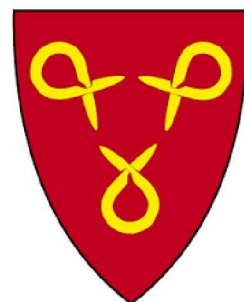


Masfjorden kommune

► **Kommunedelplan for trafikksikring 2021-2032**

framlegg av 13.10.2021



Oppdragsnr.: 52105526 Dokumentnr.: 01 Versjon: 01 Dato: 2021-10-13



Oppdragsgjevar: Masfjorden kommune
Oppdragsgjevars kontaktperson: Sveinung Toft
Rådsgjevar Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen
Oppdragsleiar: Mats Korneliussen
Fagansvarleg: Ingvild Hernes Lunde
Andre nøkkelpersonar: Artur Ribeiro

01	2021-10-13	Framlegg	Mats Korneliussen	Ingvild Hernes Lunde	Mats Korneliussen
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.

1 Føreord

Masfjorden kommune sender med dette ut framlegg til kommunedelplan for trafikksikring 2021 – 2032 ut til offentlig ettersyn. Mange har engasjert seg i arbeidet med denne kommunedelplanen, og spesielt flott er innsatsen som skulane og barnehagane har vist med å koma med gode innspel i sine respektive område.

Formannskapet handsama planframlegget i møte den 18.10.2021 og gjorde då vedtak om å senda planen ut til offentlig ettersyn. Frist for merknader vert sett til 25. november 2021.

► Innhold

1	Føreord	3
2	Vurdering av måloppnåing	5
3	Samandrag	6
4	Planprosess	7
5	Presentasjon av kommunen	8
	5.1 Trafikale utfordringar i kommunen	9
6	Nasjonale og regionale føringar for trafikktryggleiksarbeidet	10
	6.1 Nasjonal transportplan	10
	6.2 Barnas transportplan	10
	6.3 Regional transportplan – Vestland	11
	6.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik 2022-2025	11
	6.5 Kommuneplan: Samfunnsdel for Masfjorden 2012 – 2024	11
	6.6 Kommunal trafikktryggleiksplan	12
7	Organisering av trafikktryggleiksarbeidet	13
	7.1 Masfjorden kommune	13
	7.2 Statens vegvesen	13
	7.3 Vestland fylkeskommune	13
	7.4 Politi	14
	7.5 Trygg Trafikk	14
	7.6 Andre viktige aktørar	14
8	Uluksesanalyse	15
	8.1 Datagrunnlag	15
	8.2 Registrerte trafikkulukker 2011 – 2020	15
9	Visjon og målsetjing	25
	9.1 Visjon	25
	9.2 Satsingsområde	25
	9.3 Mål og strategiar	26
10	Trafikktryggleikstiltak	28
	10.1 Åtferd og haldningstiltak	28
	10.2 Fysiske trafikktryggleikstiltak	29
11	Vedlegg : Handlingsplan: Fysiske trafikktryggleikstiltak 2021-2032	30

2 Vurdering av måloppnåing

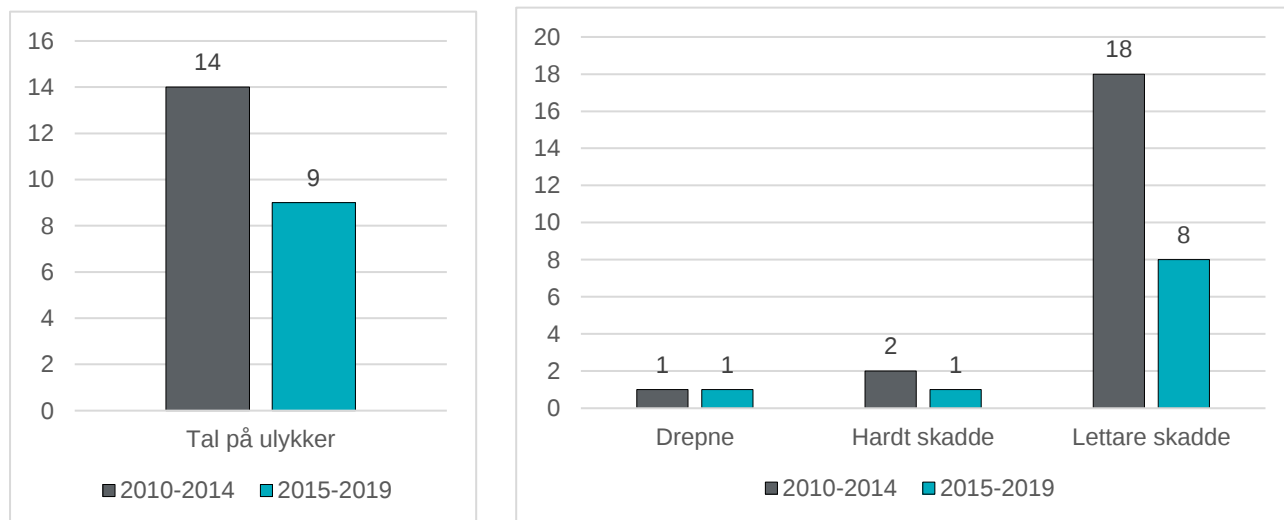
I dette kapittelet er det gitt ei vurdering og oppsummering av måloppnåing i høve til førre trafikktryggleiksplan frå perioden 2015-2019.

Tabellen under gjev ein oversikt over innmeldte tiltak i førre trafikktryggleiksplan. Blant dei 27 innmeldte tiltaka er 11 utført og seks er delvis gjennomført. Dette tyder det på ein gjennomføringsgrad på 40 %. Tek ein også med dei delvis gjennomførte tiltaka er gjennomføringsgrada 62 %. Det er 10 tiltak som ikkje er utført. Desse tiltak vil bli vidareført og prioritert opp mot nye innmeldte tiltak i komande plan.

Tabell 1: Oversikt over innmeldte tiltak i førre trafikktryggleiksplan og tal på gjennomførte og ikkje utførte tiltak.

	Innmeldte tiltak	Gjennomførte tiltak	Delvis gjennomført	Ikkje utført
Masfjorden kommune	27	11	6	10

I perioden 2010-2014 som var før trafikktryggleiksplan for 2015-2019 var det registrert 14 trafikkulukker med personskade i Masfjorden kommune. Blant desse ulukkene er det registrert éin drepen, to hardt skadde og 18 lettare skadd – totalt 21 personar. I perioden 2015-2019 er det registrert 9 ulukker med personskade kor éin er drepen, éin hardt skadd og åtte har blitt lettare skadd – totalt 10 personar.



Figur 1: Samanlikning av tal for ulukker og drepne og hardt skadde for periodane 2010-2014 og 2015-2019.

Når ein samanliknar desse to periodane har det vore ein reduksjon i talet på registrerte trafikkulukker med personskade på 35,7 %. Ulukker med lettare skadde har hatt ein reduksjon på 55,5 %. Talet på hardt skadde har blitt redusert frå to til éin. Når det kjem til drepne i trafikkulukker er dette uendra med éin person i kvar periode.

Det har vore ein kraftig nedgang i talet på trafikkulukker i Masfjorden kommune. Dette gjeld særleg trafikkulukker med lettare skade. Det har også vore ein nedgang i talet på hardt skadde, men talet på drepne er uendra. Dette er vurdert som svært positivt og kan tyde på at arbeidet med trafikktryggleik kommunen har hatt god effekt. I det vidare arbeidet med revidert trafikktryggleiksplan må ein ha særleg fokus på å redusere talet på drepne og hardt skadde.

3 Samandrag

Formannskapet i Masfjorden kommune vedtok i møte den 10.06.2020, i sak nr 053/20 og i medhald av plan- og bygningslova sin § 11-12 oppstart og kunngjering av arbeidet med ny kommunedelplan for trafikktryggleik for Masfjorden kommune for 2020 – 2032. Det vart og vedteke at framlegg til planprogram dagsett 27.05.2020 vert sendt på høyring i medhald av § 4-1 i same lov.

Trafikktryggleiksplanen er utarbeidd i samarbeid med arbeidsgruppe leia av Sveinung Toft og i samråd med ein referansegruppe med representantar frå Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune, eldreråd, råd for menneske med nedsett funksjonsevne, Trygg Trafikk og Nordhordland lensmannsdistrikt.

Det har vore sendt ut informasjonsbrosjyre, kart og skjema for innspel til alle skuler og barnehagar i kommunen med frist for innspel i perioden 20. august til 17. september. Synfaring av innmeldte tiltak i planen vart gjennomført 8.10.2021.

Dei fleste ulukkene i Masfjorden kommune i perioden 2011 – 2020 har vore utforkøyringsulukker etterfylgt av møteulukker. Det er likevel møteulukker som har flest personskadar blant desse ulukkestypane. Det er registrert to trafikkulukker med drepne involvert, éin syklist og éin MC ulukke. Det er berre registrert éin ulukke med lettare skadd blant aldersgruppa 0 – 17 år i perioden 2011 – 2020. Dei fleste skadde i trafikkulukker i Masfjorden er menn, som står for 65 % av dei alle skadde i trafikkulukkene. 97 % av alle trafikkulukker som har skjedd i Masfjorden har hendt på strekning med fartsgrense 80 km/t. Dei fleste ulukkene har hendt når det har vore dagsljós, tørr bar veg og opphald.

Visjon for trafikktryggleiksarbeidet i Masfjorden kommune er:

Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikantar i Masfjorden kommune

Masfjorden kommune skal fokusere på følgjande satsingsområde for det vidare trafikktryggleiksarbeidet i kommunen i perioden 2021 – 2032.

- Fokus på å gjennomføre tiltak på skulevegstrekingar som er definert som farleg skuleveg
- Eit vegnett der fartsnivå og sikringstiltak medverkar til låg risiko for konfliktar med mjuke trafikantar, møteulukker og utforkøyringar
- Fokus på førebyggjande arbeid som skal gje trafikantar som har tryggleik i fokus når dei ferdast på eller langs vegen.
- Verte godkjent som trafikksikker kommune
- Trafikktryggleikstiltak skal ha som mål om å stette krav om universell utforming

Det er fokus på å følgje opp og gjennomføre 27 spesifikke tiltak innan områda; åtferd- og haldningstiltak, organisatoriske tiltak og fysiske tiltak innan planperioden 2021 – 2032.

Det er utarbeida ein eigen handlingsplan med prioritert oversikt over 65 innmeldte fysiske trafikktryggleikstiltak som Masfjorden kommune skal arbeide for å gjennomføre i planperioden 2021 – 2032.

4 Planprosess

Formannskapet i Masfjorden kommune vedtok i møte den 10.06.2020, i sak nr 053/20 og i medhald av plan- og bygningslova sin § 11-12 oppstart og kunngjering av arbeidet med ny kommunedelplan for trafiktryggleik for Masfjorden kommune for 2020 – 2032. Det vart og vedteke at framlegg til planprogram dagsett 27.05.2020 vert sendt på høyring i medhald av § 4-1 i same lov.

Den nye planen vil erstatta gjeldande trafiktryggleiksplan som vart vedteken i kommunestyret den 30.10.2014, og som gjaldt for perioden 2015- 2019.

Vedteken plan skal leggjast til grunn for det vidare arbeidet med trafiktryggleik i kommunen. Det skal arbeidast systematisk og målretta for å nå Masfjorden kommune sin visjon, satsingsområde og mål i komande periode.

Revisjon av trafiktryggleiksplanen for Masfjorden kommune er gjennomført i samarbeid med arbeids- og referansegruppe.

Tabell 2: Oversikt over deltakrar i arbeids- og referansegruppe

Arbeidsgruppe	
Sveinung Toft	Assisterande rådmann (leiar) – Masfjorden kommune
Roald Kvingedal	Teknisk sjef – Masfjorden kommune
Rita Ludvigsen	Oppvekstleiar – Masfjorden kommune
Sigvald Kvinge	Brannsjef – Masfjorden kommune
Mats Korneliussen	Oppdragsleiar - Norconsult

Referansegruppe	
Svein Dortin Viken	Statens vegvesen
Tor S. Høyland	Vestland fylkeskommune
Ivar Haukeland	Leiar - eldrerådet
Inger Jåstad	Nestleiar - eldrerådet
Hildegunn Bjånes	Leiar - råd for menneske med nedsett funksjonsevne
Jan-Terje Brügger	Nordhordland lensmannsdistrikt
Knut Olav Nestås	Regionleiar Vestland - Trygg Trafikk

Det vart sendt ut informasjonsbrosjyre, kart og skjema for innspel til alle skular og barnehagar i kommunen med frist for innspel i perioden 20. august til 17. september. Det vart gjennomført synfaring 8.10.2021 av innmeldte tiltak i planen saman med representantar frå Masfjorden kommune, Statens vegvesen og Norconsult.

5 Presentasjon av kommunen

Masfjorden kommune ligg i Vestland fylke på nordaust sida av Fensfjorden/Austfjorden. Busetnad er i hovudsak langs Fensfjorden/Austfjorden og på nordsida av Masfjorden. Administrasjonssenteret i kommunen er Masfjordnes (Sandnes).

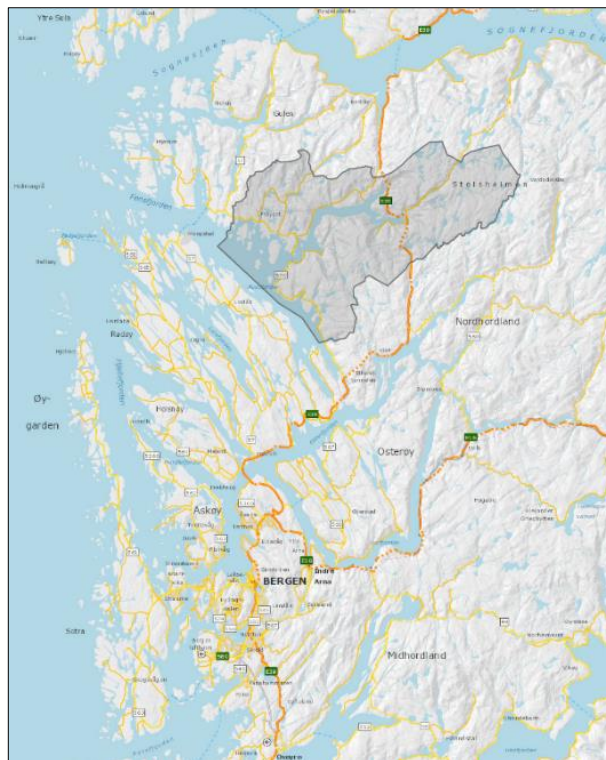
Det er i følgje Statistisk sentralbyrå (SSB) busett 1654 innbyggjarar i Masfjorden kommune andre kvartal i 2021.

Den gjennomsnittlege årsdøgn trafikken (ÅDT) for 2020 i kommunen er størst langs europaveg 39 som ligg mellom 2036 – 1900 køyrande i snitt på ulike delar av strekninga. Fylkesveg 570 har nest høgast trafikkmengd på mellom 800 – 350 køyrande i snitt pr. døgn. Dei resterande strekningane i kommunen har ein trafikkmengd på 300 køyrande i snitt pr. døgn eller lågare.

Tabellane under viser ulike fakta om veglengder fordelt på vegkategori, tunnelar, buer og ferjesamband. Tala er henta frå vegkart.no.

Tabell 3: Oversikt over vegkategori og veglengde

Vegkategori	Lengde
Europaveg	19,3 km
Fylkesveg	109 km
Kommunalveg	67,3 km
Privatveg	140,2 km
Skogsbilveg	10,8 km



Figur 1: Oversikt over Masfjorden kommune.

Tabell 4: Oversikt over tunnel og tunnallengde

Tunnel	Lengde
E39 – Masfjordtunnelen	4110 meter
E39 – Lille Matretunnelen	65 meter
E39 – Matreberg tunnelen	1352 meter
E39 – Trodaltunnelen	848 meter
E39 - Sandviktunnelen	394 meter
E39 – Jernfjelltunnelen	Ca. 1200 meter
Fv.5446 – Trysdaltunnelen	555 meter
Fv.5446 – Timestunnelen	222 meter
Fv.571 – Eikemofosstunnelen	166 meter
Fv.571 – Lauvik tunnelen	156 meter
Fv.570 – Hostelands tunnelen	343 meter

Det er registrert til saman 72 bruer i Masfjorden kommune. 55 av desse tilhøyrer fylkesvegnettet, 15 bruer er knytt til europavegen og det er registrert ei kommunal og ei privat bru i kommunen. Tabellen under viser dei fem lengste bruene i kommunen.

Tabell 5: Oversikt over bruer og brulengder

Bru	Lengde
E39 - Hopeelva	165 meter
E39 - Storavatnet II	131 meter
Fv.570 – Risnes	103 meter
E39 – Matre	50 meter
E39 – Masfjorden sør	49 meter

Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund ein del av fylkesveg 570 og knyter saman Duesund og Masfjordnes med ei kabelferje. Operatør av sambandet er Wergelandgruppa.

