



Austrheim kommune

► Kommunedelplan for Trafikksikring 2022-2030

Oppdragsnr.: 52103366 Dokumentnr.: 01 Versjon: D02 Dato: 2022-24.03



Oppdragsgjevar:	Austrheim kommune
Oppdragsgjevars kontaktperson:	Asbjørn Nagell Toft, avdelingsleiar plan, bygg, oppmåling og miljø
Rådgjevar	Norconsult AS, Bergen
Oppdragsleiar:	Daria Romanowska Løseth (Norconsult)
Fagansvarleg:	Daria Romanowska Løseth
Andre nøkkelpersonar:	Mats Korneliussen (Norconsult) Per Lerøy, ordførar i Austrheim kommune Rolf Henning Myrmel, avdelingsleiar teknisk drift Anita Soltveit, ungdomskoordinator Bjørnar Fjellhaug, kommunedirektør

Planprosess:

Formannskapet vedtok den 28.01.2021 oppstart av arbeid med **Kommunedelplan for trafikksikring for Austrheim kommune 2022 - 2030**. Totalt kom det 21 innspel til planen frå offentlege, innbyggjarar og lag/organisasjonar i samband med planoppstarten.

Arbeidsgruppa har fått god hjelp av tilsette i Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune i dette planarbeidet, både skriftleg og muntleg. Statens vegvesen v/ Svein Dortin Viken har sendt utskrift frå Straksregisteret med politiregistrerte ulukker.

Organisasjonen Trygg Trafikk har og bidrege aktivt på ulikt vis i arbeidet med denne kommunedelplanen.

Kommunedelplan for trafikksikring for Austrheim kommune 2022-2030 var i perioden 21.10-31.12. 2021 på offentlig ettersyn. Det var formannskapet som den 21.10.2021 i sak 101/21 vedtok det. Planframlegget vart annonsert i lokalavis/heimeside/Facebook, offentlege instansar og lag vart tilskrivne. Frist for merknadar til planforslaget vart sett til 31.12.2021. Det kom inn 5 merknadar. Alle innspel er drøfta i arbeidsgruppa og konklusjonar teke saman med verksemda Norconsult. Etter planforslaget var på offentlig ettersyn og merknadar har kome inn så har Austrheim kommune teke den endelege oppgraderinga.

D02	2021-09-29	Endeleg rapport	DaRom	MatKor	DaRom
D01	2021-09-20	For gjennomlesing hos oppdragsgjevar	DaRom	MatKor	DaRom
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidd	Fagkontrollert	Godkjent

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

► Føreord

Trafikktryggleiksplanen har fokus på både fysiske tiltak og haldning/åtferdstiltak. Kommunen skal arbeide systematisk med dette, samt utføra dei fysiske tiltaka som er forankra og prioritert i gjeldande plan.

Austrheim kommune har i 2021 og våren 2022 arbeida aktiv med kommunedelplanen for trafikksikring, det har kome mange innspel og merknadar i planprosessen. Trafikktryggleik handlar om å kunne røra seg trygt i sitt eige lokalmiljø, både som fotgjengar, syklist og bilist uavhengig om ein er born, ungdom eller vaksen.

Kommunedelplanen for 2022-2030 vil danna grunnlaget for vidareføring av trafikktryggleiksarbeidet i Austrheim kommune. Trafikktryggleiksarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak og planen 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 difor viktig å sikre at planen blir følgt opp og at tiltaka vert gjennomført. Trong økonomi kan vera utfordrande. Det har sidan 2001 vore ein føresetnad for å kunne få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av trafikktryggleikstiltak på fylkes- og kommunalveg at kommunen har ein vedteken trafikktryggleiksplan.

Austrheim er pilotkommune som trafikksikker kommune, resertifisert i 2021, det forpliktar oss framover. Målet vårt er 0-visjonen. Dette betyr at alle delar av organisasjonen skal arbeide med trafikksikringsarbeidet og ha gode rutinar og system som varetek trafikktryggleiken i organisasjonen, det er no på plass.

Lag, organisasjonar, barnehagane, skulane, tilsette i kommunen, eldreråd, rådet for menneske med nedsett funksjonsevne, bussjåførar og mange private har engasjerte seg i planarbeidet, noko som har gjeve god innsikt i kvar problema er størst. Mange av innspela/merknadar har ført til justeringar og endringar i den endelege planen. Arbeidsgruppa har vore på synfaringar og møtt folk både på arbeid, heime, langs vegar og på skular/barnehagar i samband med dette planarbeidet.

Kommunedelplanen for trafikksikring 2022 - 2030 vil erstatta gjeldande trafikksikringsplan som gjaldt for perioden 2016 - 2023.

Austrheim kommune vil takka for gode faglege bidrag frå dei regionale etatane, både Vestland fylkeskommune (som og har gjeve tilskot til planarbeidet), Statens Vegvesen, Statsforvaltaren i Vestland og Trygg Trafikk, som alle har kome med både nyttig kunnskap og gode vurderingar til planarbeidet. Austrheim kommune vil og takka konsulenten Daria Romanowska Løseth frå Norconsult AS. Ho har samarbeida godt med kommunen, og sikra både framdrift og den faglege kvaliteten i sjølve plandokumentet.

Trafikksikringsarbeidet er godt forankra i kommuneleiinga og i den politiske leiinga i kommunen. Austrheim kommune håper at me med denne kommunedelplanen, og i samarbeid med lokale krefter og regionale etatar kan få gjort mykje godt trafikksikringsarbeid framover. Vedteken plan skal leggjast til grunn for det vidare arbeidet med trafikktryggleik i kommunen.

Samandrag

Austrheim har om lag 2900 innbyggjarar og er ein kystkommune med mykje gjennomgangstrafikk. Kommunen har spreidd busetnad og noko spreidde sørvisfunksjonar. Det kan vere ei stor utfordring, ikkje minst økonomisk, å lage gode trafikkløysningar. Særleg gjeld dette mjuke trafikantar i dei sentrale delane av kommunen. I perioden 2014-2020 har det skjedd 24 ulukker med personskade. I ulukkene vart totalt 31 personar skadd, 4 av desse hardt. Ingen vart drepne. Det er ingen tydeleg trend i ulukkesbildet, noko som kan vera på grunn av avgrensa tal på ulukker.

Det er ingen stader med opphopping av ulykker i kommunen, men majoriteten har skjedd langs fylkesvegane. I tillegg er det mange stader folk kjenner seg utrygge i trafikken. Det kom 59 innspel til planen frå offentlege og innbyggjarane i kommunen. Formannskapet vedtok den 21.oktober 2021 (sak 101/21) å leggja planforslaget ut på offentleg ettersyn. Det kom 5 merknadar til planforslaget. Alle merknadane er grundig handsama og kommentert i saksutgreiinga, dei som er teke til følgje er teke inn i kommunedelplanen. Ein kan difor trygt understreka at planarbeidet har fungert godt med omsyn på brei deltaking og involvering frå både kommunale einingar, frå lokale personar og organisasjonar med fleire. Alle som ville kunne ha delteke aktivt i planarbeidet.

Medlemmer i arbeidsgruppa har i planprosessen søkt og fått midlar til både fysiske ts-tiltak og til haldningsskapande arbeid i Austrheim kommune. Trafikktryggingsutvalet på fylket løyvde den 10.01.2022 95.000 kroner til arrangementet **Trafikksikring i Austrheim – frå barnehage til vaksen**. Det haldningsskapande arbeidet har såleis starta godt i 2022 og viktige haldningsskapande tiltak er kome med i kommunedelplanen.

Det er stor gjennomgangstrafikk i Austrheim kommune på Fv. 57 og Fv. 565. Denne er knytt til den store næringsaktiviteten i Mongstad-området og dei to ferjesambanda som ligg i kommunen. I samband med køyring til og frå ferje vert det til tider opplevd at enkelte trafikantar held høg fart, og er til fare for andre køyrande og for mjuke trafikantar langs vegane. Tiltak for å redusera risikoen med den store gjennomgangstrafikken i kommunen må prioritertast. Det viktigaste større t/s tiltaket no er å byggja heile eller deler av den regulerte **gang-og sykkelvegen frå Mastrevik mot Kilstraumen på Fv. 565**. Det same gjeld ny **busshaldeplass ved Mastrevik vegkryss**, denne vil løysa dagens utfordrande trafikktilhøve omkring Austrheim vidaregåande skule. Også rundkøyringa med **g/s ved Leirvågkrysset** er det viktig å få på plass. Kommunen vil og gjera det attraktivt å reisa kollektivt. Trafikksikringstiltak ved ulike vegkryss og på busshaldeplassane er viktige tiltak, det same gjeld reduserte fartsgrenser.

Fokus på å gjennomføre tiltak på skulevegstrekingar som er definert som farleg skuleveg vert satsingsområde framover. Det gjeld og haldningsskapande arbeid som skal gje oss trafikantar som har tryggleik i fokus når dei ferdast på eller langs vegen. Erfaring frå forrige plan visar at det er viktig med trafikksikringsplan som gir oversikt over alle tiltak som me treng i kommunen. Det gjer at det er enklare å prioritere og enklare å halda oversikt over det som er viktig når ein arbeidar med større samferdselsplanar. Ordninga med punktutbetringar på fylkesvegane har vore ein stor suksess og må vidareførast. Også veglys på ulike strekingar må prioriterast som viktig kompenserande trafikksikringstiltak.

Austrheim kommune skal aktivt framover søkja om midlar til trafikksikringstiltak og til haldingskapande arbeid, men og utfordra statlege og fylkeskommunale instansar til å prioritera slike tiltak både økonomisk og ressursmessig framover.

Kommunedelplanen for trafikksikring for Austrheim kommune er laga for å få på plass **handling** som bidreg til betre trafikktryggleik for alle som ferdast og oppheld seg i kommunen.

► Innhald

1	Innleiing	7
1.1	Historikk	7
1.2	Organisering av trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune	7
1.3	Samarbeidspartnarar	7
2	Nasjonal og regionale føringar for trafikksikringsarbeidet	9
2.1	Nasjonale målsetjingar	9
2.2	Regionale målsetjingar	9
3	Presentasjon av kommunen	11
3.1	Generelt	11
3.2	Busetnad og folketal	11
3.3	Næringsliv	11
3.4	Vegsystem og kaiar	12
3.5	Registrerte køyretøy i kommunen	15
3.6	Skular og skuleskyss	16
4	Registreringar og problemanalyse	18
4.1	Datagrunnlag	18
4.2	Politirapporterte personskadeulukker	18
4.2.1	<i>Generelt</i>	18
4.2.2	<i>Ulykker</i>	18
4.2.3	<i>Kor ulykkene har skjedd</i>	20
4.2.4	<i>Fordeling på vegtype</i>	20
4.2.5	<i>Fordeling av type ulykker</i>	21
4.2.6	<i>Tidsfordeling av ulykkene</i>	21
4.2.7	<i>Fordeling på føretilhøve</i>	22
4.2.8	<i>Fordeling på lystilhøve</i>	23
4.3	Trafikkulukker og samfunnsøkonomiske kostnader	23
4.4	Utryggleik	24
4.4.1	<i>Innsamling av data</i>	24
4.4.2	<i>Utrygge punkt og strekningar</i>	25
4.4.3	<i>Innspeil på fylkesvegar</i>	26
4.4.4	<i>Innspeil på kommunale vegar</i>	27
5	Tiltak	29
5.1	Tiltak i forrige trafikksikringsplan	29
5.2	Effekt av tiltak	32
5.3	Kostnader av ulike tiltak	32
5.4	Fysiske tiltak med prioritering	33

5.4.1	<i>Forslag til prioriteringar frå førre TS-plan</i>	33
5.4.2	<i>Prioriteringar på kommunale vegar</i>	35
5.4.3	<i>Prioriteringar på fylkesvegar</i>	36
5.5	Andre tiltak	36
5.5.1	<i>Haldningsskapande arbeid</i>	37
5.5.2	<i>Trafikksikker kommune</i>	37
6	Økonomi	38
7	Vedlegg	39
7.1	Alle innkomne innspel og vurdering	39

1 Innleiing

1.1 Historikk

Denne planen er nummer fire 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 vore i fokus. Regional transportplan 2022-2033 i Vestland (RTP) må vere særleg vektlagt, for å sikre ein raud tråd i arbeidet, frå regionalt til lokalt nivå. Denne strategien vil verte vidareført og forsterka, spesielt sidan dei nasjonale føringane har vorte tydelegare og meir konkrete, bl.a. gjennom «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerheit på veg 2022-2025».

