnivå, buskar	11 elevar, Folkehelsekoordinator

24	FV 421 Bergsvika- kirkegården	Manglar GS-veg, overgang og gatelys, høgt fartsnivå	3 elevar, foreldregrupper i Bergsvik og Lerøyvegen
25	Rundkøyring FV 565 x 568, mot Sæverøy	Stor trafikk når ferje kjem, manglar overgangsfelt, høgt fartsnivå, manglar fortau	3 elevar, foreldregrupper i Bergsvik og Lerøyvegen
26	Overgang ved idrettspark/samfunnshuset	Manglar overgangsfelt, stor morgontrafikk	5 elevar, foreldregrupper i Bergsvik og Lerøyvegen, FAU v Årås skule
27	Strekninga kyrkja- Førland	Stor trafikkmengd, høgt fartsnivå, manglar GS-veg, farleg å gå over vegen grunna dårleg sikt i svingar	8 elevar
28	FV 565 ved gamle biblioteket	Manglar gatelys, manglar GS-veg, høgt fartsnivå, dårleg sving, dårleg utforma busslomma	1 elev
29	Mastrevik krysset, overgang	Manglar overgang, høgt fartsnivå	3 elevar
30	Øksnes	Manglar gatelys, GS-veg, smal veg, «vassdam i vegen»	3 elevar
31	Strekninga FV 568 rundkøyring-Øksnes krysset	Stor trafikk, høgt fartsnivå	2 elevar
34	Solend krysset og Solend	Manglar fortau, manglar gatelys	4 elevar
35	Veg ved Førland	Manglar gatelys, manglar overgang	1 elev
37	Strekning FV 565 Austrheim-Snekkevika	Manglar GS-veg, dårleg sikt mot mjuke trafikantar	3 elevar, privat innspel, Folkehelsekoordinator
38	FV ved Ulvøyna	Manglar gatelys, manglar GS-veg	1 elev
40	Kryss med fotgjengarovergang frå skule til kommunehuset/postterminal	Mange store bilar ved postterminal gjer krysset uoversiktleg, spesielt på haust- og vinterdagar	2 elevar
41	Kryss Myravegen-Mastrevikvegen	Manglar overgang (anbefalt opphøyd)	FAU v Årås skule
43	Ulogisk avslutning av 40-sone i sentrum	I aust er det veldig kort 50-sone ved Mastrevikane, 50-sone ved krapp sving i vest, kan forlengast	privat innspel
45	Strekning samfunnshuset-rundkøyring	Mange syklistar brukar ikkje sykkelsti, fartsgrense verkar for lågt for bilistar.	privat innspel
46	Hope/Littås- Mongstadkrysset	Manglar GS-veg	FAU v Kaland skule
47	Busshaldeplasser for skulebuss	Belysning der kor det ikkje fins frå før av	FAU v Årås skule

#### 4.4.4 Innspel på kommunale vegar

Tabell 8: Innspel på kommunale vegar

Nr. på kartet	Stadnamn	Problem	Innspel frå
6	Strekning Fønnes senter- Kaland skule- Danielkrysset	Stor trafikk når elevane går til/frå skulen, manglar fortau/GS-veg, for høgt fartsnivå, mange bussar, dårleg utkjørsel mellom Sverre Kaland og kommunale bustader, dårleg sikt for/mot syklistar	6 elevar, privat innspel, Fønnes-straumen vel, FAU v Kaland skule
10	Ævatnet	For smalt og for dårleg sikt, for mange buskar langs vegen	1 elev
12	Krysset Kalandsjøen	Uoversiktleg, høgt fartsnivå, dårleg sikt, manglar godt tilbod for mjuke trafikantar	4 elevar
13	Kalandsjøen	Manglar belysning, dårleg sikt i sving	2 elevar, FAU v Kaland skule
15	Gangfelt ved Mongstad rundkøyring/ Tess-Voith	For høgt fartsnivå forbi gangfeltet	2 elevar
16	Nedre Hope	Manglar gatelys	1 elev
17	Vardetangen	Manglar fortau, gatelys; busstopp ved hovudvegen ligg på brua, bør flyttast nærare	privat innspel, Fønnes-straumen vel, FAU v Kaland skule, Folkehelse-koordinator
19	Njøtevegen	Manglar gatelys og GS-veg	1 elev
32	Strekning Solend-Njøta	Høgt fartsnivå, manglar GS-veg, manglar gatelys	2 elevar
33	Åråsvågen	Høgt fartsnivå, manglar overgang; smal veg ved nr 69 til 73 og høgt fart	4 elevar, privat innspel
36	Lagmannsneset	Manglar gatelys	1 elev
39	veg frå hovudvegen til Kvalvågen	Manglar gatelys	1 elev
42	Gangveg mellom Austrheimshallen og Vikane	Manglar belysning, vegetasjon veks fort	Folkehelse-koordinator
44	veg frå fylkesvegen til Litle Lindås	Mørkt og uoversiktleg veg	Kommunen

## 5 Tiltak

Utifrå ulykkesstatistikk og registrering av utryggleik er det utarbeida ei tiltaksliste for planen. Dette er både fysiske og haldningsskapande tiltak.