Tabell 6: Oversikt over ferjesamband

Ferjesamband	Trafikkmengd
Fv.570 – Masfjordnes - Duesund	140 køyretøy i snitt pr. døgn - 5 % store køyretøy

5.1 Trafikale utfordringar i kommunen

Under er ein omtale blant dei trafikale utfordringane som det er ynskjeleg å rette særleg fokus på i trafikktryggleiksarbeidet i Masfjorden kommune i komande år.

Ved omkøyring for E39 vert dette gjort via Sløvåg i nord og/eller via fv.570 Austefjordvegen. Dette medfører til tider ein stor auke i trafikkmengda langs eit vegnett som ikkje er tilpassa for slik trafikkmengd.

Det er ca. 8 km med tunnelar langs Europaveg 39. Dette medfører eit særskilt ansvar for Masfjorden kommune å ivareta beredskapsansvaret med tanke på eventuell ulukke og brann i desse tunnelane.

På E39 er vegkrysset til Trodalen og fleire av vegkryssa i Haugsvær vurdert til å ha ei utforming som ikkje ivaretek trafikktryggleiken og framkomsten til trafikantar på ein tilstrekkeleg måte. I desse vegkryssa er det knytt stor utryggskjensle og fare for ulukke blant køyrande.

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. Dette gjeld i hovudsak langs fylkesveg 570, men og langs E39 forbi Matre og Haugsvær.

Det kjem ofte lange kolonnar med ferjebilar frå Lavik-Oppedal med ei blanding av tunge og lette køyretøy. Dette medfører farlege forbikøyningar, og fare for at det kan skje storulukker med mange bilar innblanda langs E39. Tunge køyretøy og bubilar/ bilar med campingvogner burde køyrt sist ut frå ferjekaien i Oppedal.

Masfjorden kommune er dei fleste vegane smale og uoversiktlege, og utan fortau eller gang- og sykkelveggar. Dette bidreg til auka risiko for trafikkulukker mellom køyrande og mjuke trafikantar og auka utryggskjensle blant gåande og syklande.

6 Nasjonale og regionale føringar for trafikktryggleiksarbeidet

6.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 presenterer heilheita i regjeringa sin transportpolitikk for dei neste 12 åra. Regjeringa har lagt vekt på å utvikle eit godt transportsystem som gjev fridom og moglegheiter for alle, aukar livskvaliteten, bidreg til verdiskaping, beskyttar og reddar liv samt bidreg til betre helse, miljø og klima. Verdas berekraftsmål har vært med på å gje retning for arbeidet med transportplanen.

Regjeringa har sett fem likestilte mål som gjev retning for korleis ressursane skal brukast framover:

1. Meir for pengane.
2. Effektiv bruk av ny teknologi.
3. Bidra til at Norge sine klima- og miljømål verte oppfylt.
4. Nullvisjon for drepte og hardt skadde.
5. Enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet



Figur 2: Dei fem måla for transportsektoren i NTP 2022-2033

6.2 Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikantar. Med Barnas transportplan vil regjeringa sikre barn og unge god mobilitet, samtidig som det skal vere trygt å ferdast i trafikken. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulukker har gjeve særskild gode resultat når det gjeld barn og unge. Eit godt transportsystem skal vere trafikkikkert og tilpassa alle, og la barn og unge leve aktive liv i bygd og by. Det er viktig at trafikk- og arealplanlegging tek omsyn til dei yngste og deira behov i planar.

Effektivt, attraktivt og trygg er stikkord for å leggje til rette for barn og unge sin ferdsel. Kunnskap om kva som er viktig for barn og unge og deira ferdsle bør ligge til grunn for kor tiltak vert set i verk. Infrastrukturen må vere effektiv på barna sine premisser

6.3 Regional transportplan – Vestland

Regional transportplan (RTP) 2022-2033 er det øvste plandokumentet for den langsiktige utviklinga av transportsektoren i Vestland. Den skal omtale alle delar av samferdsle og transport i fylket, som vedlikehald og utbygging av fylkesvegnettet, sykkel- og gangstiar, Bybanen, reiseområde samt båt og ferje. Måla og strategiane i RTP skal sikre ein trygg, berekraftig og nyskapande transportsektor i heile Vestland. RTP vil ha eit kunnskapsgrunnlag der ein ser på utviklingstrekk og framtidige utfordringar innan transportsektoren. Den vil også ha eit 4-årig handlingsprogram med oversikt over planlagde tiltak og investeringar i perioden.

RTP skal legge føringar for prioriteringane fylkeskommunen gjer innan sektoren. Den gjev også føringar for korleis fylket skal jobbe for å sikre interessene innan samferdsle som ligg utanfor fylket sine ansvarsområde.

**Regional transportplan for Vestland fylke, RTP 2022 - 2033, vert vedtatt i fylkestinget i desember 2021. Planutkastet vert sendt på offentleg høyring i juni 2021.*

6.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik er ein fireårig plan for trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Planen har til hensikt å gje ei samla framstilling av korleis dei ulike aktørane som arbeide saman med trafikktryggleik skal kunne bidra til reduksjon i talet på drepne og hardt skadde i samsvar med nullvisjonen og i samsvar med gjeldande Nasjonal transportplan. I planen skal det utarbeidast ein tiltaksplan med organisatoriske, fysiske og åttferd- og haldningstiltak som skal bidra til felles faglege tiltak og styrke samarbeidet mellom dei ulike aktørane innanfor trafikktryggleiksarbeidet.

**Oppstart av arbeidet med ny plan starta mars 2021. Endeleg utgåve av «Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2022-2025» er planlagt ferdig ca. 1. mars 2022 og vert då sendt til Samferdselsdepartementet.*

6.5 Kommuneplan: Samfunnsdel for Masfjorden 2012 – 2024

Samfunnsdelen for Masfjorden kommune er ein heilskapleg gjennomgang av den kommunale verksemda. Samfunnsdelen peikar på utfordringar og drivkrefter for vår kommune, og prioriteringar, hovudmål, delmål og tiltak for planperioden er formulert.

Hovud målet i samfunnsdelen er bru over Masfjorden. Som det kjem fram i samfunnsdelen vil: «ei bru over Masfjorden vil bety minst like mykje for utviklinga i Masfjorden og Gulen som det Nordhordlandsbrua har gjort for Nordhordland og Bergen». (Samfunnsdel av kommuneplan for Masfjorden, s.11).

Målet for det kommunal vegnettet i samfunnsdelen er:

Det kommunale vegnettet skal gje sikker framkomst og god trafikktryggleik for alle trafikantar.

Delmål 1: Trafikktryggleik for alle trafikantar.

Tiltak:

- Utgreia trase for gang- og sykkelsti mellom Matre og Haugsvær.
- Utarbeiding av Trafikktryggleiksplan for Masfjorden kommune.
- Oppfølging av rapport om vedlikehaldsbehov på dei kommunale bruene i Masfjorden.

Delmål 2: Fast vegdekke på alle kommunale vegar.

Tiltak:

- Utarbeida langsiktig plan for oljegrusing.

6.6 Kommunal trafikktryggleiksplan

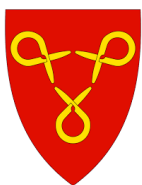
Målet med ein kommunal trafikktryggleiksplan er å auke kommunen sin innsats og fokus innanfor trafikktryggleiksarbeidet. Trafikktryggleiksplanen skal vere forankra i kommunen sitt politiske og administrative system. Dette bidreg til eit meir samordna fokus på trafikktryggleik i alle ledd i kommunen og særleg innan areal og transportplanlegging. Det er særleg viktig at den kommunale trafikktryggleiksplanen følgjer opp og samsvarer andre overordna kommunale dokument, som til dømes samfunnsdelen i kommuneplanen.

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.

Den kommunale trafikktryggleiksplanen viser til blant anna kva som er visjon, målsetjing og satsingsområde for trafikktryggleiksarbeidet i kommunen i komande år. Trafikktryggleiksplanen har i hovudsak fokus på haldning og åtferdstiltak, men planen opnar også opp for at innbyggjarar i kommunen kan kome med innspel om behov for fysiske trafikktryggleikstiltak. Kommunen skal på si side arbeide systematisk med åtferd- og haldningstiltak, samt å utføre dei fysiske tiltaka som er forankra og prioritert i gjeldande plan.

7 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

7.1 Masfjorden kommune



Masfjorden kommunen har eit særleg ansvar for trafikksikkerheit blant sine tilsette og innbyggjarane i kommunen. Mellom anna har ein ansvar for at trafikksikkerheit alltid er eit tema når kommunen planlegg, byggjer og godkjenner tiltak i tilknytning til vegsystemet. Teknisk etat (TML) har ansvar for drift, vedlikehald og fysiske trafikksikkerheitstiltak på det kommunale vegnettet. I tillegg har oppvekstleiar saman med styrarar og rektorar ansvar for skular og barnehagar, og difor eit ansvar for trafikksikkerheitsopplæring med meir retta mot born og unge i skule barnehage. Samarbeid mellom skule, barnehage, lensmann og Trygg Trafikk er viktig i denne samanhengen.

Masfjorden kommune sitt arbeid i trafikksikkerhetsarbeidet er blant anna å følgje opp nasjonal og regional politikk og satsingsområde. I tillegg er Masfjorden kommune vegstyresmakt for kommunale vegar. Kommunen har og eit ansvar som er knytt til beredskap og er ofte dei første til å rykke ut til trafikkulukker. Lokalkunnskapen som kommunen har er viktig å få fram, og få formidla til regionale prioriteringar. Trafikksikkerheitsplana er difor ein viktig plan som inneheld lokalkunnskap og prioriteringar om ulukkesbelasta strekningar og utryggleikspunkt.

Trafikksikkerheitsplana skal vere forankra og leggast til grunn i all planlegging, utbygging, sakshandsaming og politiske vedtak i kommunen i komande periode. Teknisk etat har eit særskilt ansvar for å syte for at trafikksikkerhetsarbeidet vert følgt opp og arbeidd systematisk med i alle deler av kommunen.

7.2 Statens vegvesen



Statens vegvesen

Statens vegvesen sitt oppdrag er å utvikle og legge til rette for eit heilskapleg og framtidsretta transportsystem i heile landet som fremjar framkomst, reduserar transportulukkene og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet. Statens vegvesen er vegmyndigheit for riksvegane og har ansvar for å forvalte, utgreie, planlegge, bygge, drifte og vedlikehalde riksvegar. Dei er også løyvemyndigheit for riksveg ferjesamband og person- og godstransport og tildeler einerettar til drift av riksvegferjesamband. Som fagleg sektormyndigheit for vegtransport har Statens vegvesen eit overordna ansvar for å følgje opp nasjonal politikk for heile det offentlege vegtransportsystemet. Med det offentlege vegtransportsystemet meiner ein både statlege, fylkeskommunale og kommunale vegar og gater, inkludert løysingar for gåande og syklende.

Statens vegvesen har vidare ansvaret for å utvikle tydelege regelverk og standardar for smart transport og moderne vegbygging som gjeld for alle vegar. Slik bidreg dei til å gje oss eit heilskapleg, enkelt og sikkert transportsystem, uavhengig av kven som eig eller drifrar vegen

7.3 Vestland fylkeskommune



Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune har eit breitt ansvar for trafikksikkerheiten 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 trafikksikkerheiten i fylket. Etter folkehelselova (2011) §20 har fylkeskommunen eit ansvar for å fremja 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 høyringspart for kommunale trafikktryggleiksplanar.

Trafikktryggingsarbeidet i Vestland fylkeskommune vert forankra i ny Regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP), og i handlingsprogram for trafikktrygging i Vestland 2022-2025. Planutkast til ny regional transportplan vart sendt på høyring i juni 2021, og skal vedtakast i desember 2021. Inntil vidare er Vestland fylkeskommune sine satsingsområde i trafikktryggingsarbeidet forankra i budsjettokumentet for 2021. Desse er:

- Trafikktryggleiksarbeid i kommunane
- Møte- og utforkøyringsulukker utanfor tettbygde strom
- Mjuke trafikantar i regionsenter og langs skuleveg

Nasjonal transportplan 2022-2033 har som ambisjon at talet på personar som vert drepne eller hardt skadde i vegtrafikken maksimalt skal vera 350 i året innan 2030. Av desse skal maksimalt 50 omkomma, noko som inneber om lag ei halvering av dødstala for den neste tiårs-perioden. NTP har lansert ein langsiktig ambisjon om ingen drepne i vegtrafikken i 2050. Måltal for Vestland i 2030 er 44 drepne og hardt skadde - ei halvering av dei 87 som vart drepne og hardt skadde i dei gamle fylka i 2018.

7.4 Politi



POLITIET

Hovudmålet for politiet sitt trafikktryggleiksarbeid er å redusere talet på drepne og hardt skadde i trafikken. Det arbeidast difor både med kontrolltiltak knytt til bla. fart, promille og beltebruk og liknande. Politiet deltek og i det førebyggjande trafikktryggleiksarbeidet gjennom besøk på skular og i barnehagar, rådgeving til kommunen knytt til trafikktryggleik og reguleringsplanarbeid, skilting og innsamling

av informasjon og data ved trafikkulukker. Politiet har og vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak.

7.5 Trygg Trafikk



TRYGG TRAFIKK

Trygg Trafikk er ein uavhengig landsomfattande organisasjon for det frivillige trafikktryggleiksarbeidet i Noreg. Organisasjonen fungerer som eit bindeledd mellom frivillige aktørar og offentlege mynde, som har ansvar for trafikktryggleik.

Trygg Trafikk bygger nettverk ved å vera ein medlemsorganisasjon, skapa møteplassar, arrangera ein årleg nasjonal konferanse og samarbeida med andre om trafikktryggleikspolitiske saker. Organisasjonen er eit kompetansesenter for trafikkopplæring av born og unge i Norge. Trygg Trafikk arbeidar for å oppnå best mogeleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og er pådrivar i trafikktryggleiksarbeidet både lokalt og nasjonalt. Dei har eit vedtektsfesta ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikktryggleik vert gjennomført som eit ledd i ein samordna innsats mot trafikkulukker.

7.6 Andre viktige aktørar

Det er mange andre viktige råd, lag og organisasjonar som tek del i trafikktryggleiksarbeidet i Masfjorden kommune. Dette kan vere i samband med ulike form av trafikantopplæring, førebyggjande tiltak eller at dei på andre måtar er direkte involvert i arbeid med trafikkulukker. Vi kan mellom anna nemne skular og barnehagar, køyreskular, hjelpekorps, helsevesenet og foreldre som har eit særleg ansvar for tidleg åtterdstrening og haldningsskapande blant born og unge. Foreldre har eit overordna ansvar for å oppdra borna til å oppføra seg på ein trygg og god måte i trafikkbildet, og vere gode rollemodellar i bruk av sikringsutstyr som bilbelte, refleks og sykkelhjelm.

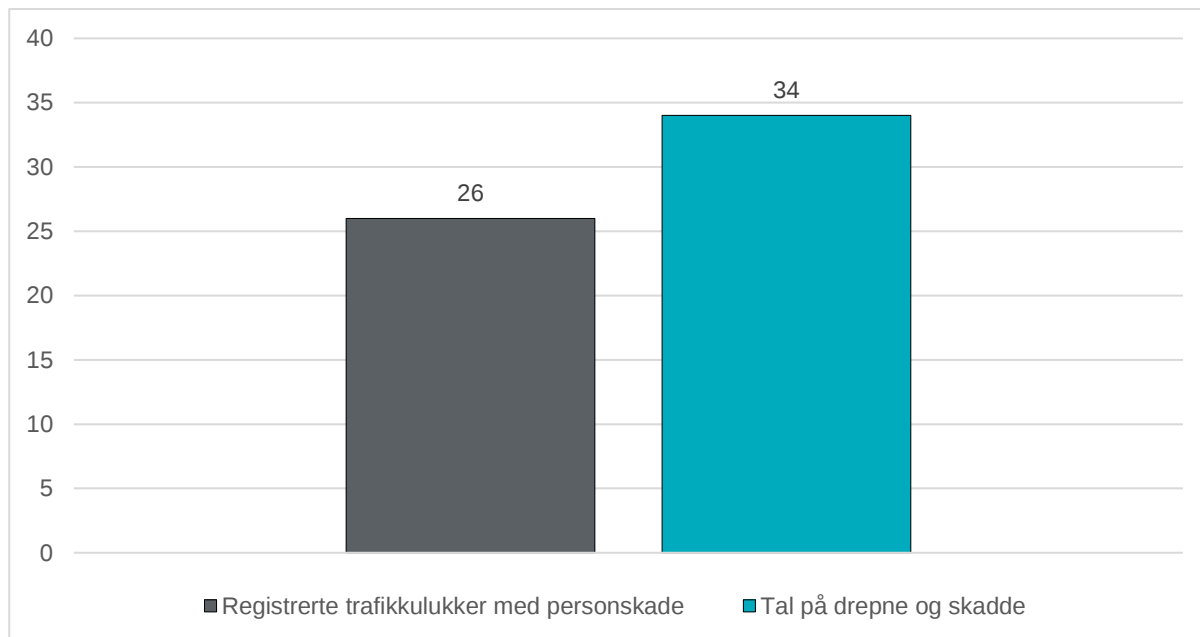
8 Ulukkesanalyse

8.1 Datagrunnlag

Ulukkesanalysen vert utarbeidd basert på data frå politiregistrerte trafikkulukker med personskade for perioden 2011 – 2020. Ulukkestatistikk er oversendt frå Statens vegvesen og henta frå vegkart.no og trafikkulukkesregisteret - TRINE. Det er viktig å påpeike at det er store mørketal knytt til underregistrering av trafikkulukker i politiregisteret¹. Når det kjem til dødsulukker er det stor samsvar mellom talet på ulukker og det som registrerast. Når det kjem til alvorleg skader kan dette tyde på at politiregisteret har ein dekningsgrad på 37 % og for lettare skadde dekningsgrad på 15 %.