1.2 Organisering av trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune

Trafikktryggleiksarbeid i Austrheim kommune er forankra hjå kommunedirektøren. Ansvaret for prosessen med å utarbeida ein ny trafikktryggleiksplan for perioden 2022-2030 er tillagt ei arbeidsgruppe oppnemnt av formannskapet.

I Austrheim kommune har kommunedirektøren overordna ansvar for trafikksikring. Kommunen ved kommunedirektøren 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 også rektorane på skulane ansvar for førebyggjande trafikksikringsarbeid. Det er viktig å starte med opplæring og haldningsskapande arbeid i tidleg alder. Samarbeid mellom skule, politiet, Skyss og Trygg Trafikk er viktig i denne samanheng. Haldningsskapane trafikksikringsarbeid er eit prioritert arbeidsområde.

Formannskapet er skiltmynde i kommunen. Politiet er høringspart i desse sakene.

1.3 Samarbeidspartnarar



**Vestland
fylkeskommune**

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikktryggleiken som regional myndigheit og utviklingsaktør, vegeigar og skuleeigar. Frå 1. januar 2020 har fylkeskommunen også eit utvida ansvar for fylkesvegane, då dei har overtatt oppgåvene som Statens vegvesen tidlegare har utført på fylkesveg. Døme på dette er planlegging, utbygging, drift, vedlikehald og beredskap.

Fylkeskommunen har etter § 40a i vegtrafikklova (1965) eit ansvar for å tilrå og samordna tiltak for å fremja trafikktryggleiken i fylket. Etter folkehelselova (2011) § 20 har fylkeskommunen eit ansvar for å fremma folkehelse innan dei oppgåver og med dei verkemiddel som fylkeskommunen er tillagt. Fylkeskommunen skal også understøtta folkehelsearbeidet i kommunane, og vera ein pådrivar og koordinator for folkehelsearbeidet i fylket. Fylkeskommunen er høringspart for kommunale trafikksikringsplanar.

**Statens vegvesen**

Statens vegvesen har ansvar for at ferdsla på riksveggar er så trygg som mogeleg for alle trafikantergrupper. 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 vedlikehald av gang- og sykkelveggar langs riksvegane, samt ansvar for kontrollar av køyretøy.

**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**

Trygg Trafikk har eit særskilt ansvar for å formidle ynskjer frå publikum, skular og frivillige organisasjonar når det gjeld gjennomføring av trafikksikringstiltak. I Vestland er det ein fylkessekretær og fleire distriktssekretærar frå politiet som tek seg av dette arbeidet. Dei driv også oppsøkjande verksemd overfor skulane med hovudvekt på haldningsskapande opplæringstiltak. Trygg Trafikk har utvikla ei mengd undervisningsmateriell berekna på skuleverket og frivillige lag og organisasjonar.

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 trafikkulukker. Me kan mellom anna nemne køyreskular, hjelpekorpsa, helsevesenet og sjølvsgt 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 Nasjonal og regionale føringar for trafikksikringsarbeidet

2.1 Nasjonale målsetjingar

Trafikksikringsarbeidet i Noreg er basert på ein visjon om at det ikkje skal førekome ulykker med drepne og hardt skadde i vegtrafikken- nullvisjonen. Nasjonal transportplan 2022-2033 er ein plan for korleis ein dei neste tolv åra skal arbeide i retning av det overordna og langsiktige målet i transportpolitikken, som er:

Eit transportsystem som er sikkert, fremjer verdiskaping og bidrar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Regjeringa har lagt vekt på ein balansert måloppnåing. Dette inneber å gjere prioriteringar slik at ressursbruken bidrar i retning av dei tre hovudmåla:

Figuren under illustrerer måla for transportsektoren definert i den nye NTP.



Figur 1: Måla for transportsektoren

2.2 Regionale målsetjingar

Regional transportplan Vestland 2022-2033

Arbeidet med eit strategisk styringsdokument for samferdselssektoren i Vestland fylke er i gang. Dei tidlegare fylka, Hordaland og Sogn og Fjordane, har begge Regionale transportplanar som strekk seg over tidsperioden 2018-2029. Den komande Regionale transportplan (RTP) for Vestland vil avløyse desse planane og gjelde for perioden 2022- 2033. Planen skal vere det øvste strategiske dokumentet for samferdsel i Vestland fylke. Regional transportplan skal setje retning for samferdselspolitikken i det nye storfylket, og skal bygge på Vestland fylkeskommune sine verdiar og visjon, samt Utviklingsplan for Vestland.

For Vestland er målet å koma under 44 drepne og hardt skadde i vegtrafikkulukker i året innan 2030. Det inneber om lag ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018. Dei dominerande ulukkestypene på fylkesvegane er utforkøyningar, møteulukker og ulukker som involverer mjuke trafikantar. Ulukkesbilette i byane og dei større tettstadane skil seg frå meir gravgrendte strøk med å ha dei ein større del ulukker med mjuke trafikantar, og mindre del utforkøyningar.

Trafikktryggingsarbeidet famnar breitt og inneber samarbeid og innsats på tvers av etatar og tenesteområde. I dette arbeidet har fylket sitt trafikktryggingsutval (FTU) ei viktig samordnande rolle. FTU har ansvar for utarbeiding av eit handlingsprogram for trafikktrygging, som vert kopla opp mot arbeidet med RTP. Vidare vil trafikantretta innsats og satsing på organisatoriske tiltak som Trafikksikker kommune vera sentralt i det førebyggjande trafikktryggingsarbeidet. Før planprogram for ny RTP er vedteken er Vestland fylkeskommune sine satsingsområde i trafikktryggingsarbeidet forankra i budsjettokumentet for 2020. Desse er:

- **Trafikksikringsarbeid i kommunane**
- **Møte- og utforkøyringsulykkar utanfor tettbebygde strøk**
- **Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg**

Planen er lagt ut på høyring, med innspel for frist 12 september 2021. Austrheims kommune sin formannskap vedtok den 26 august 2021 ein uttale til denne planen.

3 Presentasjon av kommunen

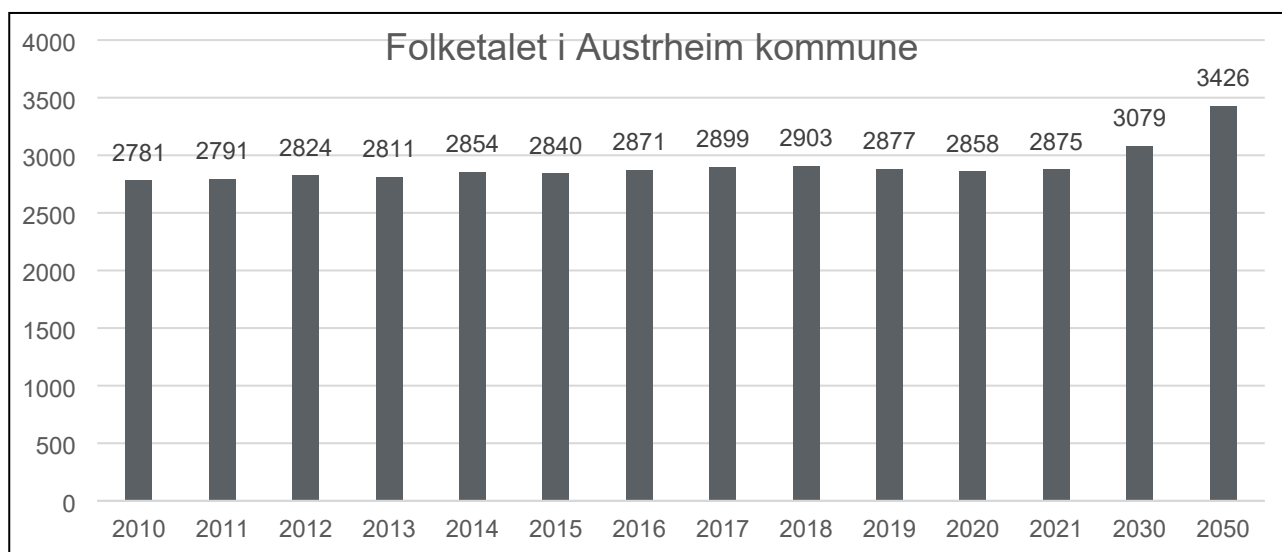
3.1 Generelt

Austrheim er den nordlegaste kommunen i tidlegare Hordaland fylke. Kommunen omfattar 489 øyar med eit samla areal på omlag 56 km². Fastlandet utgjer 8,6 km² og øyane 47,3 km². Øyane vert knytt til fastlandet og til kvarandre av 15 bruer (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 sørvisfunksjonane i kommunen.

3.2 Busetnad og folketal

Ved byrjinga av 2022 var folketalet i kommunen om lag 2900. Det er venta ein auke i folketalet fram til 2030 og framover til 2050.



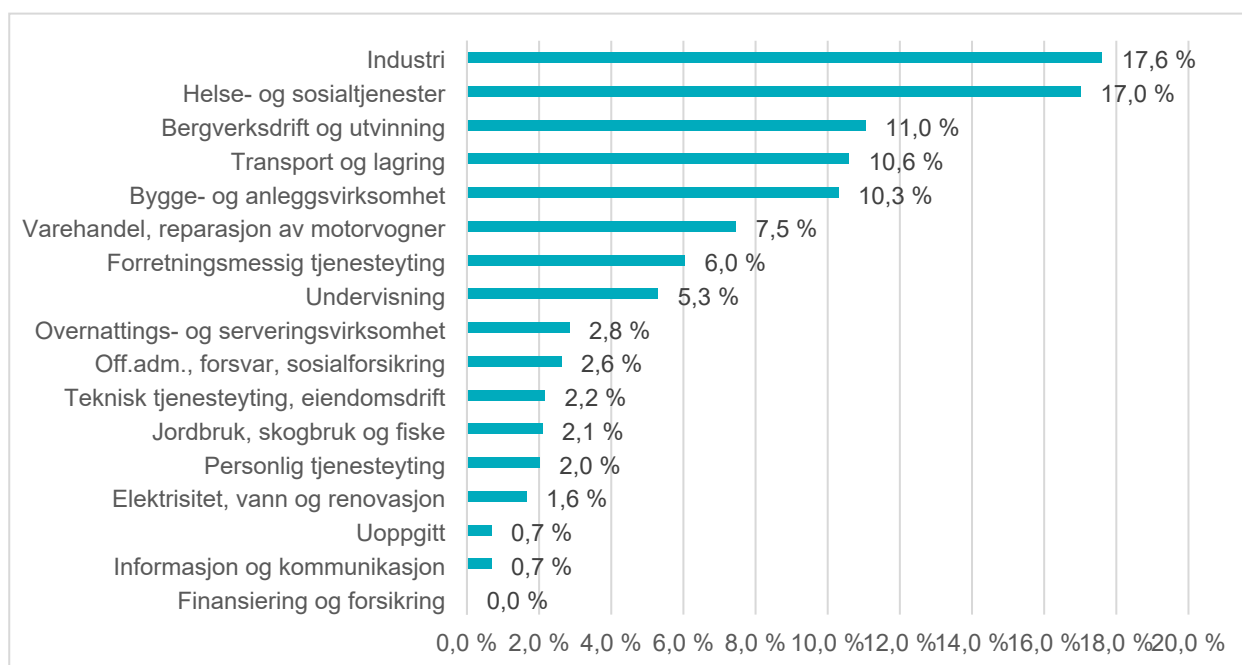
3.3 Næringsliv

Industri er den markert største næringa i kommunen. Equinor Mongstad er den største arbeidsplassen i kommunen. Kommunen har fleire små og mellomstore bedrifter som leverer tenester lokalt og i ein større marknad. Mange bedrifter er lokalisert til industriområdet ved Mongstad krysset.