### 5.1 Tiltak i førre trafikksikringsplan

Denne kommunedelplanen er ein revisjon av trafikksikringsplanen frå 2009. Kommunestyret vedtok følgjande prioritering:

Tabell 9: Oversikt over tiltak i førre trafikksikringsplan

Nr	Stad	Tiltak	Status
1	Miljøgate langs fylkesvegen 565 frå bensinstasjon XY til kryss med veg frå Åråsmarka.	Må sikre gang og sykkeltrafikken.	Det er ikkje bygd miljøgate på strekningen, men fartsgrensa er skilta ned til 40 km/t. Det er også merka opp 2 gangfelt og etablert 5 fartshumpar på strekningen. Planen vil truleg inngå i Nordhordlandspakken.
2	Kaland skule og barnehage. Ferdiggjøring av område for busstopp og parkering. Skilting og oppmerking.	Skilting og oppmerking	Skilting og oppmerking er utbetra.
3	Rundkjøring ved Årås skule. I samband med utviding av idrettsanlegget må køyremønsteret, tilkomst, mm. sjåast i ein heilskap.	Må vurderer å flytte av- og påstiging vekk frå rundkjøringa.	Situasjon er noko betra, men arbeidet med planlegging av området framheld.
4	Kalvsundet byggefelt	Redusert fart og fartsdemparar.	Tiltak er utført.
5	Fylkesveg 565 frå Årås til Slettebakkane.	Auka fartsgrense frå Samfunnshuset til ny rundkøyring til 60 km/t. Bør takast opp med Vegvesenet når arbeidet med nybygd gang- og sykkelveg er ferdig.	Ikkje skilta opp til 60 km/t.
6	Siktrydding av granhekk ved Samfunnshuset.	Få til betra sikt ved utkøyring frå Samfunnshuset	Tiltak er utført for denne gang. Det er eigar/brukar av ein avkøyrse som i utgangspunktet har ansvaret for å holde frisikt i orden.
7	Byggja nytt vegkryss på Rv565 - Fylkesveg FV 418 Bakka.	Eksisterande vegkryss må stengast. Det må byggast nytt kryss på bakketoppen med ny samankoplingsveg.	Ikkje utført. Ikkje prioritert finansiert til og med 2016. Truleg trong for formell plan.

8	Gang og sykkelveg frå Mongstad-krysset til Fønnes Senter.	Vurdering av behov ved flytting av senterfunksjonar og nytt byggefelt.	Ikkje utført. Reguleringsplan for strekninga er godkjent, men ikkje prioritert finansiert til og med 2016. Det er satt krav om bygging av gang- og sykkelveg på ein kort del av strekninga i samband med utbygging av næringsområde N05, Lervågkrysset.
9	Gang og sykkelveg Mastrevik - Ulvøy	Dette prosjektet er for tida under regulering	Ikkje utført. Strekninga er under regulering. Forventa godkjent plan i 2016.
10	Fønnes krysset	Senke kantstein, flytta skilt m.m.	Kantstein er utbetra.
11	Ervik krysset	Senke kantstein m.m.	Kantstein er utbetra.

## 5.2 Effekt av tiltak

Ein rapport frå transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 851/2006) peikar på kva effekt ein får av ulike trafikksikringstiltak (endring i %, skadde og drepne). Dersom ein lagar eit opphøgd gangfelt på ein stad der det ikkje er gangfelt frå før, vil tal ulykker reduserast med 39 %. Dersom ein merkar opp eit vanleg gangfelt (berre striper i vegen) vil ulykkene auke med 26 %. Vanleg oppmerka gangfelt har altså ein negativ effekt på trafikksikkerleiken. Vi ser elles at fartshumpar i bustadvegar har veldig god effekt på ulykkene.

Det er altså ikkje gitt at talet på ulykkene automatisk går ned dersom ein set inn tiltak. Statens vegvesen har utarbeida ein eigen rettleiar Handbok V127 «Gangfeltkriteriar» med anbefalingar om kortid det kan etablerast nytt gangfelt (eller behalde eksisterande) gitt eit sett med kriteriar som fartsgrense, fartsnivå, trafikkmengd, talet på kryssingar i makstimen og vegtype. Dersom det vert etablert gangfelt der kriteria ikkje er oppfylt, kan dette gje auke i ulykkestalet. I tilfelle der gangfeltkriteria ikkje er oppfylt, kan ein etablere eit tilrettelagt kryssingspunkt med nedsenka kantstein, betre siktilhøve, betre lystilhøve osv.