8.2 Registrerte trafikkulukker 2011 – 2020

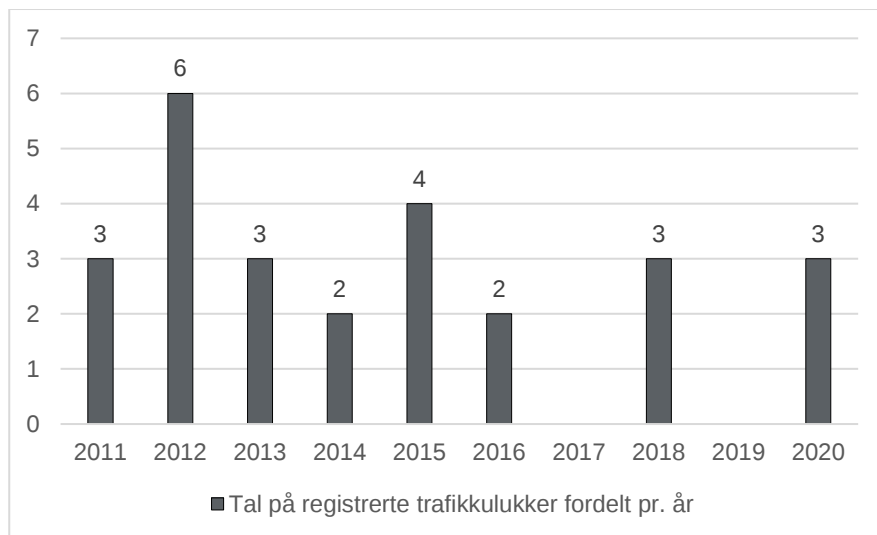
Det er i perioden 2011 – 2020 registrert 26 trafikkulukker med personskade i Masfjorden kommune. Blant desse ulukkene er det registrert totalt 34 drepne og skadde personar.



Figur 2: Oversikt over talet på ulukker og tal på drepne og hardt skadde (2011-2020).

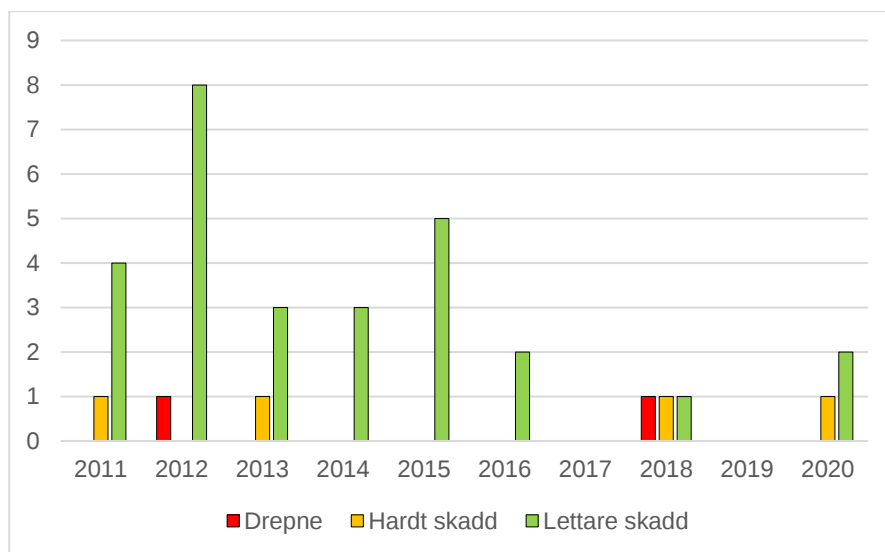
¹ [Skaderegistreringsrapport2019_netts_oppslag.pdf \(tryggtrafikk.no\)](#)

Figuren under viser talet på registrerte trafikkulukker fordelt pr. år. Det er registrert flest trafikkulukker i 2012 med seks registrerte ulukker. Det er i 2017 og 2019 ikkje registrert nokon trafikkulukker med personskaade i Masfjorden kommune. Dei andre åra ligg talet på trafikkulukker mellom to og tre pr. år. Det er årlege variasjonar i talet på ulukker, men det vurderast til å vere ein nedgåande trend i talet på trafikkulukker i Masfjorden kommune.



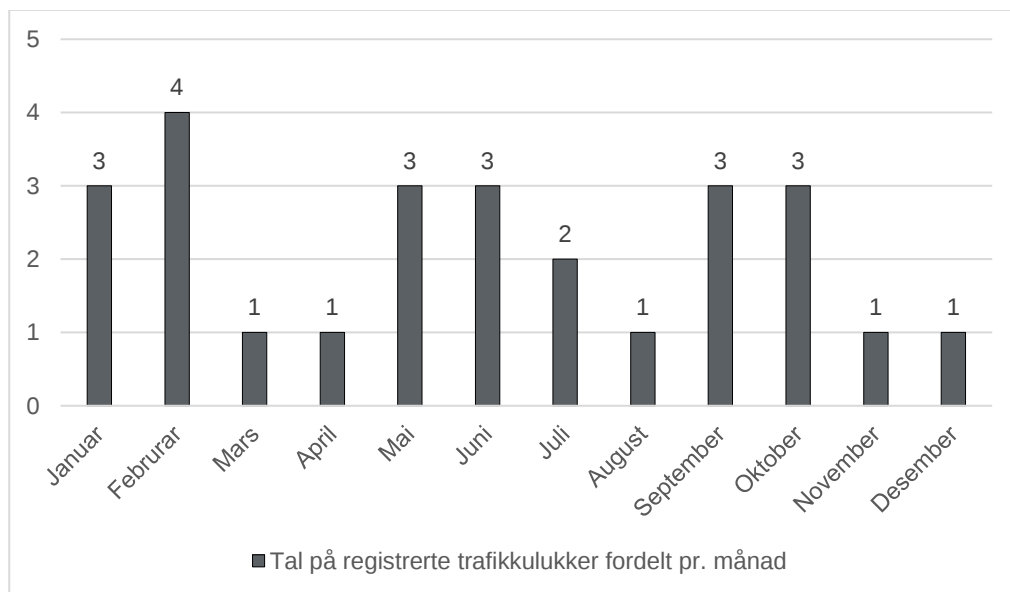
Figur 3: Tal på registrerte trafikkulukker fordelt pr. år.

Dersom ein ser på skadegrad fordelt pr. år var det i 2012 éin drepen og åtte lettare skadde i trafikkulukker. I 2018 var det éin drepen, éin hardt skadd og éin lettare skadd, fordelt på tre registrerte trafikkulukker det året. Det er registrert hardt skadde i 2011, 2013, 2018 og 2020. Dersom ein delar perioden i to femårsperiodar, er det i 2011 – 2015 registrert éin drepen, to hardt skadde og 25 lettare skadde i trafikkulukker. I perioden 2016 – 2020 er det registrert éin drepen, to hardt skadde og fem lettare skadde.



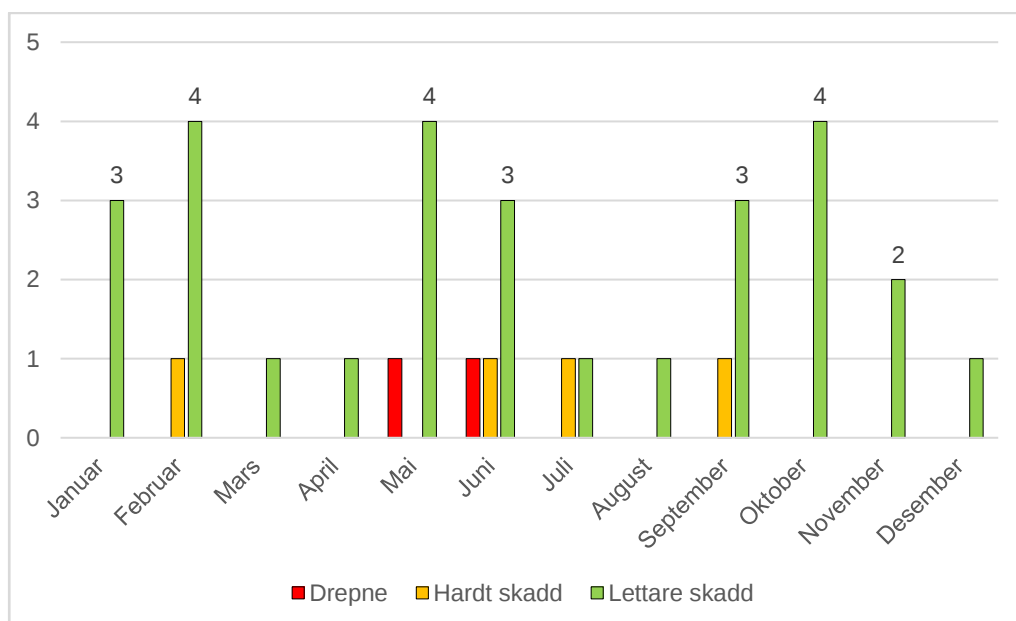
Figur 4: Skadegrad fordelt pr. år.

I figuren under er det vist oversikt over registrerte trafikkulukker fordelt pr. måned. Det er februar måned som det har hendt fleste trafikkulukker med fire registrerte ulukker. Det er registrert nest flest ulukker i januar, mai, juni, september og oktober med tre ulukker. Det er registrert to ulukker i juli måned. Dei resterande månadene er det berre registrert ei ulukke pr. måned.



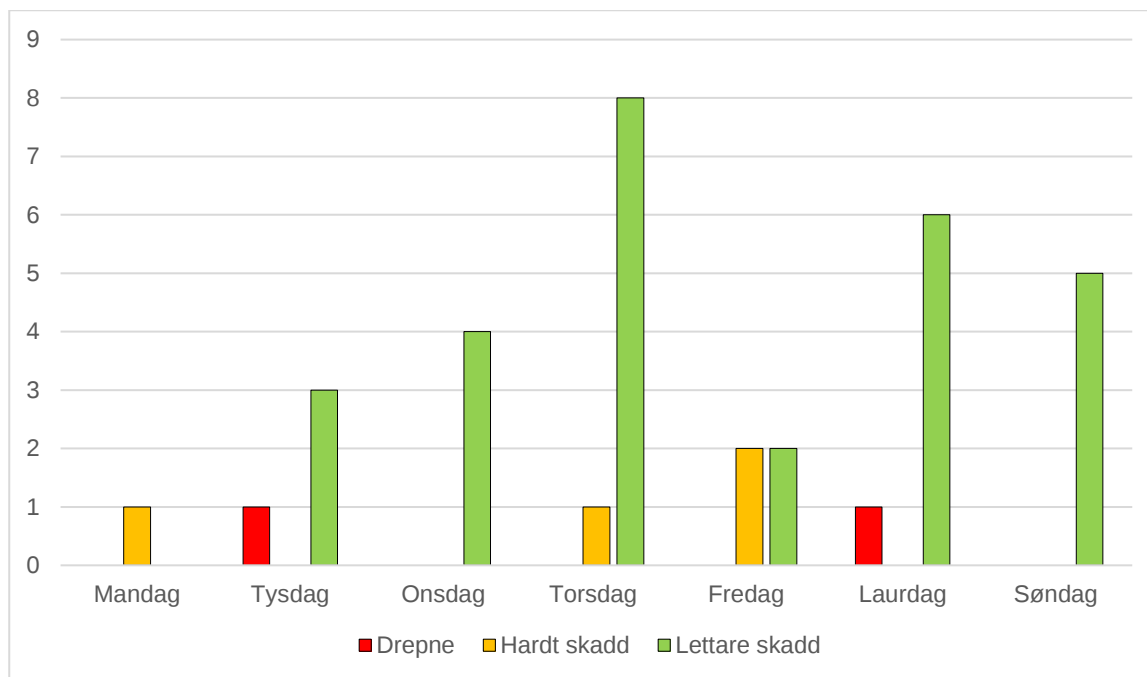
Figur 5: Tal på registrerte trafikkulukker fordelt pr. måned.

Dersom ein ser på skadegrad fordelt pr. måned har trafikkulukkene med drepne hendt i mai og juni. Trafikkulukker med hardt skadde har hendt i februar, juni, juli og september. Dette kan tyde på at sjølv om ikkje talet på ulukker er større i mai, juni og juli, er likevel skadegraden knytt til desse ulukkene meir alvorleg.



Figur 6: Skadegrad fordelt pr. måned.

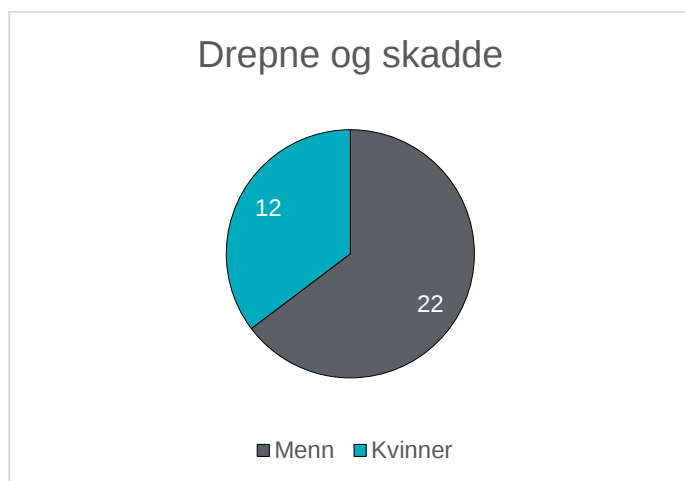
Figur under viser oversikt over skadegrad fordelt på vekedagar. Det er torsdag som er den dagen med flest lettare skadde med åtte personar og éin person som er hardt skadd. Det er to lettare skadd og to hardt skadd registrert på fredagar. Ulukker med drepne har hendt tysdag og laurdag.



Figur 7: Skadegrad fordelt på vekedag.

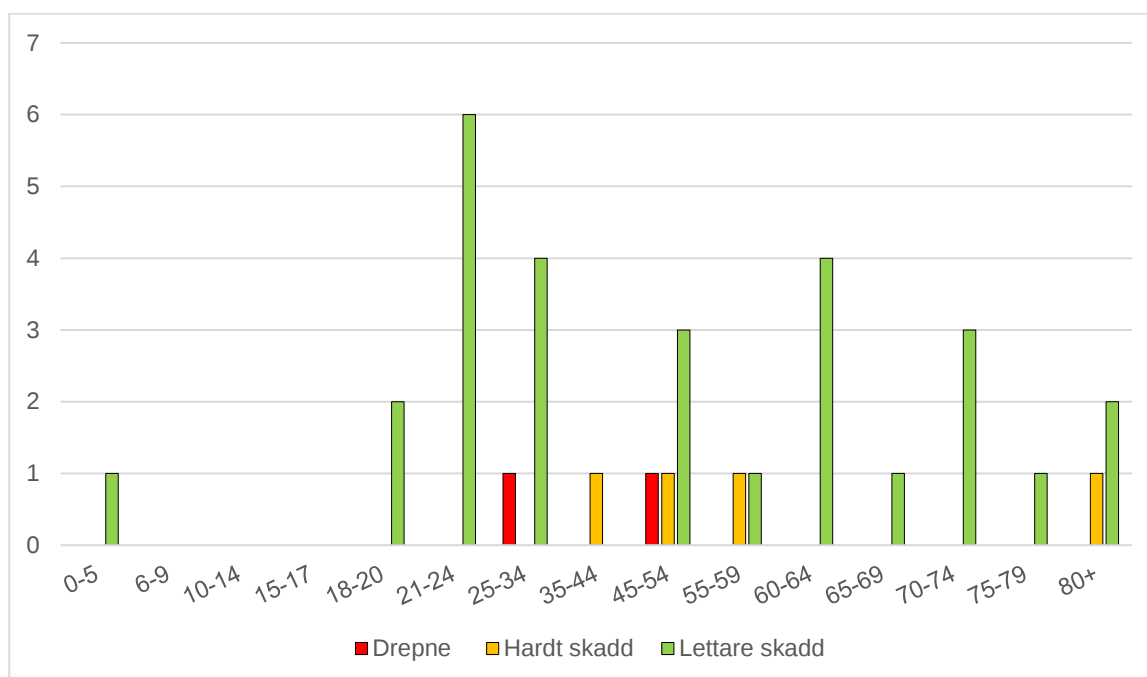
Dersom ein ser på registrerte skadde fordelt på kjønn er det ein klar overvekt av menn som er skadd i trafikkulukker i Masfjorden kommune. Nærare 65 % av alle skadde i trafikkulukker i kommunen er menn. Alle drepne er menn og tre av fire hardt skadde er også menn.