Offentleg tenesteyting er den nest største arbeidsgjevarer i kommunen. I kommuneplanen er Årås og Kaland peika ut som hovudsenter. Kilstraumen er viktig for reiselivet.

Varehandelen er i hovudsak lokalisert til Mastrevik Torg og Mongstad krysset.

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 2020. Helse- og sosialsektoren er og dominerande. Under viser fordelinga på ulike næringar i år 2020.



Figur 2: Prosentdel sysselsatte per næring, etter bustad, 2020

3.4 Vegsystem og kaiar

Det er totalt 93,1 km offentlig veg i Austrheim kommune.

Fylkesvegar utgjør 42,4 km og kommunale vegar: 50,7 km.

Det er Fv. 57 og Fv. 565 som er dei mest trafikkerte fylkesvegane i Austrheim kommune.

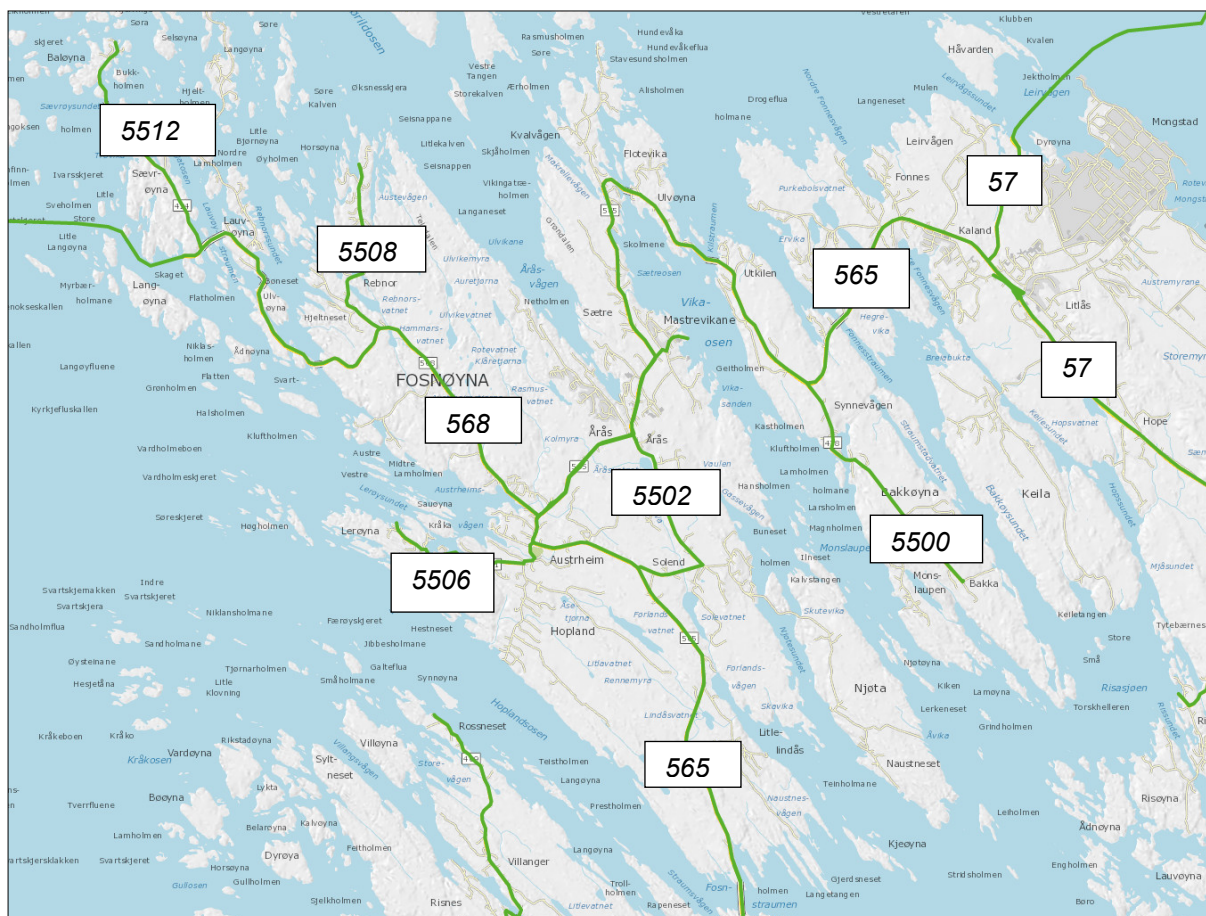
Det er og mange private vegar og landbruksvegar i kommunen.

Det er 13 bruar i Austrheim kommune, den lengste er Fosnstraumbua på 404 meter.

Det er ingen tunellar i Austrheim kommune.

Der er to ferjekaiar i Austrheim kommune, den eine er til og Fedje kommune og den andre er til og frå Gulen kommune.

Snøggbåten i Vestland fylke stoppar på kaien på Vardetangen. Her byrjar og tur- og gangvegen til Dagsturhytta på Vardetangen, det vestlegaste punktet på det norske fastlandet ligg her.



Figur 3: Fylkesvegar i kommunen, kjelde: vegkart.no

Av fylkesvegane er FV 57 den mest trafikkerte, med ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på omlag 3000 bilar i 2019. Utanom gjennomgangstrafikken utgjør arbeidsreiser og anna transport til og frå Mongstad ein stor del av trafikken på denne vegen.

FV 565 har ein ÅDT på omlag 1100 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 køyretøy ved rundkøyringa ved FV 565 og 135 køyretøy ved ferjekaia.

Trafikkmengd og lengde av strekningar er summert opp i tabellen på neste side.

Tabell 1: Lengde og ÅDT på fylkesvegar

Vegnummer	Lengde	ÅDT 2019
FV 57	3,3 km	3000
FV 5500	3,1 km	220
FV 5502	2,6 km	650
FV 5504	0,5 km	600
FV 5506	2,2 km	350
FV 5508	2,3 km	220
FV 5512	3,0 km	70
FV 565	18,6 km	1100-2200
FV 568	6,8 km	135-650
Totalt	42,4 km	

I NVDB (Norsk vegdatabank) er det registrert omlag 6675 m fortau i kommunen.

Figur 3 visar kva som er fartsgrensa på fylkesvegane i Austrheim. Gjennomgåande veg gjennom kommunen er FV 565. Det er nokon få strekningar med fartsgrense 80 km/t.

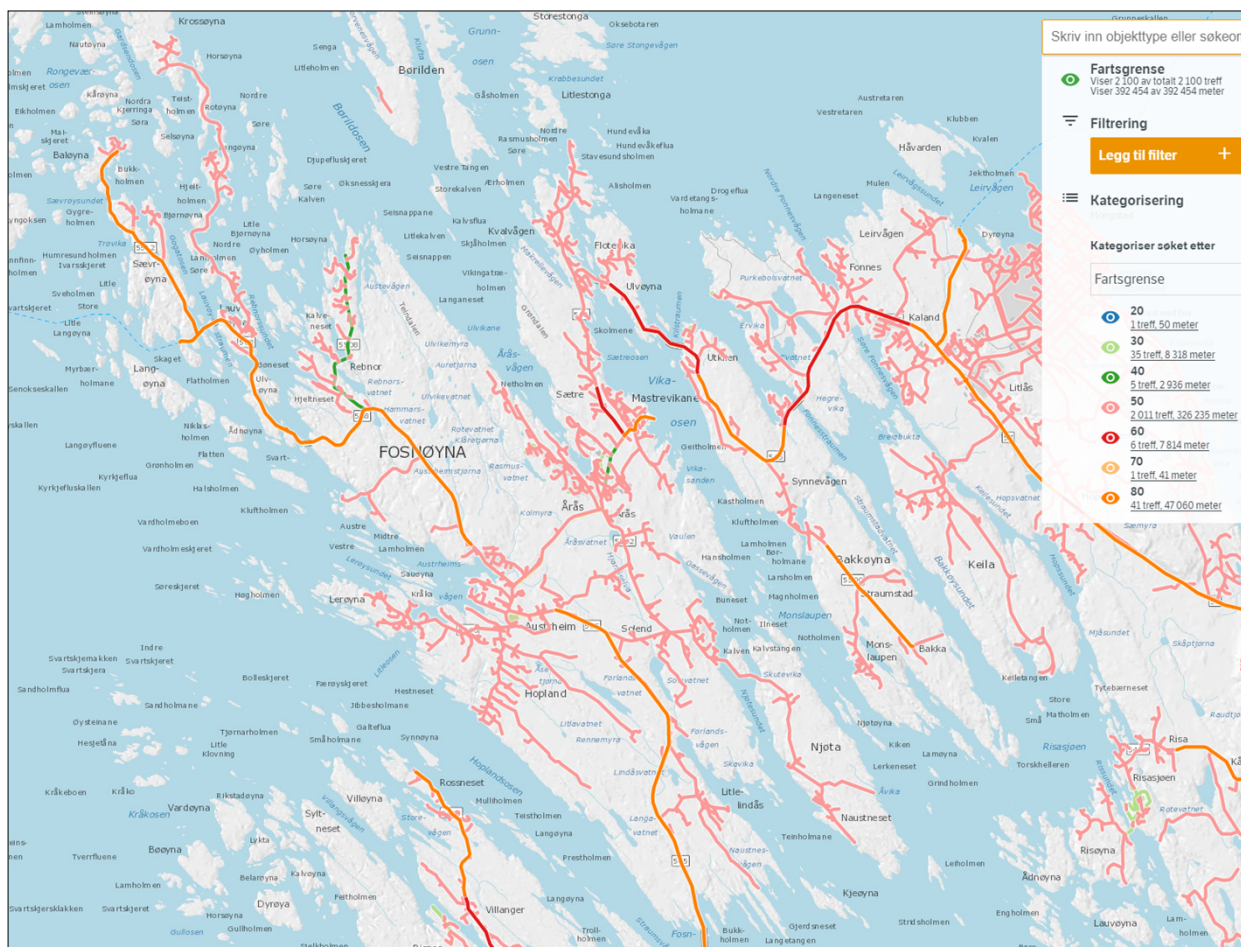
Fartsgrense

I høve skiltforskrifta §26 kan det for bestemt vegstrekning eller sone fattast vedtak om lågare fartsgrense enn det som følgje av vegtrafikklova § 6 andre ledd. Slikt vedtak skal for riksveg, fylkesveg og privatveg fattast av Statens vegvesen. Kommunen gjer vedtak for kommunale veger. Dersom ein sone også omfattar anna veg enn kommunal veg, er det Statens vegvesen som fattar vedtak. Før vedtak skal politiet få uttala seg. Før Statens vegvesen kan fatte vedtak skal fylkeskommunen og kommunen få uttala seg.

Skiltmyndigheit vurderer fartsgrensa opp mot fartsgrensekriterier og gjennomfører eventuelt fartsmålingar. Basert på ei samla vurdering vil skiltmyndigheit vurdere om det er grunnlag for å gå vidare med ei fartsgrenseendring eller om søknad vert avslått. Dersom det er grunnlag for endring av fartsgrense, skal politiet og kommunen kunne uttale seg før det vert fatta eit endeleg vedtak. Etter at vedtak er fatta, kan skilt og arbeid verte bestilt og gjennomført.

Vegetasjonsrydding og driftskontrakt

Det er den enkelte vegeigar sin driftsentreprenør som gjennomfører kantslått og vegetasjonsrydding langs offentleg veg. Det er regulert i høve driftskontrakten kor ofte og kor langt til kvar side av vegen det skal fjernast vegetasjon. Vegane i Austrheim kommune er smale og med mange uoversiktlege kurver. Det er difor særleg viktig med tett og god oppfølging av arbeidet slik at vegetasjonsrydding vert prioritert og gjennomført på ein tilstrekkeleg måte. Dette er for å kunne ivareta sikt og trafikktryggleik både for dei som køyrer og blant dei som går/syklar på og langs vegane i kommunen.