Tabell 10: Effekt av eventuelle trafikksikrings tiltak, kjelde: Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI, 2006

Tiltak	Effekt av tiltak
Etablering av vanleg gangfelt	Kan gi auking i ulykker. Verknaden er avhengig av køyrehastighet, tal fotgjengar og ÅDT.
Opphøga gangfelt	-49 % fotgjengarulykker
Refuge i gangfelt	-18 % fotgjengarulykker
Gang- og sykkelveg	-10 % fotgjengarulykker
Sykkelveg- berre for syklistar	-5 % fotgjengarulykker
Dobling av tal stasjonære fartskontrollar	-1 % av alle ulykker
Signalregulering av gangfelt	-12 % fotgjengarulykker
Fortau med kantstein	-5 % fotgjengarulykker
Nedsett fartsgrensa 80 til 70 km/t	-14 % av alle ulykker
Nedsett fartsgrensa 70 til 60 km/t	-14 % av alle ulykker
Nedsett fartsgrensa 60 til 50 km/t	-16 % av alle ulykker
Miljøgate	-15 % av alle ulykker

Strekningar med automatisk trafikkontroll	-48 % av alle ulykker
Fartshumpar i bustadvegar	-50 % av alle ulykker
Belysning på tidligare vegar utan lys	- 25 % ulykker i mørket
Utbetring av vegen sitt sideterreng	-22 % utforkjøringsulykker

### 5.3 Forslag til fysiske tiltak med prioritering

Basert på registrerte ulykker og utryggleik, er det laga ei liste med forslag til fysiske tiltak med prioritering for å betre trafikktryggleiken i kommunen. Overordna mål er å etablera gjennomgåande gang- og sykkelveg langs heile fylkesveg 565.

Tabell 12 og Tabell 13 syner ei oppsummering og prioritering av tiltaka som er retta mot å redusere ulykker og utryggleiken til innbyggjarane i Austrheim kommune. Kvant tiltak har fått ein kostnadskategori, sjå tabell under.

Tabell 11: Kostnadskategori

Fargekode	Kostnad
Grøn	< 1 mill. kr
Oransje	1 – 5 mill. kr
Rød	> 5 mill. kr

Tabell 12: Prioriterte tiltak over 5 millionar kr

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet, figur 15 og 16	Kostnads kategori
1	Ervik krysset (med Fønnes krysset)	Det føreligg ein ferdig plan for utbetring av strekninga, som inkluderer ny gang- og sykkelveg.	1	
2	Strekning Fønnes senter-Kaland skule	Etablera fortau eller GS-veg	6	
3	Strekning Kaland skule-Danielskrysset	Etablera fortau eller GS-veg	6	
4	Strekning FV 565 Årås-Fønnes (første byggetrinn går til Kilstraumen)	<u>Langsiktig tiltak:</u> etablera gang- og sykkelveg. Det er i gang reguleringsplanarbeid for fyrste delen av strekninga, frå Årås mot Kilstraumen.	5	
5	Straumshaugane/Vardetangen (busstopp og fortau langs Vardetangen)	Etablera busslomme på ei side av vegen (for begge retningar). Denne bør liggje på nordsida av vegen, i nærleiken av vegen Vardetangen. Dette ville løyst ut to dårlege busstopp ved brua. Då slepp ein kryssing av fylkesvegen, sidan all	9	



Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet, figur 15 og 16	Kostnads kategori
		busetting ligg på nordsida, inn Vardetangen.		
6	Strekning FV 565 Austrheim- Fosnstraumbua	Etablere gang og sykkelveg	37	
7	Hope- Litlås- Mongstadkrysset (gang og sykkelveg langs fylkesvegen)	Etablere langsgående gang- og sykkelveg langs fylkesvegen.	46	
8	Strekning FV 568 rundkøring- Øksnes krysset	Vegutbetring og etablering av gang- og sykkelveg	31	
9	Strekning Mongstad krysset- Fønnes Senter	Etablere samanhengande gang og sykkelveg frå Mongstad-krysset til Fønnes Senter, samt etablere trafikksikker kryssing for gåande.	frå førre plan	

Tabell 13: Prioriterte tiltak under 5 millionar kr

PRIORITET	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet, figur 15 og 16	Kostnads-kategori
1	FV 421 Bergsvika- kyrkjegarden	<u>Langsiktig tiltak</u> er å utbetre vegen slik at den er brei nok for alle trafikantar. <u>Strakstiltak</u> : etablere samanhengande belysning langs strekningen.	24	
2	Kryss Bergsvika ved busstoppet/ Lerøy svingen (tilleggsbelysning ved leskuret, sikre siktsoner i krysset)	Området er utflytande, med utviding for busstopp. Busslomme bør flyttast vekk frå kryssområdet. Det bør setjast opp lysstolpe ved haldeplassen (strakstiltak). Siktzone må sikrast. Det bør foretas fartsmålingar, og dersom det er registrert høg fart kan fartsreducerande tiltak etablerast.	20	