Tabell 7: Skadegrad fordelt pr. kjønn.



Figur 8: Oversikt over drepne og skadde fordelt på kjønn.

Figuren under viser fordeling av registrerte personskadar fordelt på alder. Det er i aldersgruppene 0 - 17 år berre registrert éin lettare skadd (aldersgruppe 0-5 år). Dette vurderast som særleg positivt. Det er aldersgruppa 21-24 år som peikar seg ut med flest lettare skadde med seks personar. Denne alderskategorien har også berre eit aldersspenn på fire år. Den aldersgruppa som peikar seg negativt ut er 45 – 54 år. Det er i denne aldersgruppa éin drepen, éin hardt skadd og tre lettare skadd. Dei andre drepne og hardt skadde er fordelt på ulike alderskategoriar.



Figur 9: Registrerte personskadar fordelt på alder.

Tabellen under viser fordelinga av tal på ulukker og talet på registrerte personskadar fordelt på vegkategori. Dette viser at 42 % (11 stk.) av alle trafikkulukker skjer på E39. Tre av fire hardt skadde og ni lettare skadde har hendt på E9. Det er registrert ein drepen på «ukjend veg», men som var knyta til E39. Fylkesveg 570 står for 26 % (7 stk.) ulukker, men her har alle vore med skadegrad lettare skadd. Fylkesveg 5436 er registrert med éin hardt skadd og fylkesveg 5442 er registrert med éin drepen.

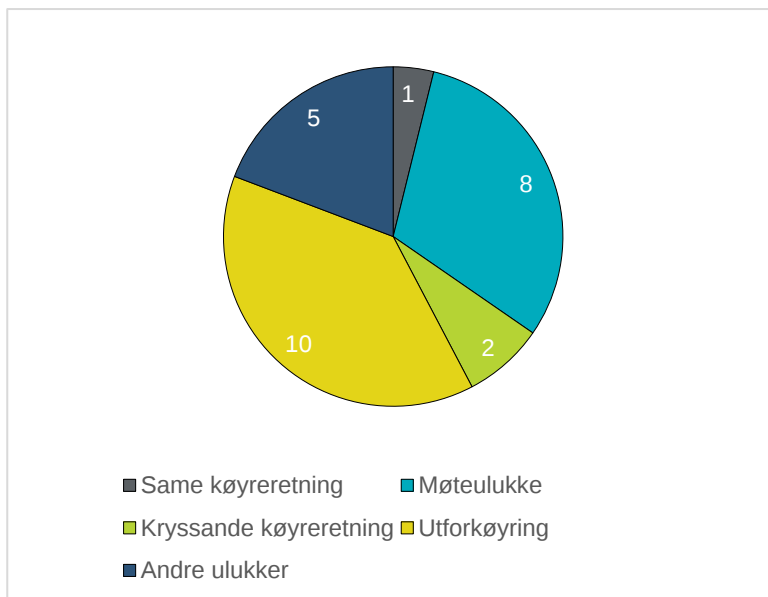
Tabell 8: Tal på ulukker fordelt på vegkategori.

Veg	Tal på ulukker	Drepne	Hardt skadde	Lettare skadd
Ev39	11	0	3	9
Fv570	7	0	0	10
Fv571	3	0	0	4
Fv5436	1	0	1	0
Fv5442	1	1	0	0
Privat veg	1	0	0	2
Ukjend veg	2	1	0	3
Totalt	26	2	4	28

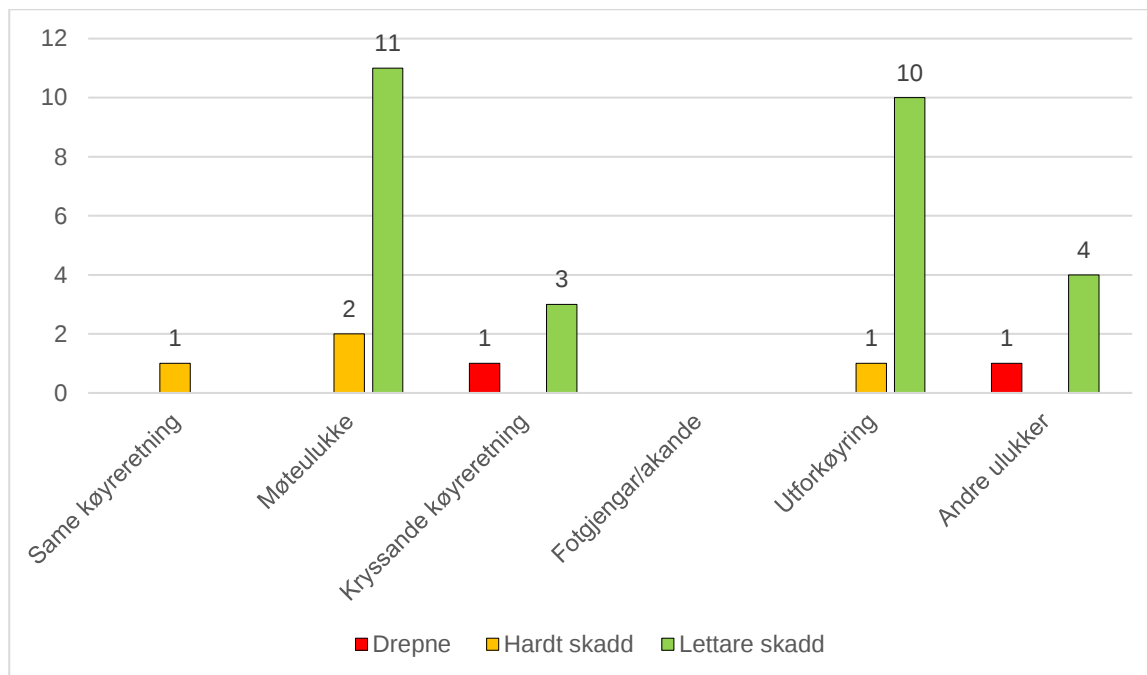
Utforkøyringsulukker står for 38 % av alle registrerte trafikkulukker. Det er registrert åtte møteulukker som tilsvara 30 %. De er ikkje registrert trafikkulukker med fotgjengar/akande i Masfjorden kommune.

Ser ein på figuren under som viser skadegrad fordelt på dei ulike ulukkestypeane viser dette at sjølv om det er færre møteulukker enn utforkøyringsulukker, er det fleire lettare skadd og hardt skadde i møteulukker. Dette kan tyde på at sjølv om talet på møteulukker er færre enn utforkøyringsulukker er risikoen for meir alvorleg skade større for møteulukker.

Dei drepne i trafikkulukker er registrert med ulukkestypeane «kryssande køyreretning» og «andre ulukker». Hardt skadde er fordelt mellom «same køyreretning», «møteulukke» og «utforkøyring». Det er også «møteulukker» og «utforkøyring» ein finn flest lettare skadde også.

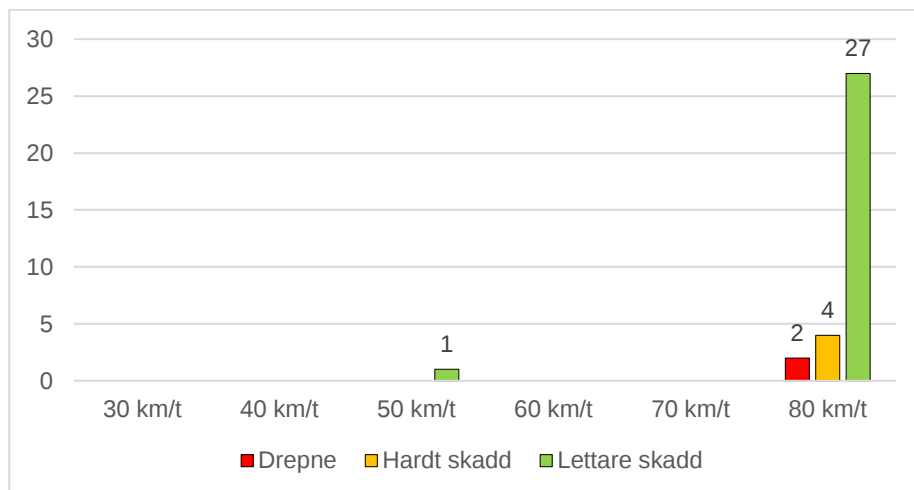


Figur 10: Tal på ulukker fordelt på ulukkestype.



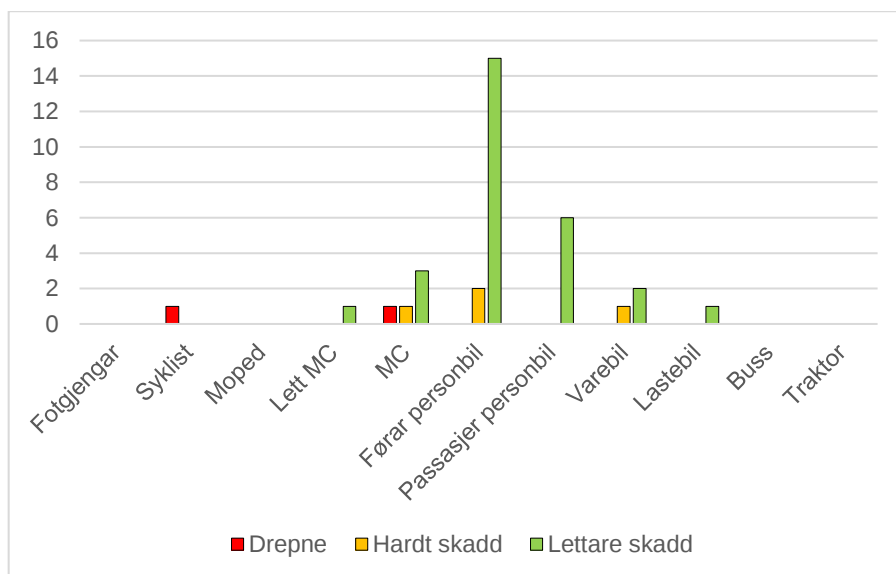
Figur 11: Skadegrad fordelt på ulukkestype.

Blant dei registrerte trafikkulukkene med personskade har 33 av 34 drepne og skadde personar – 97 % hendt på strekningar med fartsgrense 80 km/t. Det er berre registrert éin lettare skadd på strekning med fartsgrense 50 km/t og ingen personskade for dei andre fartsgrensene.



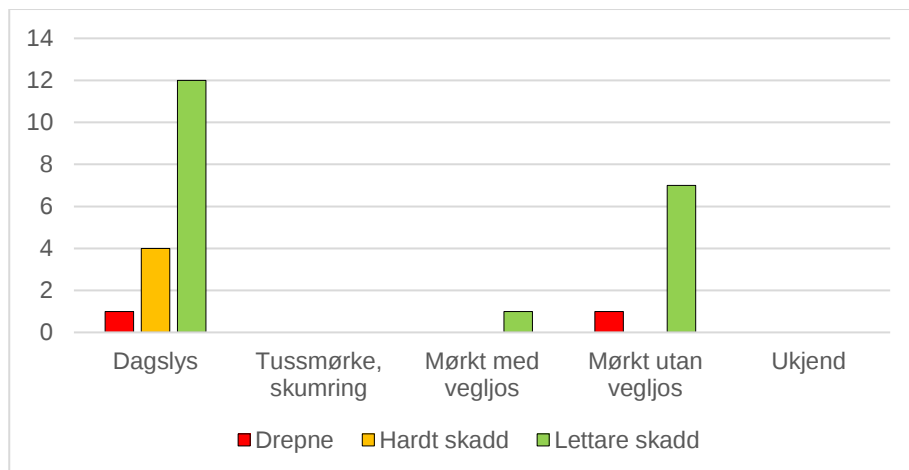
Figur 12: Drepne og skadde fordelt på fartsgrense.

Figuren under viser skadegrad fordelt på registrert einingstype. Det er som tidlegare nemnt ikkje nokon fotgjengarar involvert i trafikkulukker i Masfjorden kommune. Men det er éin sykklist som er drepent i vegtrafikken i kommunen. Den andre ulukka med drepent er motorsykkel ulukke (MC). Vi finner også i denne einingstypen éin hardt skadd og tre lettare skadd. Det er førar av personbil med to hardt skadd og 15 lettare skadd som er den dominerande einingstypen i trafikkulukker i kommunen, samt passasjer av personbil med seks lettare skadde. Blant førar og passasjer i personbil står desse for 75 % av alle lettare skadde i ulukkene i kommunen. Det er registrert éin hardt skadd i varebil. Det er ikkje registrert nokon personskade blant moped, buss eller traktor.



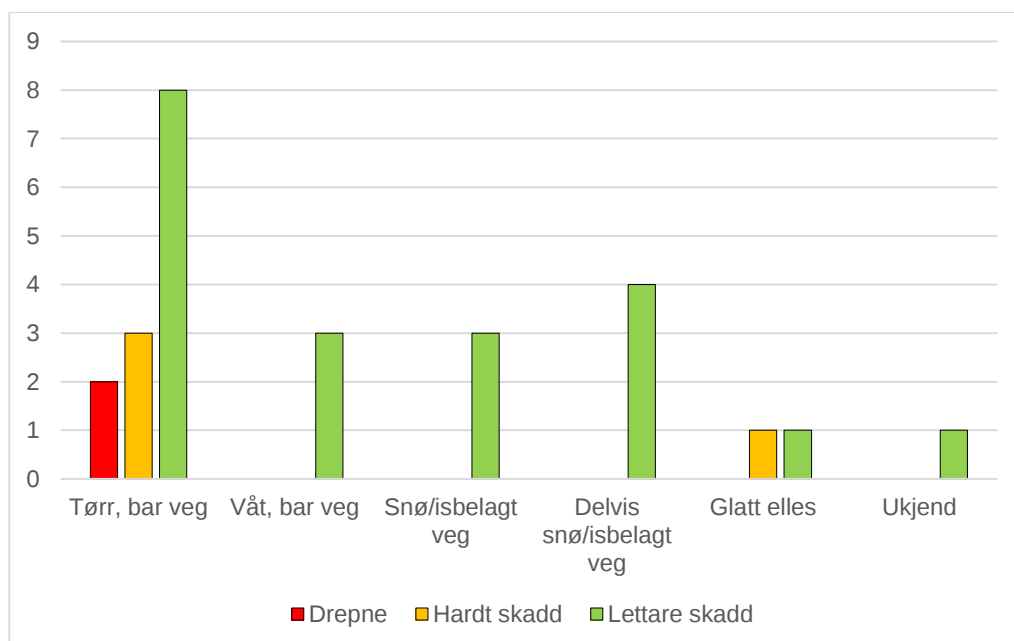
Figur 13: Skadde og drepne fordelt på registrert einingstype.

Figuren under viser skadegrad fordelt på ljøsforhold. Alle ulukkene med hardt skadde og éin av to ulukker med drepne har hendt når det var dagsljøs. Blant dei lettare skadde har 42 % (12 stk.) hendt når det var dagsljøs. Den eine dødsulukka skjedde når det var mørkt utan vegljøs. Det har i same kategori vore sju lettare skadde (25 %). Det er berre registrert éin lettare skadd kor det har vore mørkt med vegljøs. Dette kan tyde på at det er viktig med fokus på å etablere vegljøs på dei strekningane kor det ikkje er vegljøs.