Figur 4: Fartsgrensa på vegar i kommunen

Austrheim har to ferjesamband:

1. Leirvåg- Sløvåg, på FV 57. I 2020 reiste det i snitt 589 køyretøy (ÅDT).
2. Sæverøy- Fedje, på FV 568. I 2020 reiste det i snitt 124 køyretøy (ÅDT).

3.5 Registrerte køyretøy i kommunen

I 2020 var det registrert totalt 2604 motoriserte køyretøy i Austrheim kommune. Fordelinga på køyretøygruppene går fram av tabellen under.

Tabell 2: Tal på registrerte motoriserte køyretøy i kommunen

Person-bil	Buss	Kombi-bil	Varebil	Lastebil	Sum bilar	Traktor	Motor-reiskap	Moped	Motor-sykkel	SUM
1715	4	8	385	38	2150	222	3	82	147	2604

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. Frå 2022 vil ungdomstrinnet vera samla på Årås. Grensa mellom skulekrinsar går ved Kilstraumen.

Utanom dei to barne- og ungdomsskulane har kommunen Austrheim vidaregåande skule, som er lokalisert i Mastrevik. Her kjem det elevar frå heile regionen, det går eigen skyssbåt med elevar frå Solund og Gulen hit. Elevtala på dei tre skulane i kommunen er vist i tabellen under:

Tabell 3: Elevtal i skulane i kommunen, skuleåret 2020-2021

Skule	Elevtal
Kaland	120
Årås	233
Austrheim vidaregåande	195



Figur 5: Skular i kommunen

Skuleskyss

Vestland Fylkeskommune har det overordna ansvaret for skuleskyss i Vestland. Skysshandbok gir informasjon om reglar og rutinar for skuleskyss og er meint som eit oppslagsverk. 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, reisefølgje og tilsyn etter reglane i kapittel 7. Kommunane betaler refusjon etter persontakst for grunnskoleelevar og vaksne som blir skyssa av fylkeskommunen. Fylkeskommunen skal organisere skoleskyssen i samråd med kommunen. Dersom kommunen og fylkeskommunen ikkje blir samde om korleis skoleskyssen 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 2020-2021

Skule	Elevar med fri skuleskyss	Prosent av alle elevar
Kaland	24	20 %
Årås	87	37,3 %

Det er fleire elevar med fri skuleskyss i Årås skule, og færre i Kaland skule i samanlikning med forrige periode.

Tryggare skuleveggar og vegetasjon

Kommunen har avtale med entreprenør om kantslått langs kommunale vegar. Dette bør gjerast rett før skulane byrjar i august. Dette er eit tiltak for å betre tryggleiken til både køyrande og mjuke trafikantar og skuleborn.

Minst ein gong i året skal kommunen oppfordra innbyggjarane til å sjå til at vegetasjon ikkje er trafikkfårleg, dette gjeld gjerne hekkar og tre/greiner langs eige eigedom. Desse må ikkje ta sikt slik at ulykker kan skje. Oppfordringa kan enten skje med flygeblad i posten, eller med informasjon via lokalavisene og heimesida.

4 Registreringar og problemanalyse

4.1 Datagrunnlag

For å vurdere nivået av dagens trafikktryggleik i kommunen er det gjort ei analyse av trafikkulukker i perioden frå 1. januar 2014 til 31.12.2020. Statens vegvesen v/ Svein Dortin Viken har sendt utskrift frå Straksregisteret med politiregistrerte ulukker.

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

4.2 Politirapporterte personskadeulukker

4.2.1 Generelt

For å kartlegge ulukkesbiletet på vegnettet i Austrheim kommune, er det teke utgangspunkt i politirapporterte ulukker med personskade i perioden 2014-2020.

Ein må vera merksam på at det er ei vesentleg underrapportering av trafikkulukker. I høve til «Trafikksikkerhetshåndboken: Bakgrunn om ulukker, risiko og metaanalyse» er rapporteringsgraden av alle rapporteringspliktige ulukker estimert til å vere berre 17 %. Delen lågare for lett skadde (15 %) enn for hardt skadde (under 37 %) og drepne (tilnærma 100 %). Ulukker som er mest underrapportert er ulukker med mindre alvorlege skadde, ulukker med mjuke trafikantar og eineulukker.

Det er fleire faktorar som påverkar talet på ulukker, m.a. trafikkmengd, fartsnivå, tilhøve knytt til vegsystemet og køyreteyret, ver- og føretilhøve og trafikantane si åtferd.

Ved tolking av data er det viktig å vera merksam på at talet på ulukker 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 2014-2020 vart det i alt innrapportert 24 ulukker med personskade i Austrheim kommune. I dei ulykkene vart 31 personar skada. Det vart ingen drepne, men fire vart hardt skada. 27 vart lettare skada.

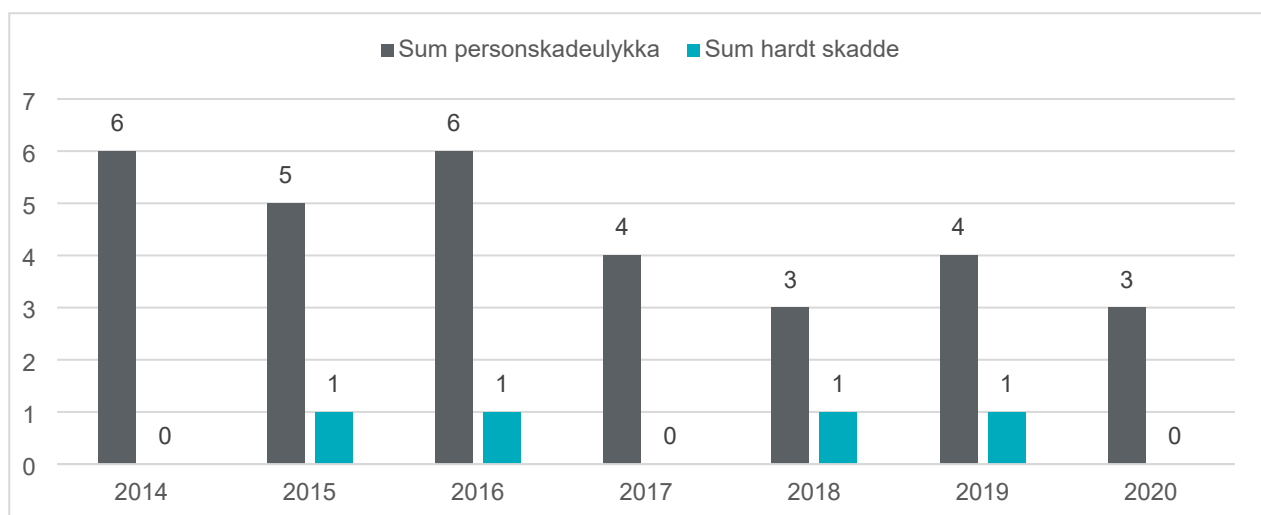
Figuren på neste side visar talet på ulykker og korleis desse fordeler seg i perioden.



Figur 6: Ulukkesutvikling i periode 2015-2020

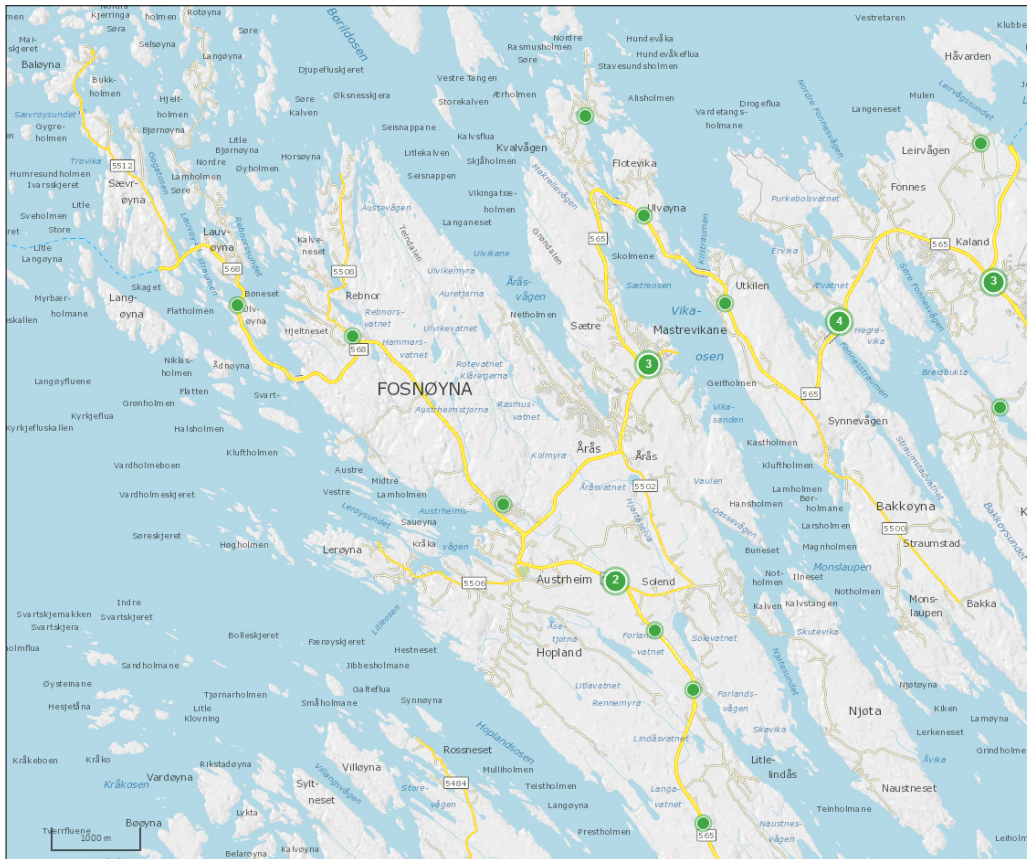
Det er ingen tydeleg trend i ulykkestal. Det kan mellom anna skuldast eit lite datagrunnlag.

Fire hardt skadde er ei betydeleg aukeing i frå førre periode med berre 1 hardt skadd.



Figur 7: Tall personar skadd i ulukker i periode 2015-2020

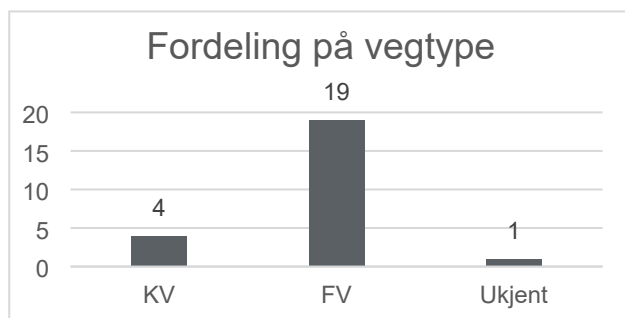
4.2.3 Kor ulykkene har skjedd



Figur 8: Stadar kor ulukkene har skjedd, kjelde: vegkart.no

4.2.4 Fordeling på vegtype

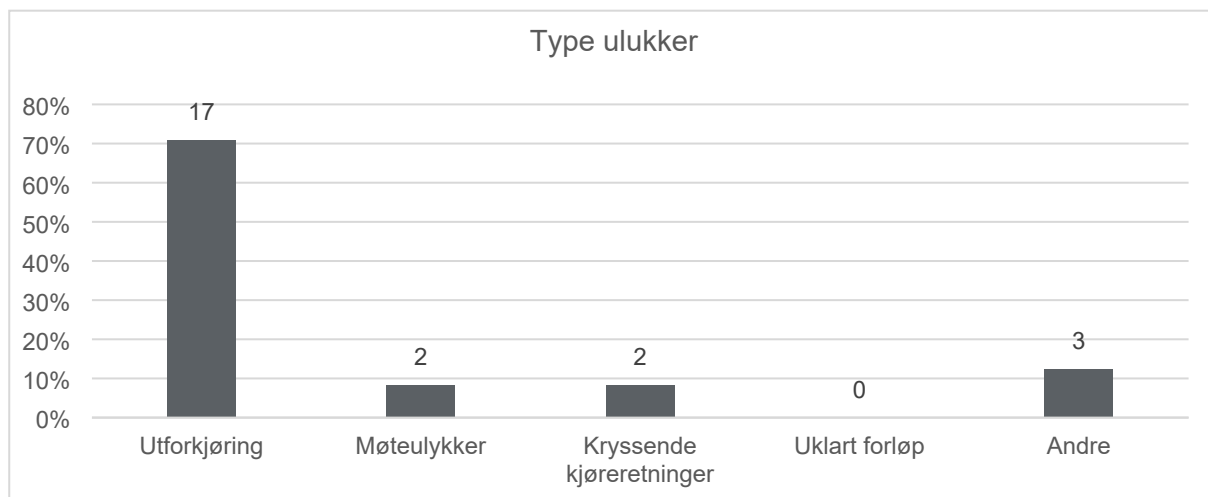
Av 24 ulukker skjedde 19 på fylkesvegar. Berre 4 ulykker skjedde på kommunale vegar, mens 1 ulykke er registrert med ukjent vegtype.