PRIORITET	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet, figur 15 og 16	Kostnads-kategori
3	Bakkakrysset (60-sone eller utbetring av siktsone i innerkurve)	<u>Langsiktig, meir krevjande tiltak:</u> Utbetre kurvatur i krysset, eventuelt vurdere ei alternativ plassering. <u>Strakstiltak:</u> Utbetre siktsone i innerkurve, krev grunnerverv og sprenging. <b>Alternativt:</b> etablere 60-sone forbi krysset. Både horisontal kurvatur (radius ca. 100 m) og siktforhold (ca. 10x90 m) tilseier 60-sone.	3	60-sone
4	Gangfelt ved gamle kommunehuset/ bedehuset	<u>Strakstiltak:</u> Det bør etablerast fartshump rett før svingen frå aust sida, kanskje også frå vest. Fartsnivået i kryssingspunktet kan då ikkje vera over 45 km/t.	18	
5	Gangfelt ved Mongstad rundkøyning/ Tess-Voith (skilte lågare fartsgrense)	Ved Mongstad rundkøyning er ikkje fartsgrensa langs fylkesvegen skilta ned, dvs. at er det 80-sone. Det fins ikkje nytt fartsgrenseskilt på vegen mot Mongstad, det vil sei at fartsgrensa på 80 km/t framleis er gjeldande. Likevel er det plassert gangfelt i plan på den vegen (maks fartsgrense ved gangfelt i plan er 50 km/t). Det er godt belyst og skilta, men fartsnivået er for høgt. Fartsgrensa mot Mongstad må skiltast ned forbi gangfeltet. Det må skiltast ned til 60 km/t også langs fylkesvegen 57. Iht. Vegvesenet sitt nyaste rundskriv nr. 2015/15 må fartsgrense ved rundkøyning vera 60 km/t eller lågare.	15	
6	Ulogisk avslutning av 40-sone i sentrum (endre skilting)	Sjå Figur 4. Det er berre 180 m med fartsgrense 50. Fartsgrense 50- skilt bør fjernast og fartsgrense 40	43	

PRIORITET	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet, figur 15 og 16	Kostnads-kategori
		bør forlengast frå sentrum og mot Mastervikane.		
7	Belysning langs veg mellom fylkesvegen og Litle Lindås	Belysning langs vegen. Oppsetting av fartsgrenseskilt ved kryssa.	44	
8	Kommunesenteret i Årås	Det bør utarbeidast områdeplan/ reguleringsplan for heile kommunesenteret. Planen bør omfatte heile strekningen frå Mastrevik krysset og forbi det gamle kommunehuset. Det bør vurderast rundkøyring ved kommunehuset, samt å endre linjeføring ved det gamle kommunehuset.	Årås	
9	Årås skule	Etablering av rundkøyring ved skule. Planen er ferdig vedtatt.	frå førre plan	
10	Strekning samfunnshus-rundkøyring mot Sævrøy	Det bør sjås på fartsgrense mellom samfunnshuset og rundkøyringa, samt fartsdempande tiltak ved kryssingspunkt.	46	
11	Krysset til Årås skule	Det bør vurderast å stramme opp krysset. Oppmerking bør endrast. Deleøy på sekundærveg og tilleggsbelysning kan vurderast.	40	
12	Haldeplassar for skulebuss	Det bør etablerast belysning på haldeplassar kor skulebuss stoppar.	heile kommunen	

## 5.4 Andre tiltak

Statistikken over ulykkene i Austrheim syner at rundt 75 % av ulykkene er utforkjørings- og møteulykker. Samtidig viser ulykkeskart at ulykkene skjer på ulike stader i kommunen (eit fleirtal langs fylkesvegen). Dette tyder på at det ikkje er enkeltpunkt/kryss som er særskilt utsatt. Heller er det trafikantane sjølve som truleg er hovudårsaka til ulykkene. Dette stemmer godt overeins med forskning frå landet elles. For å betra åtferd blant trafikantane bør ein difor også sjå på ikkje-fysiske tiltak. Dette er fyrst og fremst haldningsskapande arbeid i form av opplæring og informasjon. Haldningsskapande tiltak er også svært viktig for andre grupper enn sjåførane. Særskilt viktig er det at born og ungdom lærer seg gode trafikkvanar.

Kommunen har avtale med entreprenør om kantslått langs kommunale vegar. Dette er eit tiltak for å betre tryggleiken til både køyrande og mjuke trafikantar. Ein gong i året skal kommunen oppfordra innbyggjarane til å sjå til vegetasjon, blant anna hekkar, langs eige eigedom. Oppfordringa kan anten skje med flygeblad i posten, eller med informasjon via lokalavisene og heimesida.

### 5.4.1 Haldningsskapande arbeid

Austrheim kommune tek haldningsskapande arbeid på alvor, og jobbar aktivt med å styrke det haldningsskapande arbeidet i kommunen.