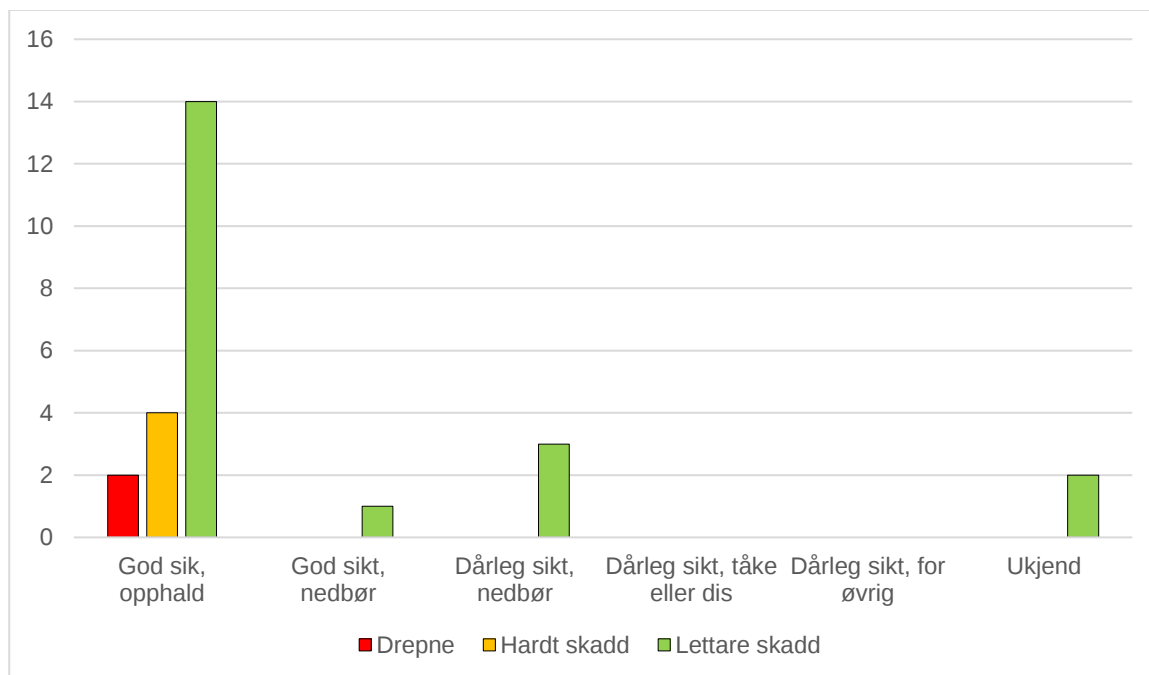
Figur 14: Skadegrad fordelt på ljøsforhold.

Når ein ser på skadegrad fordelt på føreforholda, har alle ulukkene med drepne og tre av fire hardt skadde vore på «tørr, bar veg». Det er registrert átte lettare skadde med same føreforhold. 38 % av alle personskadar har hendt når det har vore «tørr, bar veg». Det er registrert éin hardt skadd og éin lettare skadd med føreforhold «glatt elles». Det er registrerte nest flest lettare skade ved «delvis snø/isbelagt veg». Det har vore tre lettare skadde med føreforhold «våt, bar veg» og snø/isbelagt veg».



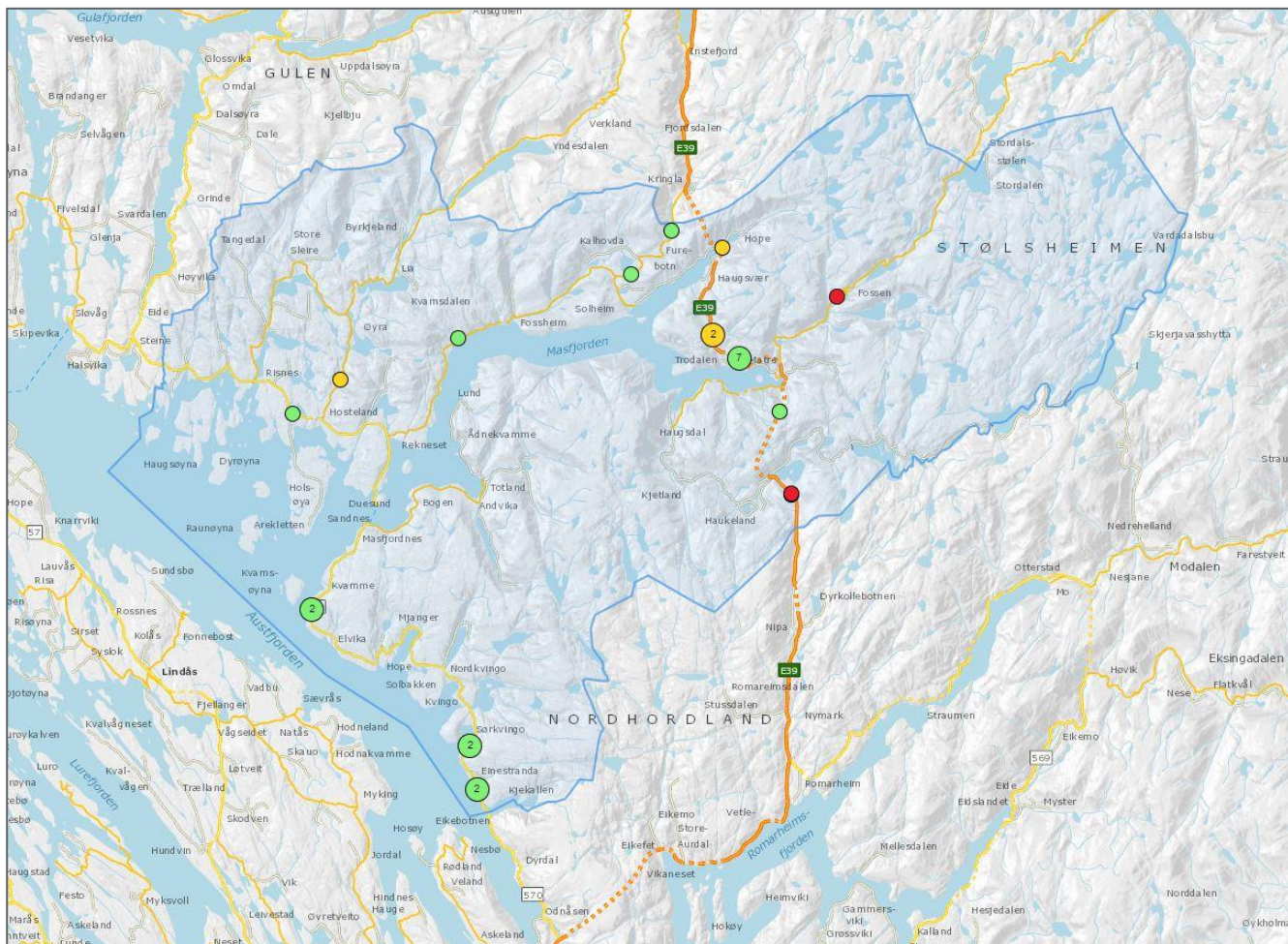
Figur 15: skadegrad fordelt på føreforhold.

Figuren under viser skadegrad fordelt på vêrforhold. Alle drepne, hardt skadde og 14 lettare skadde har hendt når det var «god sikt, opphald». Dette tilsvarar 58 % av alle drepne og skadde i ulukker i Masfjorden kommune. Det er registrert tre lettare skadde med vêrforhold «dårleg sikt, nedbør» og éin lettare skadd med vêrforhold «god sikt, nedbør». Det er to lettare skadd kor vêrforholda har vore ukjend.



Figur 16: Skadegrad fordelt på vêrforhold.

Kartet under viser kor alle registrerte trafikkulukker med personskade har hendt i Masfjorden kommune i perioden 2011 – 2020. Dei raude punkta er trafikkulukker med drepane. Oransje punkt er trafikkulukker kor skadegrad har vore hardt skadd, grøne punkt er ulukker med lettare skadde.



Figur 17: Oversikt over politiregistrerte ulukker i Masfjorden kommune i perioden 2011 - 2020.

9 Visjon og målsetjing

9.1 Visjon

Nullvisjonen i Noreg er eit transportsystem der ingen vert drepne eller hardt skadde. Regjeringa sin ambisjon er at det innan 2030 maksimalt skal vere 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken, kor av maksimalt 50 drepne. Dette inneber om lag ei halvering i tal på drepne i vegtrafikken sett i høve til dagens nivå. Den langsiktige ambisjonen er at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Visjon for trafikktryggleiksarbeidet i Masfjorden kommune er:

Ingen drepne eller alvorleg skadde trafikantar i Masfjorden kommune

9.2 Satsingsområde

Masfjorden kommune skal fokusere på følgjande satsingsområde for det vidare trafikktryggleiksarbeidet i kommunen i perioden 2021 – 2032.

Fokus på å gjennomføre tiltak på skulevegstrekingar som er definert som farleg skuleveg

Eit vegnett der fartsnivå og sikringstiltak medverkar til låg risiko for konflikter med mjuke trafikantar, møteulukker og utforkøyningar

Fokus på førebyggjande arbeid som skal gje trafikantar som har tryggleik i fokus når dei ferdast på eller langs vegen.

Verte godkjent som trafikksikker kommune

Trafikktryggleikstiltak skal ha som mål om å støtte krav om universell utforming

Satsingsområda skildra ovanfor skal ha den høgste prioritet ved utarbeiding av kommunale planar, handsaming og vurdering av planprosessar og ved prioritering og gjennomføring av åtferd- og haldningstiltak samt fysiske trafikktryggleikstiltak.

9.3 Mål og strategiar

Masfjorden kommune har følgjande mål og strategiar for å kunne oppnå visjon om *ingen drepne eller alvorleg skadde trafikantar i Masfjorden kommune*. Det er fokus på å følgje opp og gjennomføre spesifikke tiltak innan områda; åtferd- og haldningstiltak, organisatoriske tiltak og fysiske tiltak innan planperioden 2021 – 2032. Tiltak er skildra i tabellen under.

Område	Tiltak
Åtferd og haldningstiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide retningslinjer for trafikksikker åtferd- og haldningar for kommunalt tilsette og bruk av tenestebil. • Masfjorden kommune skal ta initiativ til åtferd og haldningstiltak og støtte arrangement og kampanjar knytt til trafikktryggleik. • Oppmode politi om å gjennomføra kontrollar ved skular og barnehagar.
Organisatoriske tiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeide for å bli godkjent som trafikksikker kommune. • Kommunen skal søke om tilskotsmidlar til gjennomføring av trafikktryggleikstiltak. • Prioritere tilstrekkelege midlar til gjennomføring av trafikktryggleikstiltak. • Gjennomgang av sideterreng og rekkverk med fokus på å redusere skadeomfang ved eventuell utforkøyring. Dette gjeld særleg langs fv.570. • Orienterer årleg om status på gjennomførte tiltak. • Administrasjonen skal prioritere nye tiltak åreleg og orientere relevante politiske utval. • Gjennomgang av fartsgrensenivå knytt til ÅDT og randbebyggelse langs fylkesvegane. • Gjennomgang av fartsgrensenivå for kommunale vegar inkludert skilting. • Kommunen sin arealplanlegging, private reguleringsplanar og byggesaksbehandling skal gje føringar for trafikktryggleik i medhald til gjeldande trafikktryggleiksplan. • Utarbeide retningslinjer for trafikksikker åtferd- og haldningar for kommunalt tilsette og bruk av tenestebil. • Utarbeide vedlikehaldsplan for Matreberget slik at strekninga er eigna for gåande/ syklistar. • Kartlegging av ulukkespunkt Duesund – Steine (fv.570)
Fysiske tiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomføre fysiske tiltak iht. innmeldte behov. • Ved utforming av fysiske trafikktryggleikstiltak er det mål om å tilpasse planar og utforming slik at krav til universell utforming vert oppfylt. • Fokus på trafikktryggleik i samband med vegvedlikehald. • Gjennomgang av sideterreng – med fokus på at det skal vere plass både til mjuke trafikantar og køyrande. • Gjennomgang av fartsgrenser - med fokus på at ferdsel langs vegen skal følast trygt. • Ljos i tunnelane på alle fylkesvegane. • Etablere fysiske tiltak som er godkjent i reguleringsplanane for Hosteland sentrumsområde, Haugsværdalen og på Sandnes. • Kantslått – gode rutiner på kommunale vegar og oppfølging mot fylkesvegane. • Opprette tilskotsordning og arbeide for opparbeiding av parkeringsplassar ved turstiar, badeplassar og viktige aktivitetsområde. • Leggja til rette for fleire parkeringsplassar ved offentlege bygg • Arbeide for at ein unngår isete/ glatte vegar på kommunale og fylkeskommunal vegar – sjå til at driftskontraktar vert følgd opp skikkeleg. • Etablere vegljøs der det er naudsynt og viktig for mjuke trafikantar.



Figur 18: Illustrasjon av nye næringsbygg i Matre sett fra E39 mot sør. Henta fra: Planomtale - områdeplan for Matre.

10 Trafikktryggleikstiltak

Åtferd- og haldningstiltak har til hensikt å redusere ulukkesrisikoen blant trafikantar gjennom bla. informasjon, kampanjar, opplæring og kontrollfunksjonar. Hensikten med denne forma for tiltak er å endre åtferd og haldingar slik at trafikantar held seg til loven, køyrer trygt og bidreg til auka bevisstheit knytt til trafikktryggleik.

Fysiske trafikktryggleikstiltak kan delast inn i to underkategoriar; proaktive tiltak og reaktive tiltak. Fysiske tiltak som er proaktive har til hensikt å syte for at ei uønska hending ikkje utviklar seg vidare til å bli ei ulukke. Eksemplar på dette kan vere; førarstøttesystem, skilting, forsterka vegoppmerking, refleks og vegljøs. Reaktive tiltak har til hensikt å redusere skadeomfanget når den uønskta hendinga har hendt. Eksemplar på dette er: kollisjonsputer, bilbelte, vegrekkverk og sikring av sideterreng. Skilnad mellom proaktive og reaktiv tiltak er viktig å vere bevist på med tanke på val av sikringstiltak knytt opp mot ynskja effekt og ulukkestype.

I det følgjande vil det bli presentert satsingsområde for åtferd- og haldningstiltak, samt innmeldte behov for fysiske trafikktryggleikstiltak i Masfjorden kommune.

10.1 Åtferd og haldningstiltak

Under er ein oversikt over framlegg til seks satsingsområde i Masfjorden kommune knytt til haldningsskapande og førebyggjande arbeid.

1. Trafikkopplæring i barnehage og skular.

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.

Barnehagane og skulane i Masfjorden skal så langt råd er leggja Trygg Trafikk sine kriterier for trafikksikre barnehagar og skular til grunn for arbeidet.

Masfjorden kommune er MOT-kommune, og har regelmessige MOT-samlingar for heile ungdomstrinnet i kommunen. MOT som visjon er å arbeida mot eit varmare og tryggare ungdomsmiljø. Verdiane som er lagt til grunner:

- Mot til å leve
- Mot til bry seg
- Mot til å seia nei

MOT- arbeidet høver også i trafikantopplæring, og trafikk er også tem i MOT-arbeidet, der t d situasjonar med rus og bilkøyring vert drøfta.

2. Tema i foreldremøte i 10 klasse der førebuing til lærekøyring får fokus

Dei fleste foreldre i Masfjorden driv mykje lærekøyring med borna sine. Dette er ein viktig del av mengdetreninga og medverkar til at ungdomane har best mogleg bakgrunn når dei skal ut i trafikken med ferskt sertifikat i lomma.

3. Økonomisk støtte til sertifikat for ungdom som fullfører haldningsskapande kurs i regi av kommunen

Masfjorden kommune gir økonomisk støtte til sertifikat for ungdom. For å få denne støtta, må ungdomane fullføra eit haldningsskapande kurs. Kommunen arrangerer kurset, sender invitasjonar til unge i kommunen alle fødte i aktuell årsklasse, og hentar inn dei beste kurshaldarane ein finn.

4. Trafikk kurs for eldre bilførarar nye reglar, legeattest, forsikring

Masfjorden kommune har mange eldre bilførarar. Masfjorden kommune vil i samarbeid med lag og organisasjonar og trafikkskular arbeide for at det verte gjeve tilbod om oppfriskingskurs for denne gruppa.

5. Masfjorden kommune vert trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune byggjer på ei godkjenningsordning frå Trygg Trafikk. At ein vert godkjend, betyr ikkje at det ikkje lenger vil skje trafikkulukker, men godkjenninga er eit kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik.



6. Tungtrafikk Lavik – Oppedal

Det kjem ofte lange kolonnar med ferjebilar frå Lavik-Oppedal med ein blanding av tunge og lette køyretøy. Dette medfører farlege forbikøyringar, og fare for at det kan skje storulukker med mange bilar innblanda langs E39 og særleg i tunnelar. Masfjorden kommune vil arbeide opp mot Statens vegvesen og ferjeoperatør for å endre rutinar til at tunge køyretøy og bubilar/ bilar med campingvogner skal køyre sist ut frå ferjekaien i Oppedal.

10.2 Fysiske trafikktryggleikstiltak

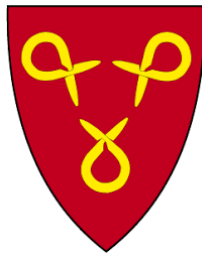
Registrerte behov for fysiske trafikktryggleikstiltak i Masfjorden kommune er samanfatta i handlingsplan for fysiske trafikktryggleikstiltak for 2021 – 2023 som ligg vedlagt.