Figur 9: Fordeling på vegtype

4.2.5 Fordeling av type ulykker

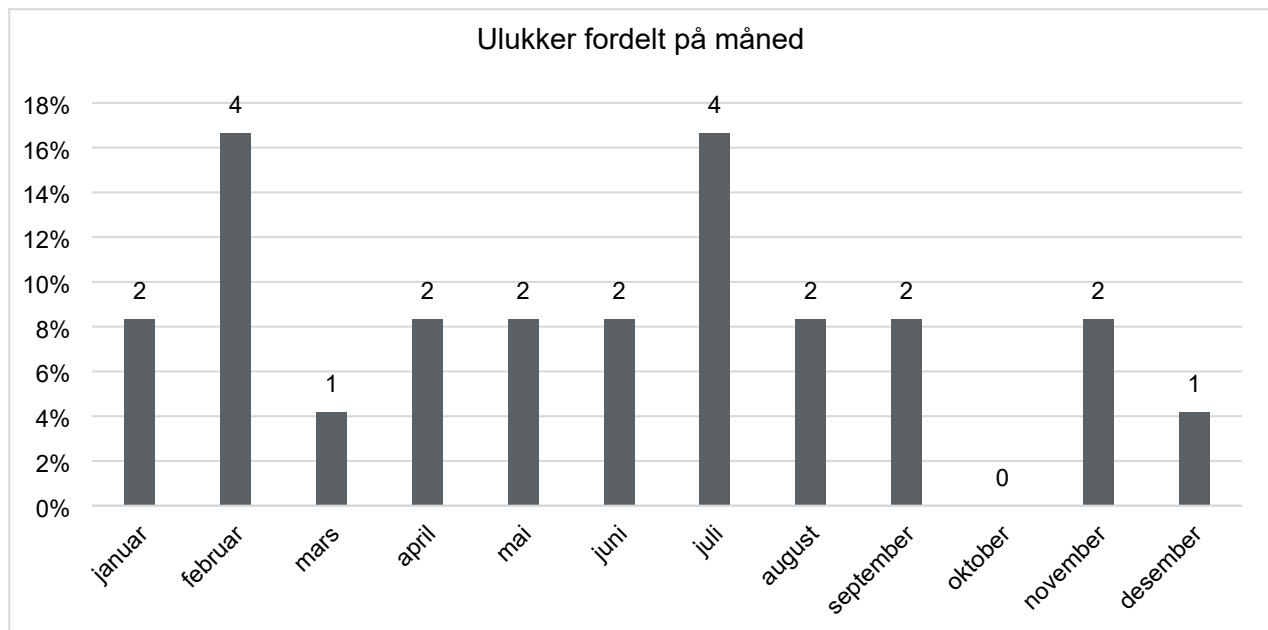
Utforkøyringsulykka er den klart mest dominerande type ulykke i perioden i Austrheim. På fylkesbasis er utforkøyringsulykker og møteulykker i samanliknbar storleik. Årsaka er at trafikkmengda i Austrheim er lågare enn i resten av fylket, difor dominerer utforkøyringsulykker.



Figur 10: Fordeling av type ulykke

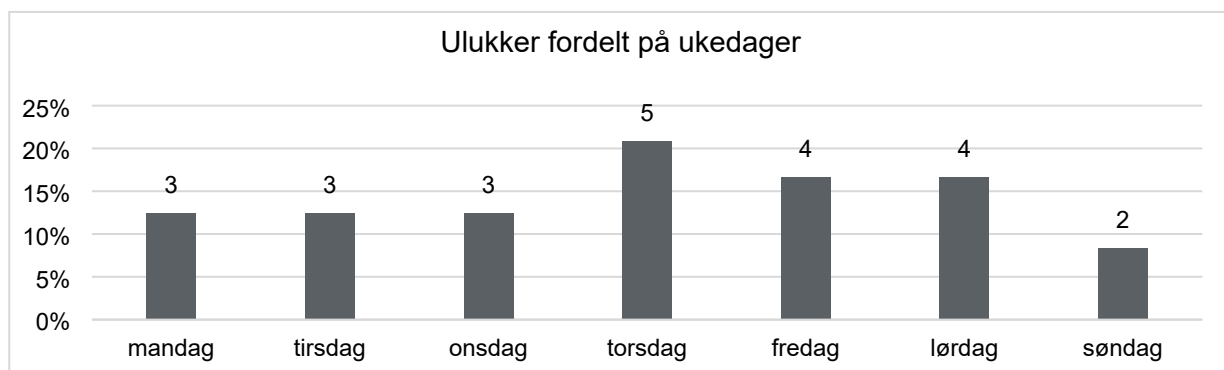
4.2.6 Tidsfordeling av ulykkene

Ulykkene er relativt jamt fordelt på året. Berre februar og juli har noko større tall. Dette kan truleg skuldast føret i februar og auka trafikk i juli.



Figur 11: Fordeling på måned

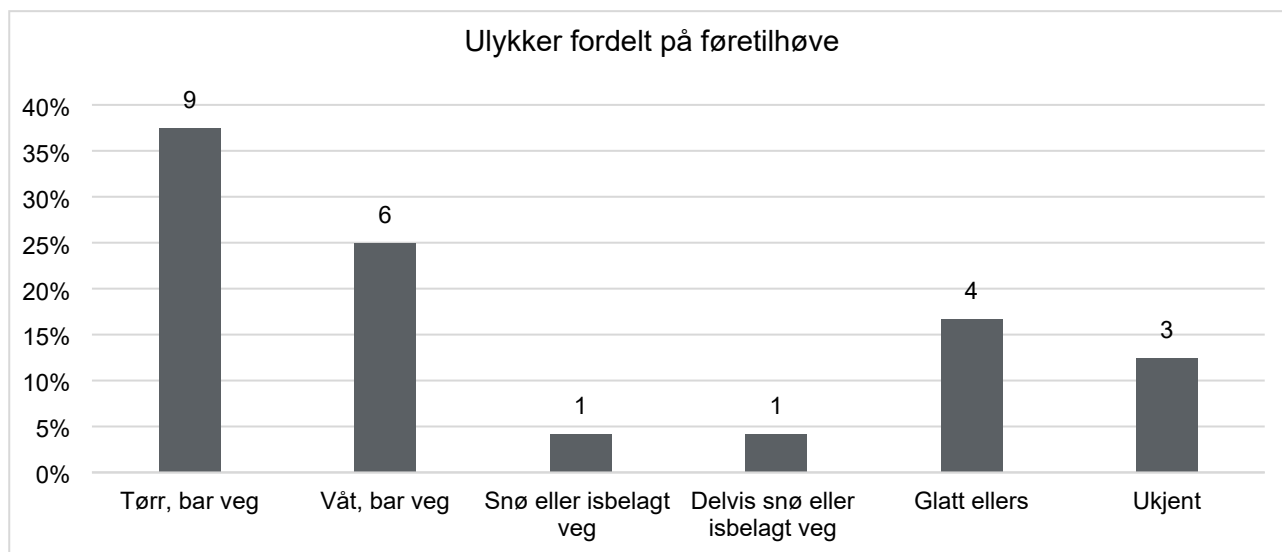
Torsdag, fredag og laurdag dominerer noko i tal ulykker. Det er elles ikkje noko klar trend.



Figur 12: Fordeling på vekedagar

4.2.7 Fordeling på føretilhøve

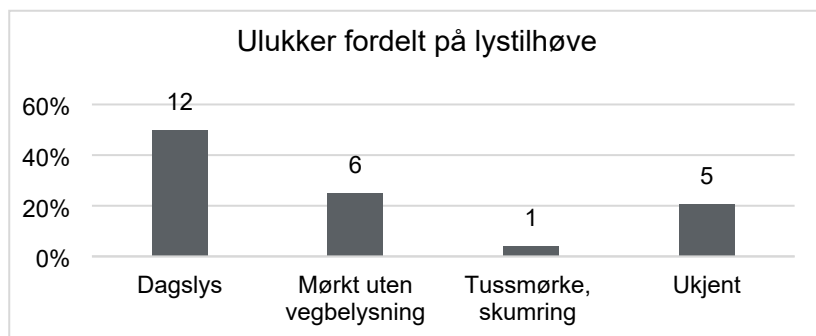
9 av 24 ulykker har skjedd på tørr veg, mens berre to ulykker har skjedd på snødekket/isbelagt køyrebane.



Figur 13: Fordeling av ulykker på føretilhøve

4.2.8 Fordeling på lystilhøve

Halvparten av ulykkene har skjedd i dagslys.



Figur 14: Ulykker fordelt på lystilhøve

4.3 Trafikkulykker og samfunnsøkonomiske kostnader

I høve til Statens vegvesen si handbok V712 Konsekvensanalyser, er samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykkene som vist i tabell under. For personskadeulykker er velferdstapet prisast ut av skadegrad og forventa tid til normal helse er gjenvunne. Dei realøkonomiske kostnadane består av produksjonsbortfall, medisinske kostnader, materielle kostnader og administrative kostnader. Talla i tabellen viser samfunnets nytte av å unngå ulike skadegrader i trafikkulykker.

Dei to skadegradene «Svært alvorleg skadd» og «Alvorleg skadd» blir i nokre samanhengar slått saman under omgrepet «Hardt skadd» med ein kostnad på 11,7 millionar kroner per skadetilfelle.

Tabell 5: Kostnadstal for personskade, 2020-prisar

Skedegrad	Kostnader
Drepne	32 200 000
Svært alvorleg skadd	28 900 000
Alvorleg skadd	10 300 000
Lettare skadd	770 000

Når ein brukar verdiane gitt i tabellen over, kosta alle personskadar i Austrheim kommune i perioden 2014-2020 om lag 70,7 millionar kroner.

4.4 Utryggleik

4.4.1 Innsamling av data

Det vart også tatt inn ei kunngjering i avisa 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.

Det har komme 21 innspel til planen. Tabellen under viser oversikt over innsendarar.

Tabell 6: Oversikt over innsendarar av merknadar

	Offentlege, organisasjonar	Private
1	Austrheim kvinne- og familielag	Elever på Årås skule
2	Austrheim NFU	Bussjåførane på Mastrevik
3	Eldrerådet	7 private personar/ gruppa personar
4	FAU Kaland barne og ungdomsskule	
5	Fonnes bygdelag	
6	Fonnesstraumen velforening	
7	Kilstraumen brygge	
8	Kvalvågen grendalag	
9	RMNF	
10	Trygg Trafikk	
11	Ungdomsrådet	
12	Vestland Fylkeskommune	

Merknadsfrist til planforslaget hadde høyringsfrist 31.12.2021. Dette vart annonsert på vanleg måte og lag og offentlege instansar vart tilskrivne. Merknadar kom frå:

Vestland fylkeskommune, Statsforvaltaren i Vestland, Austrheim idrettslag, Solen og Førland Velforening og Lars Ivar Thorsen.

Merknadar som vart teke til følge er med kome med i prioriteringar på fylkesvegar eller komunevegar i denne kommunedelplanen. Desse er med i saksutgreiinga til godkjenninga av kommunedelplanen.