Under følgjer eit oversyn over haldningsskapande arbeid som er i gang i Austrheim:

- Frå neste år legg begge ungdomsskulane opp til valfaget «trafikk». Dette er eit viktig steg i haldningsarbeidet opp mot ungdom. Faget har to hovudmål: Mennesket i trafikken og Risiko og sikkerhet. Informasjon om faget: <https://www.tryggtrafikk.no/tema/skole/trafikk-valgfag/>
- Årleg vert det gjennomført eit trafikkarrangement retta mot elevar på vidaregåande skular (russen), arrangert av TSU.
- Lokale blålysetatar gjennomfører annakvart år arrangement med fokus på trafikktryggleik. Arrangementet er ope for alle, men skuleelevar vert spesielt invitert.
- Samarbeid med Trygg Trafikk i barnehagar og skular
- Farts-/tryggleikskontrollar. Lensmannskontoret.
- Statens Vegvesen har over fleire år hatt ein bilbeltekampanje. Kampanjen er en kombinasjon av kontrollinnsats, informasjon og skilting langs vegnettet.
- Andre relevante kampanjar i regi av Statens Vegvesen er: "Stopp og sov", "Del veien».

Statens Vegvesens sine kampanjar:



### 5.4.2 Trafikksikker kommune

Trygg Trafikk ynskjer å gje kommunane hjelp og støtte til å arbeide med trafikksikkerhet. Gjennom eit systematisk arbeid for eit trygt lokalmiljø, kan kommunen verte sertifisert som trafikksikker kommune. Trygg Trafikk har utarbeida kriteriar for ein trafikksikker kommune. Å verte godkjent tyder ikkje at det

ikkje skjer trafikkulykker, men godkjenninga er eit kvalitetstempel for godt, målbevisst og heilskapleg arbeid med trafikksikkerheit. For å lukkast må alle kommunen sine etatar involverast i arbeidet, og den enkelte etatsleiar ta sitt delansvar. Arbeidet må forankrast i den politiske og administrative leiinga.

#### Kriteriar for trafikksikker kommune:

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikksikringsarbeidet hjå ordførar og rådmann. Delansvar kan liggje hjå den enkelte etatsleiar
- Kommunen har eit utval med ansvar for trafikktryggleik
- Kommunen har innarbeida trafikksikkerhet i HMS/ internkontrollsystemet som inneheld reglar for reiser og transport i kommunen sin regi, og ved kjøp av transporttenester
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skadar) i kommunen
- Kommunen har ein trafikksikringsplan som er forankra i fylket sin trafikksikringsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Planen ivaretek både haldningsskapande / trafikantretta - og fysiske tiltak
- Kommunen har innarbeida kriteria / sjekklister for kommunen sin sektor (HR, barnehage, skule, kultur, helse og veg)
- Kommunen påverkar lag og foreningar til å innarbeide reglar for trafikktryggleik i si verksemd.

Eit godt trafikksikringsarbeid gjev igjen kommunen bra omdømme, færre skadar og fornøgde innbyggjarar.

Det ligg an til Austrheim vert sertifisert som «Trafikksikker kommune» 18.april. Austrheim vert då andre kommunen i Hordaland med denne sertifiseringa. Dette er eit stort steg der ein dokumentere at kommunen tek trafikktryggleik på alvor, gjennom å forankre trafikktryggleiken gjennom heile organisasjonen.

## 6 Økonomi

Trafikktryggleikstiltak i denne planen skal innarbeidast i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over fleire år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriterast i budsjettet kvart år frå 2016 til og med 2022.

Einingsleiarar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innafør eige budsjettområde.


I fylgje Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, har Hordaland fylke avsett 16 mill. kroner til trafikantretta trafikktryggingstiltak i perioden. Av desse midlane er det avsett 3,2 mill. kroner til trafikantretta og haldningsskapande tiltak til kommunar, skular, barnehagar, lag og organisasjonar i fylket.


Ei godkjenning som trafikksikker kommune, vil stimulera til auka tildeling av fylkeskommunale midlar.