11 Vedlegg : Handlingsplan: Fysiske trafikktryggleikstiltak 2021-2032

Handlingsplan 2021 – 2032

Fysiske trafikktryggleikstiltak

Masfjorden kommune



Handlingsplan

Basert på ulukkesstatistikk samt innmeldte behov for fysiske trafikktryggleikstiltak er det utarbeida ein handlingsplan. Denne planen gir oversikt over prioriterte fysiske trafikktryggleikstiltak Masfjorden kommune skal arbeide for å gjennomføre i planperioden 2021 – 2032. Det vil i første fire års periode vere fokus på å gjennomføre tiltak med prioritet høg og middels i handlingsplanen. Tiltak som ikkje vart utført i førre trafikktryggleiksplan er vidareført og prioritert opp mot nye innmeldte tiltak i handlingsplanen.

Evaluering og rullering

Det skal vere ein årleg rullering av tiltaksdelen i trafikktryggleiksplanen. Dette skal skje i samband med arbeidet med årleg økonomiplan og budsjettvedtak, koordinert opp mot søknadsfristen for trafikktryggleiksmidlar.

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 2032.

Einingsleiar har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor eige budsjettområde.

Informasjon og kostnader av trafikktryggleikstiltak

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

Gangfelt

Gangfelt er i hovudsak eit tiltak for å betre framkomsten for gåande som skal krysse ein veg, og er i utgangspunktet ikkje eit trafikktryggleikstiltak. Gangfelt skal etablerast i samsvar med krav og kriteria som er fastsett i handbok V127 «kryssingssteder for gåande». For fartsgrense 30, 40 og 50 km/t med strekningar lågare enn 2000 i årstdøgntrafikk (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. Etablering av planskilde kryssingspunkt er avhengig av trafikkmengd fartsnivå og potensiale for gåande og syklende. Planskilde kryssingspunkt vil i dei fleste tilfelle krevje planprosess og er eit omfattande og kostbart tiltak.

Som eit alternativ til gangfelt, kan det etablerast tilrettelagt kryssingspunkt. Tilrettelagt kryssingspunkt kan vere aktuelt når gåande med stort sannsyn kryssar på den staden eller når slik tilrettelegging vil betre

framkjømda for kryssande utan at ulukkesrisikoen forverrast. Tilrettelagt kryssing etablerast med nedsenka kantstein og kan supplerast med ljøs, siktutbetring, trafikkøy og liknande.

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 fattast for riksveg, fylkesveg og privatveg av Statens vegvesen. Kommunen fattar 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 gjennomført.

NA-rundskriv 2021/01 Fartsgrensekriterier Anbefalte kriterier Hentet fra Tabell 1.1, 1.2 og 1.3		Langsgående skille mellom biler og gående/syklende								
		Veger/gater uten tilrettelegging for gående og syklende (a)			Veger/gater med fortau (b)			Veger/gater med egen gang- og sykkelveg (c)		
		(T-1.1 a) atkomstveger /gater	(T-1.2 a) samleveger /gater	(T-1.3 a) hovedveger i tettbygde strøk og byer	(T-1.1 b) atkomstveger /gater	(T-1.2 b) samleveger /gater	(T-1.3 b) hovedveger i tettbygde strøk og byer	(T-1.1 c) atkomstveger /gater	(T-1.2 c) samleveger /gater	(T-1.3 c) hovedveger i tettbygde strøk og byer
Bebyggelse og arealbruk	Bolig –og/eller forretningsområde	30	30	30/40	30	40	40/50	40	40/50	60/70/80 (Se kap. 3)
	Sentrumsområde	30	-	-	30/40	40/50	40/50	50	40/50	60/70/80 (Se kap. 3)
	Industri- og næringsområde	40/50	40/50	40/50	50	50	Se kap. 3	50	60/70/80 (Se kap. 3)	60/70/80 (Se kap. 3)
Særskilte anlegg langs vegen	Idrettsanlegg og holdeplasser for kollektivtrafikk	30/40	40	30/40/50	40	40/50	50	50	50	60/70/80 (Se kap. 3)
	Skoler og eventuelt barnehager	30	30	30/40	30	30/40	40	30/40	30/40	60/70/80 (Se kap. 3)
	Parkanlegg/ lekeplasser	30/40	40/50	50	40	40/50	50	40	50	60/70/80 (Se kap. 3)

Vegetasjonsrydding og driftskontrakt

Det er den enkelte vegeigar sin driftsrentreprenør som gjennomfører kantslått og vegetasjonsrydding langs offentlig veg. Det er regulert i høve driftskontrakten kor ofte og kor langt til kvar side av vegen det skal fjernast vegetasjon. Vegane i Masfjorden kommune er smale og med mange uoversiktlige kurver. Det er difor særleg viktig med tett og god oppfølging av driftskontraktane 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.

Fysiske tiltak

Det er gjort ei overordna vurdering av alle innkomne innspel og deretter laga ei prioritert liste. Tiltaka er fordelt på kommunal, fylkes- og riksveg og er sortert basert på følgjande tiltakskategori.

Tiltakskategori	Beskriving
Fortau/gang- og sykkelveg	Gjeld tiltak retta mot mjuke trafikantar for å betre trafikktryggleik og framkomst.
Trafikkregulering	Gjeld skilting som blant anna; fartsgrense, parkering forbod, innkøyring forbod og fysiske fartsreducerande tiltak (fartshumpar)
Kryssingspunkt/gangfelt	Tiltak som gjeld kryssing av veg i form av anten tilrettelagt kryssingspunkt eller etablering av gangfelt.
Vegljos	Etablering og oppgradering av vegljøs langs køyreveg og gangvegar og eksisterande kryssingspunkt/gangfelt.
Veg/punktutbetring	Tiltak knytt til oppgradering av eksisterande veg. Gjeld også blant anna etablering av møteplassar, tiltak i vegkurve og rassikring.
Veg- og brurekkverk	Tiltak knytt til oppgradering og eller etablering av nytt veg- og brurekkverk.
Siktutbetring	Utbetring av sikt i vegkurvar, kryss og avkøyrslar.
Naturfare	Tiltak knytt til skred, flaum og liknande naturfarar som er til fare for trafikktryggleiken.
Anna	Tiltak som ikkje fell inn under kategoriane ovanfor.

Det vil i første fire års periode vere fokus på å gjennomføre tiltak med prioritet høg og middels i handlingsplanen.

Høg prioritet	Middels prioritet	Mindre prioritet
---------------	-------------------	------------------

Strakstiltak knytt til skular og barnehagar i Masfjorden kommune har alle høg prioritet. Blant langsiktige tiltak har Matre skule høg prioritert og Sandens og Nordbygda skule har middels prioritet. Det er likevel mål om å gjennomføre alle tiltak innan første fire års perioden. Tiltak knytt til skular og barnehagar i kommunen er vurdert som mest fornuftig å planleggje og byggje basert på ein heilskapleg plan.

Strakstiltak <300 000 kr.

Strakstiltak er tiltak som 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 økonomiske kostnader lågare enn 300 000 kr ved gjennomføring av tiltaka.

Langsiktige tiltak >300 000 kr.

Langsiktige tiltak krev bla. utarbeiding av reguleringsplanar, prosjektering, grunnavståing og/eller krevje større økonomiske midlar til gjennomføring. Det vil seie at sjølv om tiltaket er høgt prioritert kan det ta tid før tiltaket kan bli realisert. Langsiktige tiltak er vurdert til å gjelde tiltak som har kostnadar over 300 000 kr.

Kommunalveg**Strakstiltak**

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
6	Anna		II	Kommunehuset	Manglande oppmerking av parkeringsplassar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	Trafikk-regulering		III	Kommunal veg Areklettvegen	Farleg skuleveg. Redusere fartsgrense til 40 km/t mellom Giljane og Skjelsundet og etabler fartshumpar. Skilte 50 km/t vidare på Areklettvegen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	Vegljos, Siktutbetring, Anna		II	Kommunal veg Nordbygda idrettsanlegg	Etablere ljøs. Møteplass i bakken, vegetasjonsrydding. Oppmerking av parkeringsplassar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	Veg- og brurekkverk		I	Kommunal veg Indre Hope	Behov for støypekant langs Hope elva.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	Anna		II	Kommunal veg Matre, Indrefjorden barnehage	Oppmerking av parkeringsplassar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	Anna, Siktutbetring		II	Kommunal veg Sandnesstykket, Sandnes barnehage	Oppmerking av parkeringsplassar. Flytte søppelspann for å få fleire P-plassar. Vegetasjonsrydding.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	Vegljos, Siktutbetring, Anna		II	Kommunal veg Sandnesstykket, Sandnes barnehage	Forbetre sti til barnehage og etablere ljøs og rekkverk. Vegetasjonsrydding.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35	Anna		I	Kommunal veg Sandnesstykket, Sandnes barnehage	Oppmerke parkeringsplass i området som brukast til av- og påstiging, dersom sikt til køyrande frå bustadfeltet kan ivaretakast. Tydeleg oppmerking av gangveg til port.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
34	Veg/ punktutbetring		I	Kommunal veg Sandnesstykket, ved Sandnes barnehage kryss Fv570 Austfjordvegen	Kryssoppstramming og vegetasjonsrydding. Vurder å byte rekkverk til noko som betrar sikta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51	Siktutbetring		I	Kommunal veg Fensfjordvegen, ved Nordbygda skule	Fjerne rododendron buskane i krysset for å få betre oversikt over trafikken som kjem frå skule og barnehage.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Figur 19: Idrettsanlegg v/Nordbygda skule og Sandnes barnehage.

Langsiktig tiltak

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
20	Veg- og brurekkverk		II	Kommunal veg Solheim - Haugsvær	Sikring av vegkantar, låge støypekantar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	Vegljos		I	Kommunal veg Areklettvegen	Vegljos i bustadfelt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	Veg- og brurekkverk		I	Kommunal veg Molland	Låg støypekant.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	Anna		I	Kommunal veg Areklettvegen	Skulebuss kan ikkje snu, etablere snuplass sør på Areklettvegen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	Veg- og brurekkverk		I	Kommunal veg Indre Haugsdal	Låge støypekantar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	Anna		II	Fv5444 – Matre skule	Fleire parkeringsplassar, Parkeringssituasjon, oppmerka parkeringsplassar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48	Anna		I	Kommunal veg Fensfjordvegen, ved Nordbygda skule	Etablere rundkøyring for av- og påstiging.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49	Anna		I	Kommunal veg Fensfjordvegen, ved Nordbygda skule	Rundkøyring for skulebussane/taxi slik at dei ikkje treng å rygge seg på plass slik som no.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50	Anna		I	Kommunal veg Fensfjordvegen, ved Nordbygda barnehage	Parkeringsplassar for foreldre og tilsette i barnehagen, ein veg inn og ein veg ut (rundkøyring).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
61	Vegljos		I	Kommunal veg Masfjordvegen ved Reknes byggjeverar	Etablere vegljøs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
62	Anna		II	Kommunal veg, Matre skule	Etablere snuplass for hente-bringeområde. Etablere parkeringsplass inni snuplass.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fylkesveg

Strakstiltak

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
9	Fartsreduksjon		II	Fv570 Risnes - Storstemvatnet	Redusere fartsgrensen til 60 km/t frå Hostelandstunnelen til ca. 100 meter vest for kryss Areklettvegen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Siktutbetring		II	Fv570 Risnes - Storstemvatnet	Fjerne "grøne tunnelar", skog rydding, fjerne parkering langs vege.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Veg/ punktutbetring		III	Fv571 Mollandseid - Rekneset	Utbetring av strekning, etablere gangfelt/tilrettelagt kryssingspunkt ved bussholdeplass, etablere busslomme før og etter den uoversiktlige svingen mellom Rekneskrysset og Selvåg avkøyringa. Planlegge for trygg av- og påstiging for elever.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Veg/ punktutbetring		I	Fv571 Kringlevegen	Utbetring av ferist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Naturfare		II	Fv5446 Tirnestunnelen og Trysdaltunnelen	Rensk av lause massar, Grushaugar innsnevra vegbana og skapar fare for mjuke trafikkantar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	Trafikk-regulering		III	Fv570 Austfjordvegen, Sandnes skule - Ferjekai	Redusere fartsgrense til 40 km/t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32	Veg/ Punktutbetring, Vegljos, Siktutbetring		I	Fv570 Austfjordvegen, sør for kommunehuset	Smal vegbane, svært uoversiktleg grunna vegetasjon, svake vegljøs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
36	Siktutbetring		II	Fv570 Austfjordvegen, ved Sandnes skule	Farleg kryssing av veg frå fortau til fortau, uoversiktleg pga. trær, kratt, vegetasjon som sperrar for sikta for både fotgjengarar og bilar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	Veg/ Punktutbetring, Veg- og brurekkverk		II	Fv570 Austfjordvegen, ved Kvamsdal Fargerri (Masfjordnes)	Smalt fortau, høgt utfor, manglande sikring (gjerde). Plassert i ein sving som gjev dårleg sikt for køyrande om fotgjengarar hamnar i vegbana frå fortauet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	Trafikk-regulering		I	Fv570 Austfjordvegen, heile vegen.	Fylkesveg 570 bør bli forkøyrsvog. Trafikk frå sideveg eller kryssande veg har ikkje vikeplikt (få unntak). Dette gjer til at det er mange utrygge trafikkpunkt langs strekninga, farlege situasjonar oppstår.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	Trafikk-regulering		I	Fv5444 Matre, Masfjorden barnehage	Etablere to fartshumpar ved avkøyrslø til barnehage.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	Trafikk-regulering		II	Fv5444 Matre skule, frå E39 til Indrefjorden barnehage.	Nye skilt nr. 142 «Barn» med underskilt «skule»	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
44	Trafikk-regulering		III	Fv570 Fensfjordvegen, ved Nordbygda skule	Redusere fartsgrensa til 40 eller 50 km/t og etablere fartshumpar på strekninga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45	Trafikk-regulering		I	Fv570 Fensfjordvegen, Torsvik	Her har det ved fleire høve vore stygge nesten-ulucker. Nedsett fartsgrense eller tilrettelegging for sti med autovern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
46	Siktutbetring		I	Fv570 Fensfjordvegen, mellom Risnesbrua og Areklettsreina,	Vegetasjonsrydding ved sving.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47	Siktutbetring		I	Fv570 Fensfjordvegen, Ytre Haugsdal	Elevar kryssa vegen som her er uoversiktleg og smal. Vegetasjonsrydding ved sving.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52	Veg/ Punktutbetring, Fortau/gang- og sykkelveg		II	Fv570 Fensfjordvegen, ved Nordbygda skule	Kryssoppstramming og juster plassering av busshaldeplass lengre frå krysset mot aust. Etablere fortau frå busshaldeplass til kryss til Nordbygda skule.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54	Trafikk- regulering		I	Fv5434 Andvikvegen	Gjennomføre fartsmålingar og redusere fartsgrensa til 50 km/t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
59	Anna		II	Fv5438 – Sleirsvegen ved Nordbygda samfunnshus	Etablere busstur, mellom anna på grunn av Nordbygda samfunnshus og tryggare tilhøve for skulebarn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
60	Trafikk- regulering		Signert innspel frå 47 personar	Fv570 – Austfjordvegen, søre Kvinge til nordre Kvinge	Gjennomføre fartsmålingar og fartsgrensevurdering for nedsett fartsgrense til 60 km/t på heile strekningen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
63	Trafikk- regulering, Siktutbetring		I	Fv571 Kringlevegen, bru over Geirevatnet	Varsle om innsnevring av køyrebanen med skilt, siktrydding.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Figur 20: Fv5444 - Matre.