4.4.2 Utrygge punkt og strekninger



Figur 15: Oversikt over punkt som er spelt inn som farlege

Det kom totalt 21 innspel som har peikt ut 59 utrygge punkt i kommunen. Utifrå innkomne innspel er det 38 innspel på fylkesvegar og 21 innspel på kommunale vegar. Det vart nokre fleire innspel etter merknadane kom inn, dei som vart teke til følgje er kome med i prioriteringslista.

4.4.3 Innspel på fylkesvegar

Tabell 7: Innkomne merknadar på fylkesvegar

Nr på kartet	Stadnamn, plassering	Problem	Innspel frå
1	kryss Austrheimsvegen-Solevegen	behov for veglys	privat innspel
2	fv. 565 Førland	for høg fart, sette ned fartsgrense	to private innspel
3	utkøyrse Sætre	dårleg sikt (godkjent RPL), dårleg plass for to store køyretøy	Austrheim kvinne og famielag, eldrerådet, bussjåførane
4	gangfelt ved Nordliheimen og veg inn til hallen	dårleg opplyst gangfeltskilt	Austrheim kvinne og famielag, eldrerådet
6	tilkomst seniorsenter til gåande	manglar tilbod for gåande frå gangfeltet	Austrheim kvinne og famielag, eldrerådet, RMNF, Årås skule
8	kryssingspunkt ved Samfunnshuset	etablere gangfelt	Eldrerådet, Årås skule, RMNF, Ungdomsrådet
10	haldeplass Bakkastraumen bru	ingen tilbod for gåande til haldeplassen, dårleg haldeplass for Straumshaugane og Arihamrane	Fonnes bygdelag, Fønnesstraumen Velforening, Bussjåførane, privat innspel
13	frå Austrheimsfeltet til Samfunnshuset	det er en omveg å gå til gangfeltet, ønsker fortau et stykke mot vest, kryssingspunkt	Årås skule
14	frå Budalen mot skule	manglar gangveg	Årås skule
17	Bergsvika	problematiske kryss, høgt fartsnivå	privat innspel
19	Kilstraumen	problematiske punkt, ønsker redusert fartsgrense, fotgjengerovergang og fartsdumpar	Kilstraumen brygge
21	Leirvågkrysset	opplevast mørkt (sjølv det er lys), farleg å krysse	Bussjåførane, Ungdomsrådet
22	øst for Leirvågkrysset	forlenge 60-sone til rundkøyring	Bussjåførane
23	(Synnavågkrysset) Bakkavegen	dårleg sikt, høg fart	Bussjåførane, privat innspel
24	Bakkavegen	dårleg standard på vegen, har en del naturlege fartshumpar som kan skade køyretøy	Bussjåførane, Ungdomsrådet
25	Mastrevik kryss	behov for busslomme retning Mastrevik torg	Bussjåførane
26	kryss til Mastrevik torg	krysset er for trangt for buss	Bussjåførane
28	brua- Førland	stor fare for hjortepåkjørsel	Bussjåførane
29	sving Sætre/Budalen	manglar breddeutviding for at to store køyretøy kan møtes	Bussjåførane

Nr på kartet	Stadnamn, plassering	Problem	Innspel frå
30	sving Sævrøyvegen	dårleg plass for to store køyretøy i kurve	Bussjåførane
35	Lihaugen- vegen opp mot kyrkje	manglar veglys	privat innspel, Årås skule
36	ved snarveg gamle kommunehuset	manglar fortau, må rustast opp med asfalt og veglys	privat innspel
37	Tresbakken-Heianefeltet	byggje fortau, sette ned fartsgrense	privat innspel
38	fv. 565- Little Lindås	manglar veglys	privat innspel
39	Littlelindås-Førland	etablere GS-veg	privat innspel
40	krysset Fedjekaien-Baløy	dårleg asfalt og dårleg veg vidare mot Baløy, dårleg busstilbod	Ungdomsrådet
42	Lauvøyna-Sæverøyna	dårleg tilbod for turgåare	Ungdomsrådet
43	Øksnes	manglar veglys	Ungdomsrådet
44	Øksnes krysset-mot vest	ikkje oversiktleg veg	Ungdomsrådet
46	rundkøyring mot Fedje	manglar fotgjengarfelt	Ungdomsrådet
48	kryss til Leirvågkaien	farleg kryss, høg fart på vegen mot kaien	Ungdomsrådet
49	Keilekrysset	farleg å krysse, barn går heller på anleggsvegen	Ungdomsrådet
50	FV ved Olsneset	hol i vegen	Ungdomsrådet
52	krysset i Åråsdaalen	uoversiktleg, høg fart frå nord	Bussjåførane
53	Joker Austrheim	dårleg sikt ved utkøyrse i vest	Årås skule
54	Skoteneset	utrygg kryssing, høg fart i svingen	Årås skule
55	ved VGS	farleg å krysse	Årås skule
57	nord for Fosnstraumbrua	fjerne haldeplasskilt, ingen fastbuande	Bussjåførane

4.4.4 Innspel på kommunale vegar

Tabell 8: Innspel på kommunale vegar

Nr på kartet	Stadnamn, plassering	Problem	Innspel frå
5	Vikane frå frisørsalongen mot turveg mot idrettshallen	manglar veglys	Austrheim kvinne og famielag
7	området utanfor idrettshallen	manglar veglys, oppmerking, eigen HC-parkering, mye nesten påkøyrslar	Norsk forbund for utviklingshemmede, Årås skule

Nr på kartet	Stadnamn, plassering	Problem	Innspel frå
9	Kaland skole	fleire problem med organisering av området, for buss og personbilar	FAU Kaland skole, bussjåførane
11	Vardavegen	manglar fortau og veglys	Fonnesstraumen velforening, Ungdomsrådet, privat innspel
12	Tresvikvegen	manglar fortau (allereie regulert)	privat innspel
15	Leikvoll	manglar veglys	Årås skule
16	Solesjøen	manglar veglys	Årås skole
18	Bergsvika KV	vurdere behov for TS-tiltak	privat innspel
20	Keilen	dårleg snumoglegheit for skulebuss	Bussjåførane
27	Mastrevik torg	manglar busslomme på austsida, mot brannstasjon	Bussjåførane
31	Kvalvågen	dårleg standard på vegen, fleire farlege punkt	Kvalvågen Grendelag
32	innkøyring til Neshaugen(?)	behov for veglys	Kvalvågen Grendelag
33	Austrheim kystbarnehage	feil trafikkmonster	Austrheim Kystbarnehage
34	Åråsfeltet	dårleg tilstand på fortau	privat innspel
41	Langøy-Krossøy	dårleg veg	Ungdomsrådet
45	Åråsfeltet	fotgjengarfelt er viska vekk ved fartshumpar	Ungdomsrådet
47	Langmannsneset	dårleg/manglar belysning	Ungdomsrådet
51	Furulyvegen	manglar veglys	privat innspel
56	ved VGS	dårleg veg, dårleg forhold til å snu rundt skolen	Bussjåførane
58	ved Brannstasjon Kaland	hol i vegen	Ungdomsrådet
59	Njøtebrua	dårleg rekkverk på brua	privat innspel

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 forrige trafikksikringsplan

Denne kommunedelplanen er ein revisjon av trafikksikringsplanen frå 2016. Kommunestyret vedtok då følgjande prioritering:

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Status
Tiltak over 5 millionar kr			
1	Ervik krysset (med Fonnes krysset)	Det føreligg ein ferdig plan for utbetring av strekninga, som inkluderer ny gang- og sykkelveg.	Ferdig
2	Strekning Fonnes senter-Kaland skule	Etablere fortau eller GS-veg	Ferdig
3	Strekning Kaland skule-Danielskrysset	Etablere fortau eller GS-veg	Ferdig
4	Strekning FV 565 Årås-Fonnes (første byggetrinn går til Kilstraumen)	<u>Langsiktig tiltak:</u> etablere gang- og sykkelveg. Det er i gang reguleringsplanarbeid for fyrste delen av strekninga, frå Årås mot Kilstraumen.	Reguleringsplan er godkjent. Byggestart ikkje satt.
5	Straumshaugane/Vardetangen (busstopp og fortau langs Vardetangen)	Etablere 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 bussetting ligg på nordsida, inn Vardetangen.	Ikkje utført.
6	Strekning FV 565 Austrheim-Fosnstraumbua	Etablere gang og sykkelveg	Ikkje utført. Reguleringsplanarbeid er planlagt.
7	Hope- Kjeilekrysset-Mongstadkrysset (gang og sykkelveg langs fylkesvegen)	Etablere langsgåande gang- og sykkelveg langs fylkesvegen.	Reguleringsplan er godkjent. Byggestart er ikkje satt.

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Status
8	Strekning FV 568 rundkøyring- Øksnes krysset	Vegutbetring og etablering av gang- og sykkelveg	Reguleringsplan er godkjent frå rundkøyring til Finnsvåg-krysset. Byggestart ikkje satt.
9	Strekning Mongstad krysset- Fonnes Senter	Etablere samanhengande gang og sykkelveg frå Mongstad-krysset til Fonnes Senter, samt etablere trafikksikker kryssing for gåande.	Reguleringsplan er godkjent. Byggestart er ikkje satt.
Tiltak under 5 millionar kr			
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.	Ikkje utført.
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). Siktsoner må sikrast. Det bør gjennomførast fartsmålingar, og dersom det er registrert høg fart kan fartsreducerande tiltak etablerast.	Ikkje utført.
3	Bakkakrysset (60-sone eller utbetring av siktsoner i innerkurve)	<u>Langsiktig, meir krevjande tiltak</u> : Utbetre kurvatur i krysset, eventuelt vurdere ei alternativ plassering. <u>Strakstiltak</u> : Utbetre siktsoner i innerkurve, krev grunnerverv og sprenging. Alternativt : etablere 60-sone forbi krysset. Både horisontal kurvatur (radius ca. 100 m) og siktforhold (ca. 10x90 m) tilseier 60-sone.	60-sone er søkt om.
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.	Ikkje utført.
5	Veg frå Mongstad krysset til Kaland (skilte lågare fartsgrense)	Ved Mongstad rundkøyring 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	Det er søkt om å endre fartsgrense til 60 km/t.

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Status
		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 rundkøyring vera 60 km/t eller lågare.	
6	Ulogisk avslutning av 40-sone i sentrum (endre skilting)	Det er berre 180 m med fartsgrense 50. Fartsgrense 50- skilt bør fjernast og fartsgrense 40 bør forlengast frå sentrum og mot Mastervikane.	Ikkje utført.
7	Belysning langs veg mellom fylkesvegen og Little Lindås	Belysning langs vegen. Oppsetting av fartsgrenseskilt ved kryssa.	Ikkje utført.
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. Sjå plan for miljøgate.	Ikkje utført.
9	Årås skule	Etablering av rundkøyring ved skule. Planen er ferdig vedtatt.	Ferdig
10	Strekning samfunnshus-rundkøyring mot Sævrøy	Det bør sjåast på fartsgrensa mellom samfunnshuset og rundkøyringa, samt fartsdempande tiltak ved kryssingspunkt.	Ferdig (endra fartsgrense). Fartshumpar er ikkje utført.
11	Krysset til Årås skule	Det bør vurderast å stramme opp krysset. Oppmerking bør endrast. Deleøy på sekundærveg og tilleggsbelysning kan vurderast.	Ferdig
12	Haldeplassar for skulebuss	Det bør etablerast lys på haldeplassar der skulebuss stoppar.	Utført ein del stadar. Det er også lagt ein plan for dette.

I tillegg til tiltaka som er utført er det gjennomført:

- Hjertesoneprosjekt på Kaland skule
- Betre vegkryss ved Tresvik og Nordre Fønnesvågen.
- Veglys Mastrevik- Ulvøy

- Ny avkøyring på Furuly
- Fartsdumpar ved kommunesenteret
- Nytt rekkverk ved Dyrnes

5.2 Effekt av tiltak

Ein rapport frå transportøkonomisk institutt (TØI rapport 1556/2017) 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 ulukker reduserast med 39%.