## 7 Vedlegg


### 7.1 Vedlegg 1: Innkomne merknader


Tabell 14: Forslag til fysiske tiltak på innkomne merknader


Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
1	Ervik krysset	Manglar overgang	Det føreligg ein ferdig plan for utbetring av strekninga, som inkluderer ny gang- og sykkelveg.
2	Fonnes krysset/ Gullaksskiftet	Manglar overgang, dårleg sikt, stor trafikk, sikthindrande vegetasjon	<u>Strakstiltak:</u> Det bør foretas fartsmålingar på staden. Viss fartsnivå er 45 km/t eller høgare, bør det etablerast fartsreduserande tiltak ved kryssingsstadet. Jf. V127 Gangfeltkriterier, pkt. 2.4. Gangfelt kan etablerast viss det er over 20 gåande i maksimal time. Jf. teljinga gjennomført av Statens vegvesen, er det under 20 kryssande i maksimal time. <u>Ønskelig tiltak:</u> Etablera gang- og sykkelveg, sjå også punkt 1 Ervik krysset
3	Bakkakrysset	Høgt fartsnivå i krysset, manglar GS-veg	<u>Langsiktig, meir krevjande tiltak:</u> Utbetre kurvatur i krysset, eventuelt vurdere ei alternativ plassering. <u>Strakstiltak:</u> Utbetre siktzone i innerkurve, krev grunnerverv og sprenging. <b>Alternativt:</b> etablere 60-sone forbi krysset. Både horisontal kurvatur (radius ca. 100 m) og siktforhold (ca. 10x90 m) tilseier 60-sone.
4	Kryss ved Joker Fonnes/ Leirvågkrysset	Dårleg sikt, manglar GS-veg/fortau	<u>Strakstiltak:</u> - fjerne vegetasjon i siktzone (fylkeskommunen er grunneiger)  Det gjeld også for siktzone i Leirvågkrysset <u>Langsiktig tiltak:</u> Etablera fortau eller gang- og sykkelveg samt vurdere opphøga gangfelt.
5	Strekning FV 565 Årås- Fonnes	Høgt fartsnivå, manglar GS-veg, for smalt	<u>Langsiktig tiltak:</u> gang- og sykkelveg. Det er i gang reguleringsplanarbeid for fyrste delen av strekninga, frå Årås mot Kilstraumen.


Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
6	Strekning Fønnes senter (brannstasjon)-Kaland skule-Danielkrysset	Stor trafikk når elevane går til/frå skulen, manglar fortau/GS-veg, for høgt fartsnivå, mange bussar, dårlig utkjørsel mellom Sverre Kaland og kommunale bustader, dårleg sikt for/mot syklistar	Etablera fortau eller GS-veg
7	Kjeilen krysset	Stor trafikk i krysset, manglar GS-veg	<u>Langsiktig tiltak:</u> Etablera GS-veg langs fylkesvegen, eventuelt alternativ trasé. Det er omlag 700 m av ny GS-veg som trengs for å kople Kjeilen med GS-systemet ved Mongstad rundkøyring.
8	Synnevågen	Smal veg, lite gatelys til busstopp	<u>Langsiktig tiltak:</u> utvide vegen <u>Strakstiltak:</u> kryssing av vegen mot busstopp mot Årås sjåast i samanheng med punkt 3 Bakkakrysset. Betre siktforhold eller nedsett fartsgrense vil gjere det tryggare å krysse vegen.
9	Straumshaugane/Vardetangen	Manglar overgang, GS-veg, umogleg å sykle, for smalt og for dårleg sikt; busslomme ved brua har dårlig baksikt, ingen tilrettelagt tilknytning til Vardetangen og dårleg belysning	
10	Ævatnet	For smalt og for dårleg sikt, mykje buskar langs vegen	Sikre at buskar langs vegen vert klipt.
11	Busstopp ved FV 57	Manglar lys	Det fins lysstolpe ved holdeplassen. Punktet utgår.
12	Krysset Kalandssjøen	Uoversiktleg, høgt fartsnivå, dårleg sikt, manglar godt tilbod for mjuke trafikantar	Krysset er utflytande og med dårleg sikt mot skule, sjå bilete under. Det er etablert fartshumpar på vegen, noko som truleg er eit godt farts-reduserande tiltak.  Vikepliktsskilt frå Kalandssjøen og mot kommunalvegen vil hjelpe med å forstå vegsystemet betre.



Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
13	Kalandsjøen	Manglar lys, dårleg sikt i kurve.	<p>Vegen er belyst på ein del av strekninga. Det er omlag 400 m (frå det ytste huset) som er ikkje belyst. Det anbefalast å fjerne vegetasjon langs vegen, spesielt i svingar for å «opne opp». Mestepart av arealet som må ryddast er på private eigendomar. Det er to svingar med særleg dårleg sikt, sjå utsnitt under.</p>  <p>Det må sprengast for å betre siktilhøva.</p>
14	Hope ved bensinstasjon	Stor trafikk, manglar sikra overgang	Dette er i Lindås kommune, innspel vidare sendast.
15	Gangfelt ved Mongstad rundkøyning/ Tess-Voith	For høgt fartsnivå forbi gangfeltet	<p>Ved Mongstad rundkøyning er ikkje fartsgrensa langs fylkesvegen skilta ned, dvs. at er det 80-sona. Det fins ikkje nytt fartsgrenseskilt på vegen mot Mongstad, det vil sei at fartsgrensa på 80 km/t framleis er gjeldande. Likevel er det plassert gangfelt i plan på den vegen (maks fartsgrense ved gangfelt i plan er 50 km/t). Det er godt belyst og skilta, men fartsnivået er for høgt. Fartsgrensa mot Mongstad må skiltast ned forbi gangfeltet. Det må skiltast ned til 60 km/t også langs fylkesvegen 57. Iht. Vegvesenet sitt nyaste rundskriv nr. 2015/15 må fartsgrense ved rundkøyning vera 60 km/t eller lågare.</p>
16	Nedre Hope	Manglar gatelys	Dette er i Lindås kommune, innspel vidare sendast.
17	Vardetangen	Manglar fortau, gatelys	Det manglar veglys langs fylkesvegen ved krysset ved Vardetangen og langs Vardetangen. Det er utarbeida plan som visar nytt fortau mot bustadområde.

Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
18	Gangfelt ved gamle kommunehuset/ bedehuset	Høgt fartsnivå, krapp sving med dårleg sikt, dårleg plassering av kryssingspunkt ved utkjørsel til Åråsfeltet, bilar stopper ikkje for mjuke trafikantar.	<p><u>Langsiktig tiltak:</u> veglinja bør slakast ut på sikt. Skisse under.</p>  <p><u>Strakstiltak:</u> Det bør etablerast fartshump rett før svingen frå aust sida, kanskje også frå vest. Fartsnivået i kryssingspunktet kan då ikkje vera over 45 km/t.</p>
19	Njøtevegen	Manglar gatelys og GS-veg	<u>Langsiktig tiltak:</u> vegutviding slik at det er nok plass for alle trafikanttypar.
20	Kryss Bergsvika ved busstoppet/ Lerøysvingen (Nyvegen)	Høgt fartsnivå, uoversikleg, mange born som bur og leikar i området, dårleg sikt.	<p>Området er utflytande, med utviding for busstopp. Busslomme bør flyttast vekk frå kryssområdet. Det bør setjast opp lysstolpe ved haldeplassen (strakstiltak). Siktzone må sikrast.</p> <p>Det bør foretas fartsmålingar, og dersom det er registrert høg fart kan fartsreducerande tiltak etablerast.</p>
21	Strekning FV 565 Budalen- Toftegård	Høgt fartsnivå, det manglar GS-veg, det er for smalt å gå langs vegen, det er dårleg utforma avkjørslar og kryss, vegen er ikkje tilpassa så stor trafikk, det manglar gatelys og det er dårleg sikt langs vegen.	Reguleringsplanarbeidet for strekninga er i gang. Det skal etablerast ny gang- og sykkelveg og veg og avkjørslar skal utbetrast.
22	Åråsdalen	Ikkje tilfredsstillande sikt for kryssingspunkt, mange lastebilar	Se punkt 18.
23	Overgang ved seniorsenteret/ Åråsbrekka/ Nordliheimen	Vanskeleg å komme over vegen då det er uoversikleg og det manglar ein godt utforma overgang. Det er stor trafikk, høgt fartsnivå og buskar som hindrar sikt.	<p>Tiltak er utført i hausten 2015, rett etter innspel kom.</p> <p>Ein kan vurderast å utføra fartsmålingar. Dersom fartsnivået er for høgt må det vurderast fartsreducerande tiltak.</p>
24	FV 421 Bergsvika- kyrkjegarden	Manglar GS-veg, overgang og gatelys. Høgt fartsnivå.	<p><u>Langsiktig tiltak</u> er å utbetre vegen slik at den er brei nok for alle trafikantar.</p> <p><u>Strakstiltak:</u> etablere samanhengande belysning langs strekningen.</p>

Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
25	Rundkøyring FV 565 x 568, mot Sæverøy	Stor trafikk når ferje kjem, manglar fortau og overgangsfelt, høgt fartsnivå.	Det fins tilrettelagt kryssingspunkt ved rundkøyring. Det fins fortau langs fylkesvegen. Tiltak: Forsterke belysning ved kryssingspunktet (sjå skisse under), oppsette skilt 142 <i>Barn</i> med undertekst «Skule» 
26	Overgang ved idrettspark/ samfunnshuset	Manglar overgangsfelt, stor morgontrafikk.	Kryssing må varslast. Det er mest sannsynleg under 20 kryssande i maksimal time, difor kan ikkje gangfelt etablerast. Skilt 142 <i>Barn</i> passer truleg best i stadet. Forsterka belysning må vurderast. Fartsreducerande tiltak må vurderast, (fartsnivået ikkje kan vera større enn 45 km/t i kryssingspunktet).
27	Strekninga kyrkja-FV 419	Stor trafikk, høgt fartsnivå, manglar GS-veg, farleg å gå over vegen grunna dårleg sikt i kurve.	<u>Langsiktig tiltak:</u> utbetring av veg og gang- og sykkelveg <u>Tiltak på kort sikt:</u> rydding av sideområde i 80-sonen, det er krav til 5 m brei tryggleiksavstand for vegar med 80-fartsgrense og ÅDT under 1500. Tiltaket vil betre trafikktryggleik på strekninga og samstundes leggja til rette for framtidig utbygging.
28	FV 565 ved gamle biblioteket	Manglar gatelys og GS-veg, høgt fartsnivå, krapp kurvatur, dårleg utforma busslomma.	Punktet ligg innafor område for pågåande reguleringsplan. Innspel kan vidaresendast til planleggarane.
29	Mastrevik krysset, overgang	Manglar overgang, høgt fartsnivå.	Punktet ligg innafor område for pågåande reguleringsplan.
30	Øksnes	Manglar gatelys, GS-veg, smal veg, utilstrekkelig avrenning	Skuleborn har fri skuleskyss per i dag. På lang sikt bør vegen utvidast slik at det er plass til alle trafikantar.
31	FV 568 Sævrøyvegen, strekning frå rundkøyring til Øksnes krysset	Stor trafikk, høgt fartsnivå	<u>Langsiktig tiltak:</u> vegutbetring og etablering av gang- og sykkelveg
32	Strekning Solend-Njøta	Høgt fartsnivå, manglar GS-veg og gatelys	<u>Langsiktig tiltak:</u> vegutbetring og gang- og sykkelveg
33	Åråsvågen	Høgt fartsnivå, manglar overgang; smal veg ved nr 69 til 73	<u>Langsiktig tiltak:</u> etablering av fortau langs vegen

Nr. på kartet	Stad	Problem (henta frå innspela)	Vurdering
34	Solend krysset og Solend	Manglar fortau og gatelys	<u>Strakstiltak</u> : Belyse busstopp, oppsetting av vegvisning skilt <u>Langsiktig tiltak</u> : Utbetre krysset og flytte busstopp vekk frå kryssområde
35	Veg ved Førland	Manglar gatelys og overgang	<u>Langsiktig tiltak</u> : gang- og sykkelveg med belysning <u>Strakstiltak</u> : fjerne sidehinder frå 5 m bred tryggleikssone
36	Lagmannsneset	Manglar gatelys	<u>Langsiktig tiltak</u> : Sette opp gatelys
37	Strekning FV 565 Austrheim-Fosnstraumbrua	Manglar GS-veg, dårleg sikt mot mjuke trafikantar	<u>Langsiktig tiltak</u> : byggje gang- og sykkelveg
38	FV ved Ulvøyna	Manglar gatelys, manglar GS-veg	Strekningen ligger i området for en ny reguleringsplan for gang og sykkelveg.
39	Veg frå hovudvegen til Kvalvågen	Manglar gatelys	Det bør sjåast i samanheng med utbetring av krysset med fylkesvegen.
40	Kryss med fotgjengarovergang frå skule til kommunehuset/postterminal	Mange store bilar ved postterminal gjer krysset uoversiktleg, spesielt på haust- og vinterdagar	Tilleggsbelysning ved gangfeltet vurderast.
41	Kryss Myravegen-Mastrevikvegen	Manglar overgang	Det er ikkje grunnlag for å etablera overgang i krysset. Kryssingspunkt er tilrettelagt. Det bør etablerast gatelys ved kryssingspunktet og siktsoner bør sjekkast. 
42	Gangveg mellom Austrheims- hallen og Vikane	Manglar lys, vegetasjon veks fort	<u>Strakstiltak</u> : rydde vegetasjon <u>Langsiktig tiltak</u> : belysning bør etablerast langs gang- og sykkelvegar
43	Ulogisk avslutning av 40-sone i sentrum	Svært kort 50-sone ved Mastrevikane i aust	Sjå Figur 4. Det er berre 180 m med fartsgrense 50. Fartsgrense 50- skilt bør fjernast og fartsgrense 40 bør forlengast frå sentrum og mot Mastervikane.
44	Veg mellom fylkesvegen og Litle Lindås	Mørk og uoversiktleg veg. Høgt fartsnivå, 50km/t skilt manglar.	Belysning langs vegen. Oppsetting av fartsgrenseskilt ved kryssa.
45	Strekning samfunnshuset-rundkøyring	Fleire syklistar bruker ikkje sykkelsti, fartsgrense verkar som for lågt for billistar	<u>Strakstiltak</u> : skilt 522 Gang- og sykkelveg settast opp. Fartsgrense kan vurderast endrast til 60 km/t etter kryssingspunkt ved samfunnshuset. Det er liten aktivitet på sida av vegen og god separering mot mjuke trafikantar.
46	Hope/ Litlås-Mongstad- krysset	Manglar GS-veg	Langsiktig tiltak: Langsgående gang- og sykkelveg bør etablerast langs fylkesvegen.
47	Busshaldeplasser for skulebuss	Lys manglar fleire stader	Fleire haldeplassar utan lys er omtala.

## 7.2 Vedlegg 2

Veileder for trafikksikker kommune, Trygg Trafikk