Langsiktig tiltak

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
4	Veg/ Punktutbetring		II	Fv570 Austfjordvegen, ved Skolten bustadfelt/ Sørkvingevatnet	Utviding av bru og/eller utviding av veg på sørsida.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Veg/ Punktutbetring		I	Fv.570 Hope - Elvik	Punktutbetring på strekning Hope – Elvik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Fortau/gang- og sykkelveg		II	Fv570 Kvamme - Sandnes skule	Etablere gangveg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31	Fortau/gang- og sykkelveg, Vegljos, Veg/ Punktutbetring		III	Fv570 Austfjordvegen, Sandnes skule - Ferjekai	Manglande gangveg/fortau, svake vegljos, smal vegbane, for høg fart på køyretøy, mange stiar(snarvegar) som kjem rett ut i veg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Veg/ Punktutbetring		I	Fv570 Ildalen	Omlegging av kurvatur i ildalen, Gulen grense.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Fortau/gang- og sykkelveg		I	Fv570 Frå Nantesund Camping til grense Gulen kommune	Etablere gangveg, slik at det vert tilknytning til gang – og sykkelveg til bustadfeltet i Hovden i Gulen kommune	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Fortau/gang- og sykkelveg		I	Fv570 Areklett-krysset - Hosteland	Etablere gangveg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Veg/ Punktutbetring		I	Fv570 kryss Fensfjordvegen - Sleirsvegen	Omlegging av kryss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	Fortau/gang- og sykkelveg, Kryssingspunkt/ gangfelt		II	Fv5444 ved Matre skule	Fortau mellom bru og E39. Etablere gangfelt/tilrettelagt kryssingspunkt kor fortau skifter side.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
43	Fortau/gang- og sykkelveg		II	Fv570 Fensfjordvegen	Vidareføre fortau frå Auto-Mek til kryss Yndesdalsvegen jf. reguleringsplan for området.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	Anna		III	Fv5444 - Matre skule	Opparbeide snuplass og haldeplass for buss, montere busstopp skilt, få buss bussruta ettermiddagar til å starte ved skulen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	Naturfare		I	Fv5442 Stodalsvegen	Rassikring av steinblokker i stigning mot Fossen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	Vegljos		II	Fv5446 Tirnestunnelen og Trysdaltunnelen	Ljos i tunnel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	Naturfare		II	Fv5438 – Sleirsvegen, Fagrevik ved Sleirsvatnet	Rassikring av steinblokker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37	Veg/ Punktutbetring		I	Fv570 Austfjordvegen, mellom kommune huset og Sandnes barnehage	Uoversiktleg sving, smal vegbane, smale grøfter, fjell/høge berg på begge sider av vegbana.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53	Fortau/gang- og sykkelveg		I	Fv570 Fensfjordvegen, Mollandskrysset – Nordbygda skule	Gang-og sykkelsti ned til Mollandskrysset.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57	Veg/ Punktutbetring		I	Fv570 Austfjordvegen, Nord Kvingo	Komplisert kryss med mange vegar og dårleg sikt m.v. Fjerne garasje for å få meir plass og vegutbetring.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
55	Vegljos, Trafikk-regulering		I	Fv570 Austfjordevegen, frå kryss ved butikken på Kvinge til kryss sør i Kvinge	Behov for vegljjos. Mange fotgjengarar som skal til og frå butikken på Kvinge. Redusere fartsgrense til 50 km/t.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
56	Vegljos		I	Fv570 Austfjordvegen, Elvika - Kvamme	Vegljos. Mange fotgjengarar som går her.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
58	Veg/ Punktutbetring		I	Fv570 Austfjordvegen, Nord Kvingo	Vegutbetring.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
60	Vegljos, Kryssingspunkt/ gangfelt		Signert innspel frå 47 personar	Fv570 – Austfjordvegen, søre Kvinge til nordre Kvinge	Etablere vegljjos og etablere tilrettelagt kryssingspunkt til/frå busshaldeplass.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
64	Veg- og brurekkverk		I	Fv571 Kringlevegen, Geirevatnet - Furebotn	Utbetre eksisterande rekkverk og etabler rekkverk kor dette mangle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
65	Veg/ Punktutbetring		I	Fv571 Kringlevegen, Furebotn - Krossleitet	Vegutbetring og behov for fleire møteplassar og utbetring av eksisterande møteplassar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veg/punktutbetring		I	Fv 570 vest for Risnesbrua	Flytte vegkrysset til Sleire til nordsida av vegen, slik at ein slepp å køyra under brua.		



Figur 21: Fv571 - Kringlevegen v/Geirevatnet.

Europaveg

Strakstiltak

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Tiltak utført	
						Ja	Nei
1	Anna		III	E39 – Sognevegen, Haugsværtunet	Alle rutebusser må inn ved Haugsværtunet for sikker av- og påstiging.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Trafikk-regulering		II	E39 – Sognevegen, Trodalen	Skilte forbod mot venstresving inn/ut av krysset til Trodalen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	Trafikk-regulering		I	E39 Sognevegen, Matre - Trodalsleitet	Skilte forbikøyring forbod.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

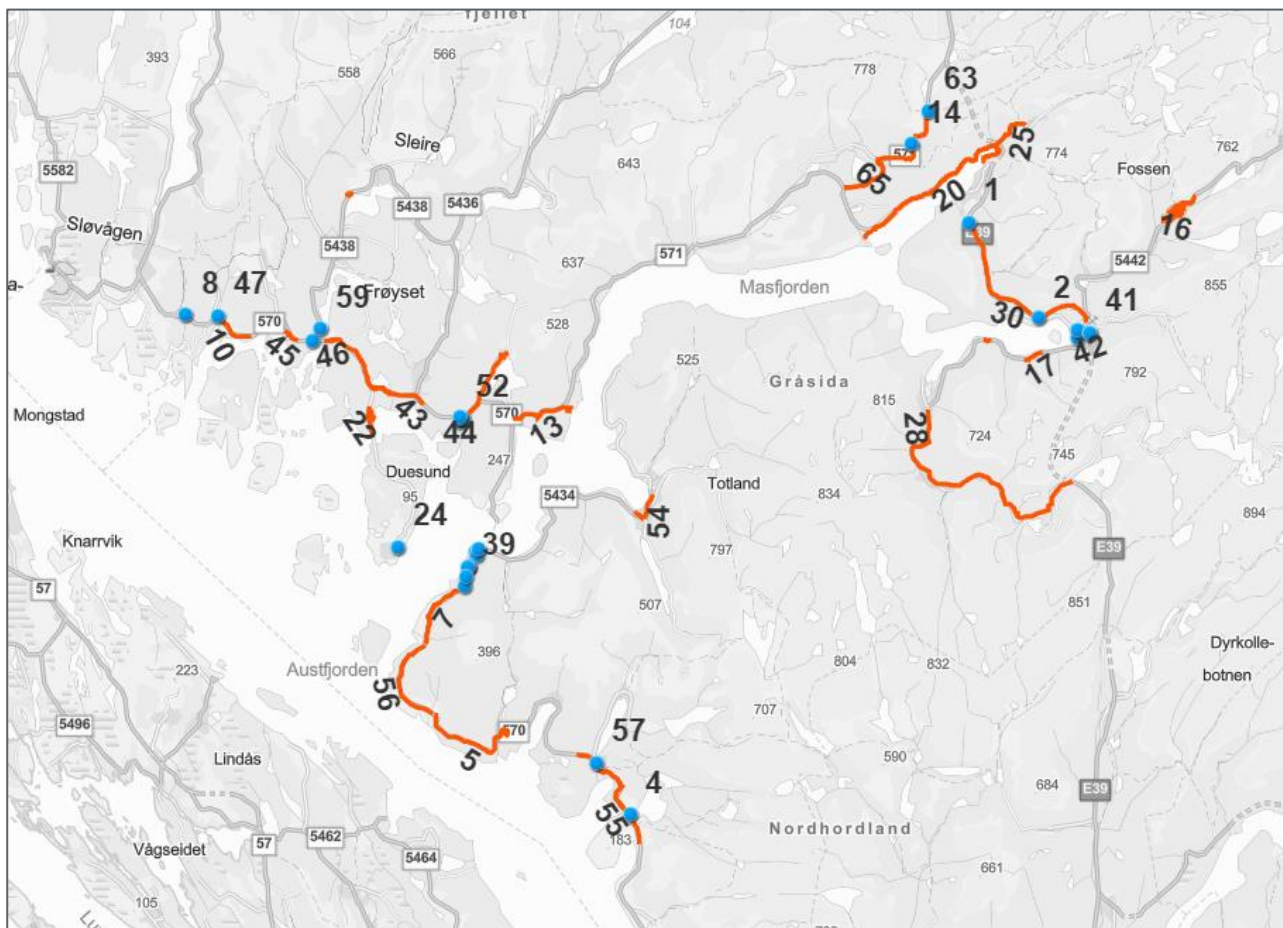
Langsiktig tiltak

ID	Tiltaks kategori	Prioritet	Tal på innspel	Stad	Skildring	Utført tiltak	
						Ja	Nei
1, 2	Veg/ Punktutbetring		III	E39 – Sognevegen, Troalden	Sikker av- og påkøring i vegkryss til Troalden og fleire av vegkryssa i Haugsvær. Troalden: Farleg busstopp og farleg kryssing av vegen til/frå busshaldeplass . Det bør vurderast å fjerne haldeplassar for buss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Trafikk-regulering, vegljos, Fortau/gang- og sykkelveg, Kryssings- punkt/ gangfelt		II	E39 - Matre	Gjennomføre fartsmåling. Forsterka ljøs ved gangfelt. Utbetre ventereal/fortau mot BKK. Nye gangfelt skilt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	Trafikk-regulering		I	E39 - Sognevegen, Matre - Haugsvær	Uluksesbelasta strekning, høg fart. Gjennomføre fartsmålingar og vurdere fartsreduksjon. Behov for automatisk trafikkontroll (ATK)/strekning ATK. Forsterka ljøs mellom Matreberg og Trodaltunnelen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

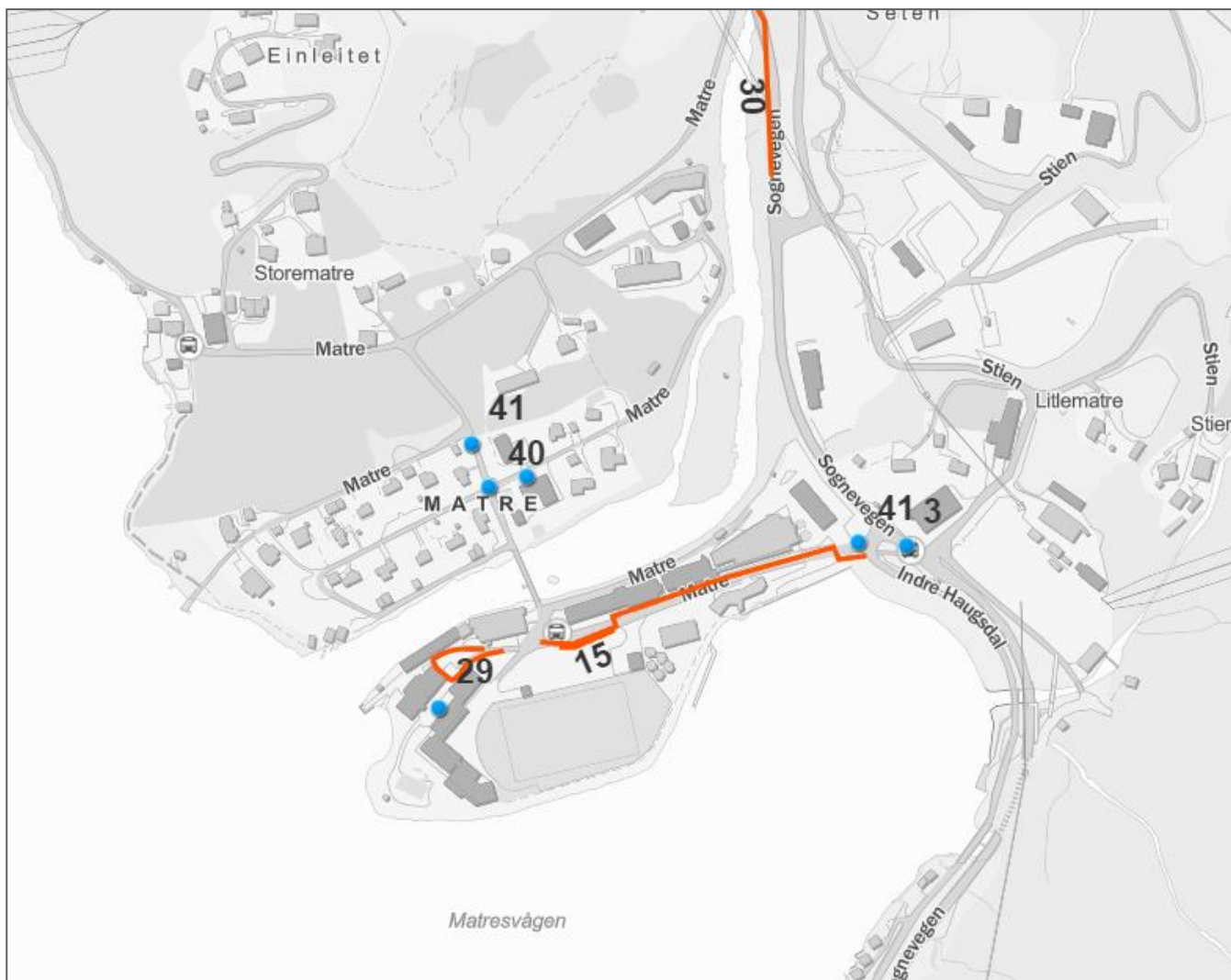


Figur 22: E39 Sognevegen, Matre.

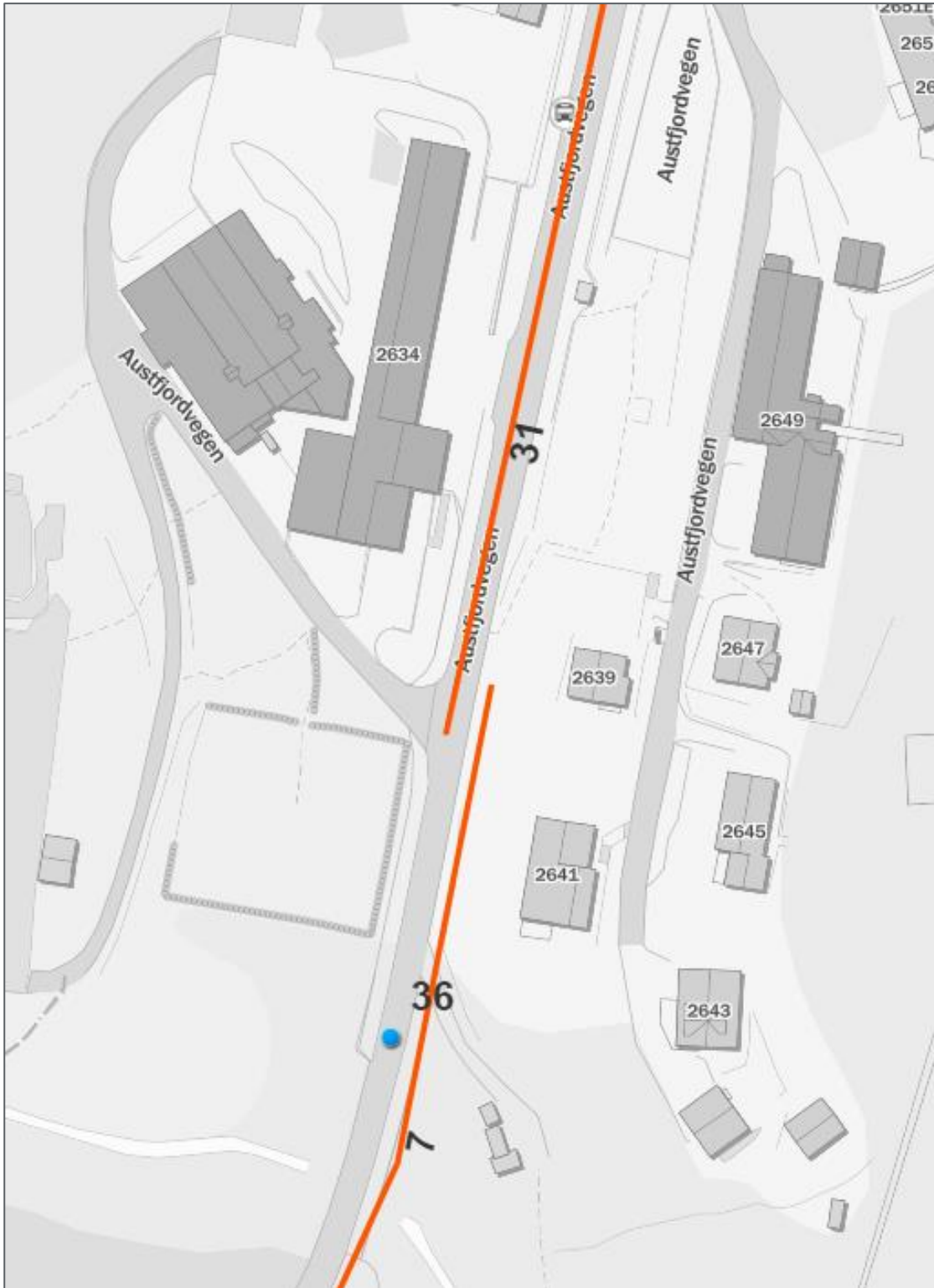
Under er oversiktskart over alle innmeldte tiltak i trafiktryggleiksplanen for Masfjorden kommune 2021-2032.