Tiltak	Effekt av tiltak
Oppmerka gangfelt (tofeltsveg) vs. ikkje gangfelt	-22 % av fotgjengarulukker
Opphøgd gangfelt vs. vanleg gangfelt	-36 % av alle ulukker
Refuge i gangfelt vs. vanleg gangfelt	-44 % av fotgjengarulukker
Gangbru	-82 % av fotgjengarulukker
Asfaltertering av vegskulder	-34 % av alle ulukker
Auking av avstand til fast objekt: frå 1 til 5 m (betring av sideterreng)	-22 % av utforkøyringsulukker
Ny vegbelysning i spredtbebygd strøk	-30 % av alle ulukker i mørke

5.3 Kostnader av ulike tiltak

Tabellen under viser ei oversikt over estimerte kostnader ved etablering av ulike trafikksikringstiltak. Kostnader er henta frå Trafikksikkerheitshandboka til Transportøkonomisk institutt.

Tiltak	Estimerte kostnader (2019-kr)
Fortau	10 000 per lm
Gang- og sykkelveg	15000 per lm
Skilt	10 000 per punkt
Vegljos	1 000 000 per km + driftsutgifter
Rekkverk	3 000 kr per lm
Gangfelt	100 000- 200 000 inkludert veglys
Signalregulert gangfelt	500 000- 1 000 000 + driftsutgifter
Fartsdempande tiltak	50 000- 150 000 per hump

Gangfelt

Gangfelt er eit tiltak for å betre framkomsten for gåande som skal krysse ein veg, og er i utgangspunktet ikkje eit trafikksikkerheitstiltak. Gangfelt er fastsett i handbok V127 «kryssingsstader for gåande». For fartsgrense 30, 40 og 50 km/t med strekningar lågare enn 2000 ÅDT er det anbefalt over 40 kryssande fotgjengarar i maks timen før det anbefalt gangfelt. Det kan vurderast gangfelt med eit lågare tal på kryssande fotgjengarar dersom det er særskilde behov. Det er ikkje anbefalt å etablere nye gangfelt ved fartsgrense 60 km/t. Gangfelt på strekningar med 60 km/t kan vurderast ved for eksempel rundkøyringar eller signalregulerte kryss.

Som eit alternativ til gangfelt, kan det etablerast tilrettelagt kryssingspunkt. Tilrettelagt kryssingspunkt kan vere aktuelt når gåande med stort sannsyn kryssar på den staden og ulukkesrisikoen ikkje vert forverra. Tilrettelagt kryssing etablerast med nedsenka kantstein og kan supplerast med ljøs, siktutbetring, trafikkøy og liknande.

5.4 Fysiske tiltak med prioritering

5.4.1 Forslag til prioriteringar frå førre TS-plan

Tabell 9: Tiltak med prioritering frå førre TS-plan

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet	Tiltaksnr.
Over 5 millionar				
1	Bakkakrysset (60-sone og utbetring av siktzone i innerkurve)	<u>Langsiktig, meir krevjande tiltak:</u> Utbetre kurvatur i krysset, eventuelt vurdere ei alternativ plassering. Reguleringsplan må då vurderast. <u>Strakstiltak:</u> Utbetre siktzone i innerkurve, krev grunnerverv og sprenging. Alternativt: etablere 60-sone forbi krysset. Både horisontal kurvatur (radius ca. 100 m) og siktforhold (ca. 10x90 m) tilseier 60-sone.	23	1.1
1	Straumshaugane/ Vardetangen (busstopp og fortau langs Vardetangen)	Etablere 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 busetting ligg på nordsida, inn Vardetangen. Reguleringsplan må vurderast.	10, 11	1.2
2	Strekning FV 565 Mastrevik- Fonnes (første byggetrinn går til Kilstraumen) Ny haldeplass for buss i Mastrevik-krysset	Detaljregulering for GS-veg langs fv. 565 vart godkjent i 2017 frå krysset ved Mastervik til Kilstraumen. Planmidlar vart løyvd frå Hordaland fylkeskommune. Austrheim Vidaregåande Skule må få ny busshaldeplass ved Fv. 565 i krysset her. Ferdigregulert i 2017.	fleire	1.3
3	Strekning FV 565 Austrheim- Litlelindås krysset	Etablere gang og sykkelveg Litlelindås- Førland- Austrheim. Reguleringsplan må på plass her.	fleire	1.4
4	Hope- Keilekrysset- Mongstadkrysset (gang og sykkelveg langs fylkesvegen)	Etablere langsgående gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Detaljregulering for GS-veg på denne strekninga på fv. 57 frå kommunegrensa til Mongstadkrysset og Keilekrysset vart godkjent i 2017.	49	1.5

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet	Tiltaksnr.
5	Strekning FV 568 rundkøyring ved Austrheim-Finnsvågen (Heiane)	Vegutbetring og etablering av gang- og sykkelveg. Reguleringsplan er godkjent i 2021.	37	1.6
6	Strekning Mongstad krysset- Vardebrua	Etablera samanhengande gang og sykkelveg frå Mongstad-krysset til Fønnes, samt etablera trafikksikker kryssing for gåande og rundkøyring ved Leirvågkrysset. Detaljregulering for GS-veg på denne strekninga på fv. 57 og fv. 565 vart godkjent i 2019.	48	1.7
Under 5 millionar				
1	FV 421 Bergsvika-kyrkjegarden (Lihaugen-Austrheim vegkryss)	<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.	17, 35	1.8
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 utførast fartsmålingar, og dersom det er registrert høg fart kan fartsreduserande tiltak etablerast.	17	1.9
3	Gangfelt ved gamle kommunehuset/ bedehuset	<u>Strakstiltak</u> : Det bør etablerast opphøgd gangfelt på kommunevegen mot Årsfeltet. Fartsnivået i kryssingspunktet kan då ikkje vera over 45 km/t. Også fortau til vegen som går ned til Årsvågen.	13, 52	1.10
4	Veg frå Mongstad krysset til Kaland (skilta lågare fartsgrense)	Ved Mongstad rundkøyring er ikkje fartsgrensa langs fylkesvegen skilta ned, dvs. at er det 80-sone. Det finnast 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 rundkøyring vera 60 km/t eller lågare.	48	1.11

Prioritet	Stad	Forslag til tiltak	Nr. på kartet	Tiltaksnr.
5	Belysning langs veg mellom fylkesvegen og Litlelindås	Belysning langs vegen. Oppsetting av fartsgrenseskilt ved kryssa.	38	1.12
6	Kommunesenteret i Årås. Planlagte snarvegar trimløyper og strandpromenade og gangvegar mot og langs Fv. 565	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. Å endre linjeføring ved det gamle kommunehuset og forlenga fortau mot Åråsvågakrysset er viktig. Sjå plan for miljøgate. Gangvegar/stiar må byggjast.	fleire	1.13
7	Haldeplassar for skulebuss	Det bør etablerast belysning på haldeplassar der skulebusa stoppar.	fleire	1.14

5.4.2 Prioriteringar på kommunale vegar

Tabell 10: Tiltak med prioritering på kommunale vegar

Prioritering	Stadnamn, plassering	Forslag til tiltak	Nr på kartet	Tiltaks-nr.
1	Njøtebrua	Nytt rekkverk på brua	59	2.1
2	Området utanfor idrettshallen	Manglar veglys, oppmerking, egen HC-parkering, mykje nesten påkøyrslar	7	2.2
3	Kaland skole	Ordne problema i området for buss og personbilar	9	2.3
4	Austrheim kystbarnehage	Feil trafikkmonster. Endra køyremønsteret	33	2.4
5	Åråsfeltet	Dårleg tilstand på fortau. Etablera universell snarveg til kommunesenteret og til Åråsvågen, denne er ferdigregulert i 2019 og prosjektert.	34	2.5
6	Åråsfeltet	Fotgjengarfelt er viska vekk ved fartshumpar	45	2.6
7	Furulyvegen	Manglar veglys	51	2.7
8	Kvalvågen	Dårleg standard på vegen, fleire farlege punkt	31	2.8
9	Området Vikane frå frisørsalongen mot turveg mot idrettshallen	Manglar veglys	5	2.9
10	Tresvikvegen	Manglar fortau (regulert)	12	2.10
11	Solesjøen-Njøtevegen	Manglar veglys	16	2.11
12	Bergsvika KV	Vurdere behov for TS-tiltak	18	2.12
13	Langøy-Krossøy	Dårleg veg	41	2.13
14	Langmannsneset	Dårleg veg/manglar belysning	47	2.14

Prioritering	Stadnamn, plassering	Forslag til tiltak	Nr på kartet	Tiltaks-nr.
15	Vardavegen	Manglar fortau og veglys	11	2.15
16	Søre Njøten- Busstopp i kryss	Manglar veglys 450 meter	16	2.16
17	Merking av farsdumpar Planlagte gangvegar for gåande/syklende må byggjast	Merking av fartsdumpar som på fylkesvegar Etablera universelle gangvegar frå ulike bygder til kommunesenter og Årås skule	fleire	2.17

5.4.3 Prioriteringar på fylkesvegar

Tabell 11: Tiltak med prioritering på fylkesvegar

Prioritering	Stadnamn, plassering	Forslag til tiltak	Nr kartet	Tiltaks-nr.
1	Kryss Austrheimsvegen- Solenvegen	Behov for veglys	1	3.1
2	Fv. 565 Førland	Søknad om 70-sone.	2	3.2
3	Kilstraumen	Det må søkjast om 50- sone.	19	3.3
4	Leirvågkrysset	Meir lys må setjast opp.	21	3.4
5	Bakkavegen	Senda nytt skriv til Vestland fylkeskommune (VS) om fart	24	3.5
6	Fosnstraumbua- Førland	Søka VF om oppsetting av viltskilt.Sende skriv.	28	3.6
7	Uoversiktleg sving Sævrøyvegen	AK sender skriv til fylkeskommunen.	30	3.7
8	Øksnes	Setja opp veglys.	43	3.8
9	Krysset Fedjekaia-Baløy	AK skriv brev til fylkeskommunen	40	3.9
10	Krysset i Åråsdaalen	Viktig tiltak å forbetre sikta her.	52	3.10
11	Øksnes krysset-mot vest	Fylkeskommune vil orienterast.	44	3.11
12	Joker Austrheim	Nytt varselskilt eller flytta krysset her lenger nord	53	3.12
13	Nord for Fosnstraumbua	Må søkast fylkeskommunen om fjerning av skilt.	57	3.13
14	Skilt med merking av farlege sving nord for krysset til Litlelindås og eit ved Solevegen	Senda skriv til Vestland fylkeskommunen (VS)	1 og 24	3.14
15	Leikvoll	Setja opp veglys.	15	3.15

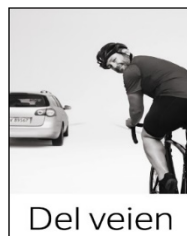
5.5 Andre tiltak

Statistikken over ulykkene i Austrheim syner at rundt 75 % av ulykkene er utforkøyrings- 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 utsett. Heller er det trafikantane sjølv som truleg er hovudårsaka til ulykkene. Dette stemmer godt overeins med forskning frå landet elles. For å betre 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 gruppa enn sjåførane. Særskilt viktig er det at born og ungdom lærer seg gode trafikkvanar. Det gjeld og eldre bilførarar.

5.5.1 Haldningsskapande arbeid

Austrheim kommune tek åtferd- og haldningsskapande arbeid på alvor, og arbeidar aktivt med å styrka dette arbeidet i kommunen. Barnehagane og skulane skal gje alderstilpassa trafikkopplæring gjennom heile oppveksten. Denne opplæringa skal gje borna kunnskap om trafikkreglar og praktisk kompetanse til å ferdast trygt som fotgjengarar og syklistar i sine nærmiljø. Under følgjer eit oversyn over haldningsskapande arbeid som er i gang i Austrheim:

- Frå 2022 år legg ungdomsskulen 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.
- Prosjekt «**Trafikksikring i Austrheim – frå barnehage til vaksen**» eit viktig arbeid.
- Utarbeide retningslinjer for trafikksikker åtferd- og haldningar for kommunalt tilsette.
- Lokale blålysetatar gjennomfører annakvart år arrangement med fokus på trafikktryggleik. Arrangementet er ope for alle, men skuleelevar og eldre vert spesielt invitert.
- Samarbeid med Trygg Trafikk i barnehagar og skular.
- Farts-/tryggleikskontrollar. Oppmode politi om å gjennomføra kontrollar ved skular og barnehagar.
- Statens Vegvesen har over fleire år hatt ein bilbeltekampanje. Kampanjen er en kombinasjon av kontrollinnsats, informasjon og skilting langs vegnettet.
- Kommunen skal ta initiativ til åtferd og haldningstiltak og støtte arrangement og kampanjar knytt til trafikktryggleik. Andre relevante kampanjar i regi av Statens Vegvesen er: "**Stopp og sov**", "**Del veien**".
- Statens Vegvesens sine kampanjar:



5.5.2 Trafikksikker kommune

Austrheim kommune har ei viktig rolle i trafikksikringsarbeidet som vegeigar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgjevar, kjøpar av transporttenester, samt ansvarleg for innbyggjarane si helse og trivsel. Kommunen har valt å arbeide systematisk med trafikksikringsarbeidet og har i samarbeid med Trygg Trafikk blitt godkjent som Trafikksikker Kommune. Dette betyr at alle delar av organisasjonen arbeider heilheitleg med trafikksikringsarbeidet og har rutinar og system som varetek trafikktryggleiken i organisasjonen. Austrheim vart resertifisert i 2021 som Trafikksikker kommune. Administrasjonen skal prioritere nye tiltak åreleg og orientere relevante politiske utval. Gjennomgang av fartsgrensenivå for kommunale vegar inkludert skilting skal ein fortløpande arbeide med. Det gjeld og gjennomgang av fartsgrensenivå knytt til ADT og busetnad langs fylkesvegane. Kommunen sin arealplanlegging, private reguleringsplanar og byggesaksbehandling skal gje føringar for trafikktryggleik i medhald til gjeldande trafikktryggleiksplan.

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 2022 til og med 2030. Ansvar her er lagt til kommunedirektøren og kommunalsjefane.

Austrheim kommune skal prioriterast tilstrekkelege midlar til gjennomføring av trafikktryggleikstiltak. I samband med arbeidet med årleg økonomiplan og budsjettvedtak, koordinert opp mot søknadsfristen for trafikktryggleiksmidlar skal det verte tildelt midlar til gjennomføring av planlagde trafikktryggleikstiltak i komande år.

Einingsleiar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde. Økonomisjefen vil bistå i dette søknads- og budsjetteringsarbeidet.

Kommunedirektøren skal årleg informere kommunestyret og relevante politiske utval om status for planlagde, pågåande og gjennomførte trafikktryggleikstiltak i kommunen.

Informasjon og kostnader av trafikktryggleikstiltak

Under er informasjon om gangfelt, fartsgrense og vegetasjonsrydding samt oversikt over estimerte kostnader for ofte brukt trafikktryggleikstiltak.

Tiltak	Estimerte kostnader inkl. mva.
Fortau	Ca. 10 000 kr. pr. meter
Gang- og sykkelveg	Ca. 15 000 kr. pr. meter
Skilting	10 000 kr. pr. skiltpunkt
Fartsdempande tiltak	Ca. 50 000 - 250 000 kr.
Vegljos	Ca. 1 750 000 kr. pr. km vegljøs + driftsutgifter
Vegrekkverk	Ca. 2000 - 3500 kr. pr meter
Gangfelt	Ca. 100 000 – 200 000 kr. pr. gangfelt inkl. vegljøs
Planskilt kryssingsstad	Ca. 5 000 000 - 15 000 000 kr.
Signalregulert gangfelt	Ca. 1 000 000 – 1 500 000 kr. + driftsutgifter

Strakstiltak og mindre tiltak

Strakstiltak og mindre tiltak kan gjennomførast på eigen veggrunn og innan eigedomsgrensa til vegen. Den enkelte vegeigar kan vurdere, handsame og fatte vedtak knytt til etablering og gjennomføring av tiltaka. Det vil ofte vere lågare økonomiske kostnader ved gjennomføring av tiltaka. Åtferd- og haldningsskapande arbeid kan skje innafør ordinær drift og som ekstraordinære prosjekt/arrangement heile året.

Større tiltak

Desse krev som regel utarbeiding av reguleringsplanar, prosjektering, grunnavståing og større økonomiske midlar til gjennomføring. Det vil seie at sjølv om tiltaket er høgt prioritert kan det ta tid før tiltaket kan verte realisert. Slike tiltak har større kostnader.

7 Vedlegg

7.1 Alle innkomne innspel og vurdering

Nr på kartet	Veg-type	Stadnamn, plassering	Problem	Vurdering
1	FV	kryss Austrheimsvegen-Solevegen	behov for veglys	Tatt med, tiltak 3.1
2	FV	fv. 565 Førland	for høy fart, sette ned fartsgrense	Tatt med, tiltak 3.2
3	FV	Utkjørsel Sætre	dårleg sikt (godkjent RPL), dårleg plass fot to store kjøretøy	Tiltak 1.3 frå førre planen.
4	FV	Gangfelt ved Nordliheimen og veg inn til hallen	dårleg opplyst gangfeltskilt	Tatt til orientering. Dette vert gjort i 2021/2022.
6	FV	tilkomst seniorsenter til gående	manglar tilbod for gående frå gangfeltet	Under arbeid. Dette vert gjort i 2021/2022.
8	FV	krysningspunkt ved Samfunnshuset	etablere gangfelt	Tatt til orientering.
10	FV	holdeplass Bakkastraumen bru	ingen tilbod for gående til holdeplassen, dårleg holdeplass for Straumshaugane og Arihamrane	Tiltak 1.2 frå førre plan.
13	FV	frå Austrheimsfeltet til Samfunsshuset	det er en omveg å gå til gangfeltet, ønsker fortau et stykke mot vest, krysningspunkt	Tatt til orientering.
14	FV	frå Budalen mot skule	Manglar gangveg	Tiltak 1.2 frå førre plan.
17	FV	Bergsvika	problematisk kryss, høgt fartsnivå	Tiltak 1.8 frå førre plan.
19	FV	Kilstraumen	problematisk punkt, ønsker redusert fartsgrense, fotgjengerovergang og fartsdumper	Tatt med, tiltak 3.3.
21	FV	Leirvågkrysset	oppleves mørkt (selv det er lys), farleg å krysse	Tatt med, tiltak 3.4.
22	FV	øst for Leirvågkrysset	forlenge 60-sone til rundkjøring	Tatt til orientering.
23	FV	(Synnavågkrysset) Bakkavegen	dårleg sikt, høy fart	Tatt med, tiltak 1.1.
24	FV	Bakkavegen	dårleg standard på vegen, har en del naturlige fartshumpar som kan skade kjøretøy	Tatt med, tiltak 3.5.
25	FV	Mastrevik kryss	behov for busslomme retning Mastrevik torg	Tiltak 1.13, frå førre plan.
26	FV	kryss til Mastrevik torg	krysset er for trangt for buss	Tiltak 1.13, frå førre plan.

28	FV	bruen- Førland	stor fare for hjortepåkjørsel	Tatt med, tiltak 3.2.
29	FV	sving Sætre/Budalen	manglar breddeutvidelse for at to store kjøretøy kan møtes	Tiltak frå førre plan.
30	FV	sving Sævrøyvegen	dårleg plass for to store køyretøy i kurve	Tatt med, tiltak 3.7.
35	FV	Lihaugen- vegen opp mot kyrkje	manglar veglys	Tiltak 1.8, frå førre plan.
36	FV	ved snarveg gamle kommunehuset	manglar fortau, må rustast opp med asfalt og veglys	Tiltak frå førre plan.
37	FV	Tresbakken-Heianefeltet	bygge fortau, sette ned fartsgrense	Tiltak frå førre plan.
38	FV	fv. 565- Litle Lindås	manglar veglys	Tiltak frå førre plan.
39	FV	Litlelindås-Førland	etablere GS-veg	Tiltak frå førre plan.
40	FV	krysset Fedjekaien-Baløy	dårleg asfalt og dårleg veg vidare mot Baløy, dårleg busstilbod	Tatt med, tiltak 3.9.
42	FV	Lauvøyna-Sæverøyna	dårleg tilbod for turgåarar	Tatt til orientering.
43	FV	Øksnes	manglar veglys	Tatt med, tiltak 3.8.
44	FV	Øksnes krysset-mot vest	ikkje oversiktleg veg	Tatt med, tiltak 3.11.
46	FV	rundkøyring mot Fedje	manglar fotgjengarfelt	Tiltak frå førre plan.
48	FV	kryss til Leirvågkaien	farleg kryss, høg fart på vegen mot kaien	Tiltak frå førre plan.
49	FV	Keilekrysset	farleg å krysse, barn går på anleggsvegen istadenfor	Ferdig regulert. Foreliggar rekkefølgjekrav .
50	FV	FV ved Olsneset	hol i vegen	Utført.
52	FV	krysset i Åråsdaalen	uoversiktleg, høg fart frå nord	Tatt med, tiltak 3.10.
53	FV	Joker Austrheim	dårleg sikt ved utkøyrse i vest	Tatt med, tiltak 3.12.
54	FV	Skoteneset	utrygt krysning, høg fart i svingen	Tiltak frå førre plan.
55	FV	ved VGS	farleg å krysse	Tiltak frå førre plan.
57	FV	nord for Fosnstraumbua	fjerne holdeplasskilt, ingen fastbuande	Tatt med, tiltak 3.13.
5	KV	Vikane fra frisørsalongen mot turveg mot idrettshallen	manglar veglys	Tatt med, tiltak 2.9
7	KV	området utenfor idrettshallen	manglar veglys, oppmerking, egen HC-parkering, mye nesten påkjørsler	Tatt med, tiltak 2.2

9	KV	Kaland skole	fleire problemer med organisering av området, for buss og personbilar	Tatt med, tiltak 2.3
11	KV	Vardavegen	manglar fortau og veglys	Tatt med, tiltak 2.16
12	KV	Tresvikvegen	manglar fortau (allerede regulert)	Tatt med, tiltak 2.10
15	KV	Leikvoll	manglar veglys	Tatt med, tiltak 3.15
16	KV	Solesjøen	manglar veglys	Tatt med, tiltak 2.11
18	KV	Bergsvika KV	vurdere behov for TS-tiltak	Tatt med, tiltak 2.13
20	KV	Keilen	dårleg snuforhold for skulebuss	Tatt til orientering.
27	KV	Mastrevik torg	manglar busslomme på austsida, mot brannstasjon	Tatt til orientering.
31	KV	Kvalvågen	dårleg standard på vegen, fleire farlege punkt	Tatt med, tiltak 2.8
32	KV	innkjøring til Neshaugen(?)	behov for veglys	Tatt til orientering.
33	KV	Austrheim kystbarnehage	feil trafikkmønster	Tatt med, tiltak 2.4
34	KV	Åråsfeltet	dårleg tilstand på fortau	Tatt med, tiltak 2.5
41	KV	Langøy-Krossøy	dårleg veg	Tatt til orientering.
45	KV	Åråsfeltet	fotgjengarfelt er viska vekk ved fartshumpar	Tatt med, tiltak 2.6
47	KV	Langmannsneset	dårleg/manglar belysning	Tatt med, tiltak 2.15
51	KV	Furulyvegen	manglar veglys	Tatt med, tiltak 2.7
56	KV	ved VGS	dårleg veg, dårleg forhold til å snu rundt skolen	Tatt til orientering.
58	KV	ved Brannstasjon Kaland	hol i vegen	Utført.
59	KV	Njøtebrua	dårleg rekkverk	Tatt med, tiltak 2.1.

Merknadhandsaminga

Merknadar til planforslaget (5 stk) med høyringsfrist 31.12.2021 er handsama i saksutgreiinga til formannskapet og til kommunestyret våren 2022.

Merknadar kom frå: *Vestland fylkeskommune, Statsforvaltaren i Vestland, Austrheim idrettslag, Solen og Førland Velforening og Lars Ivar Thorsen.*

Merknadar som er teke til følge er med kome med i prioriteringar på fylkesvegar eller på komunevegar i denne kommunedelplanen.