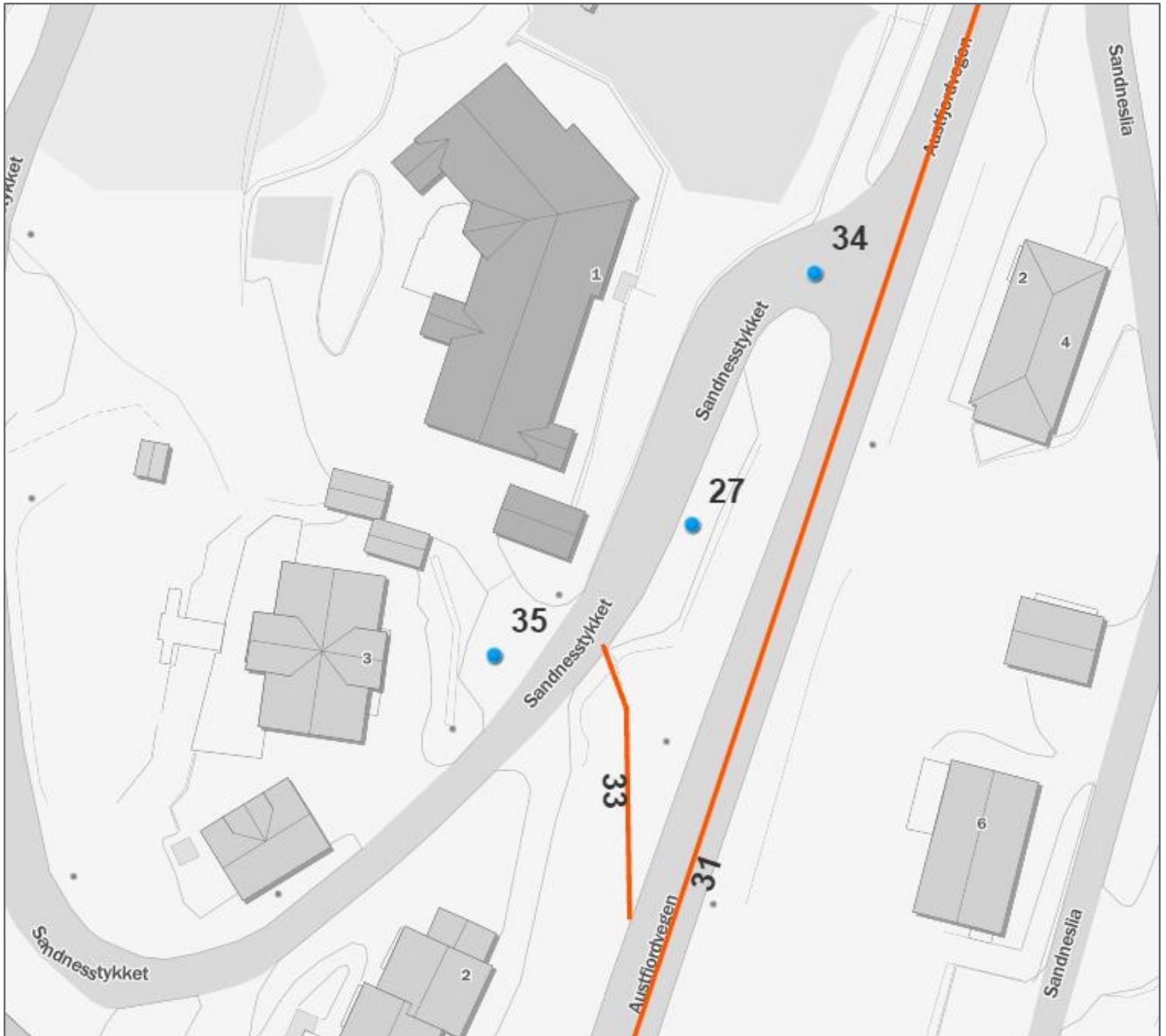
Figur 23: Oversikt over alle registrerte tiltak.



Figur 24: Matre skule og Masfjorden barnehage.



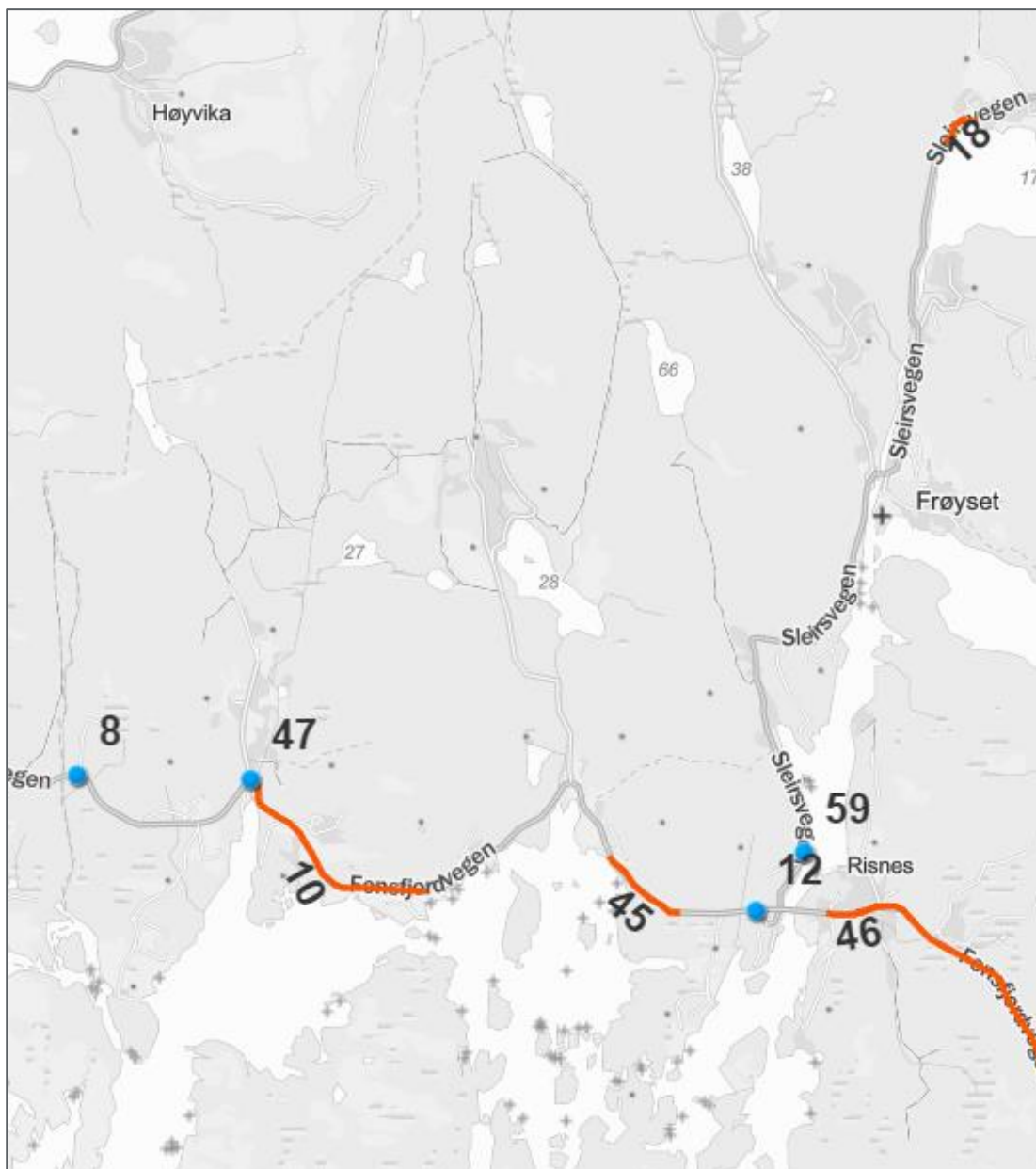
Figur 25: Sandnes skule.



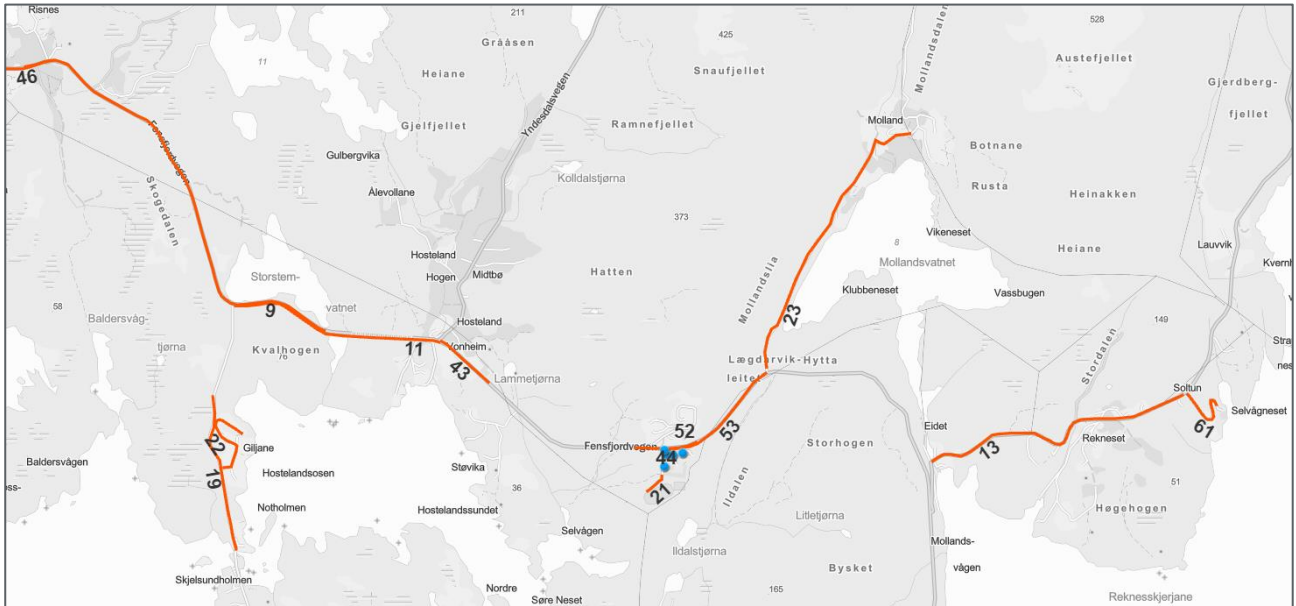
Figur 26: Sandnes barnehage.



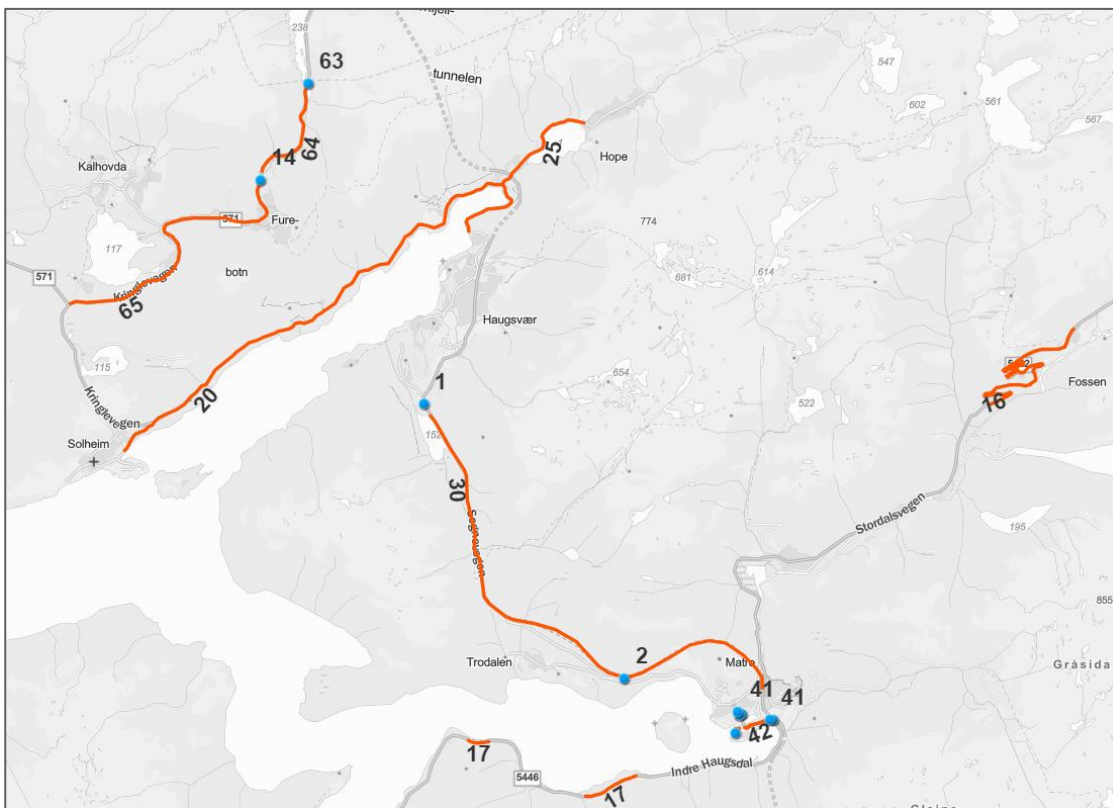
Figur 27: Nordbygda skule og barnehage.



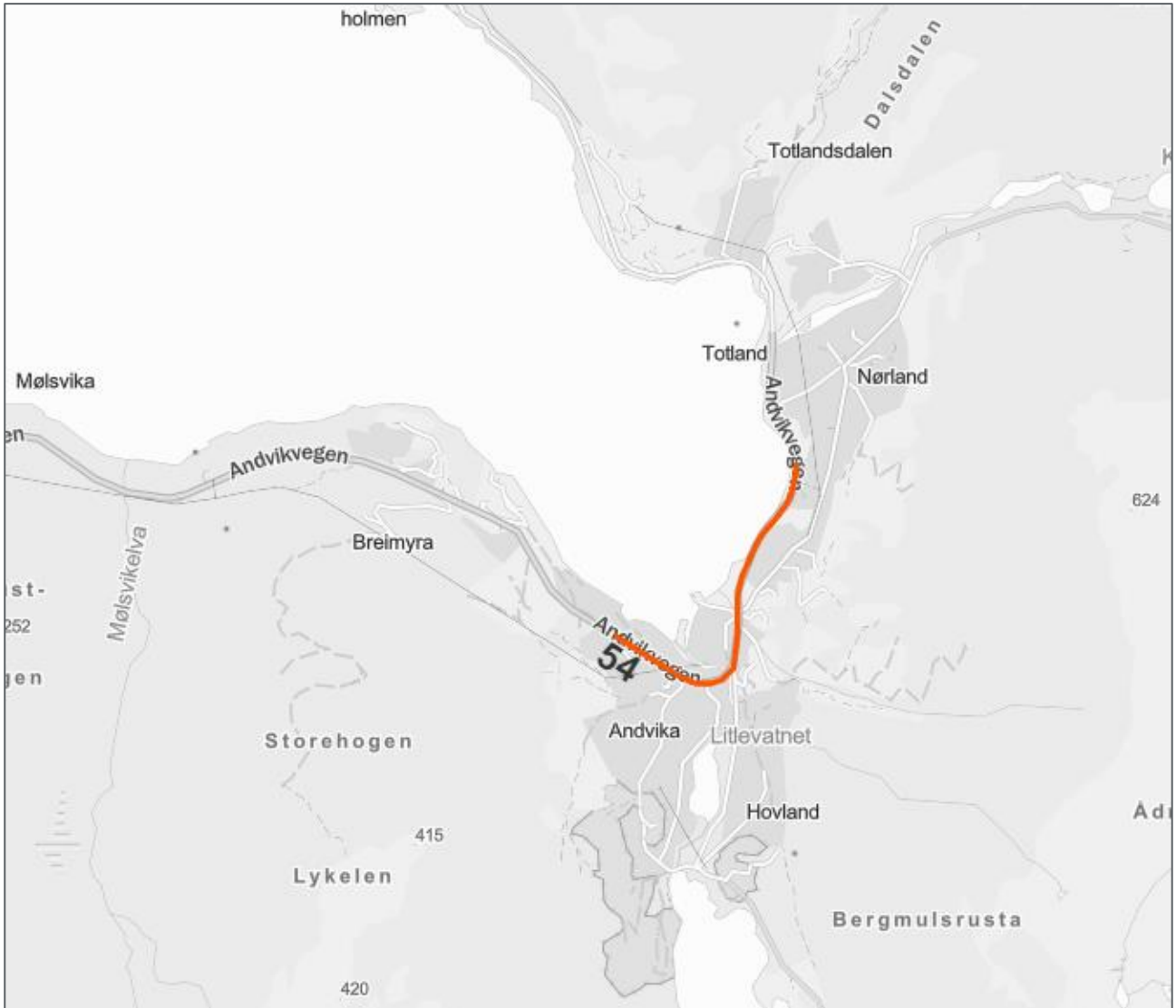
Figur 28: Masfjorden vest



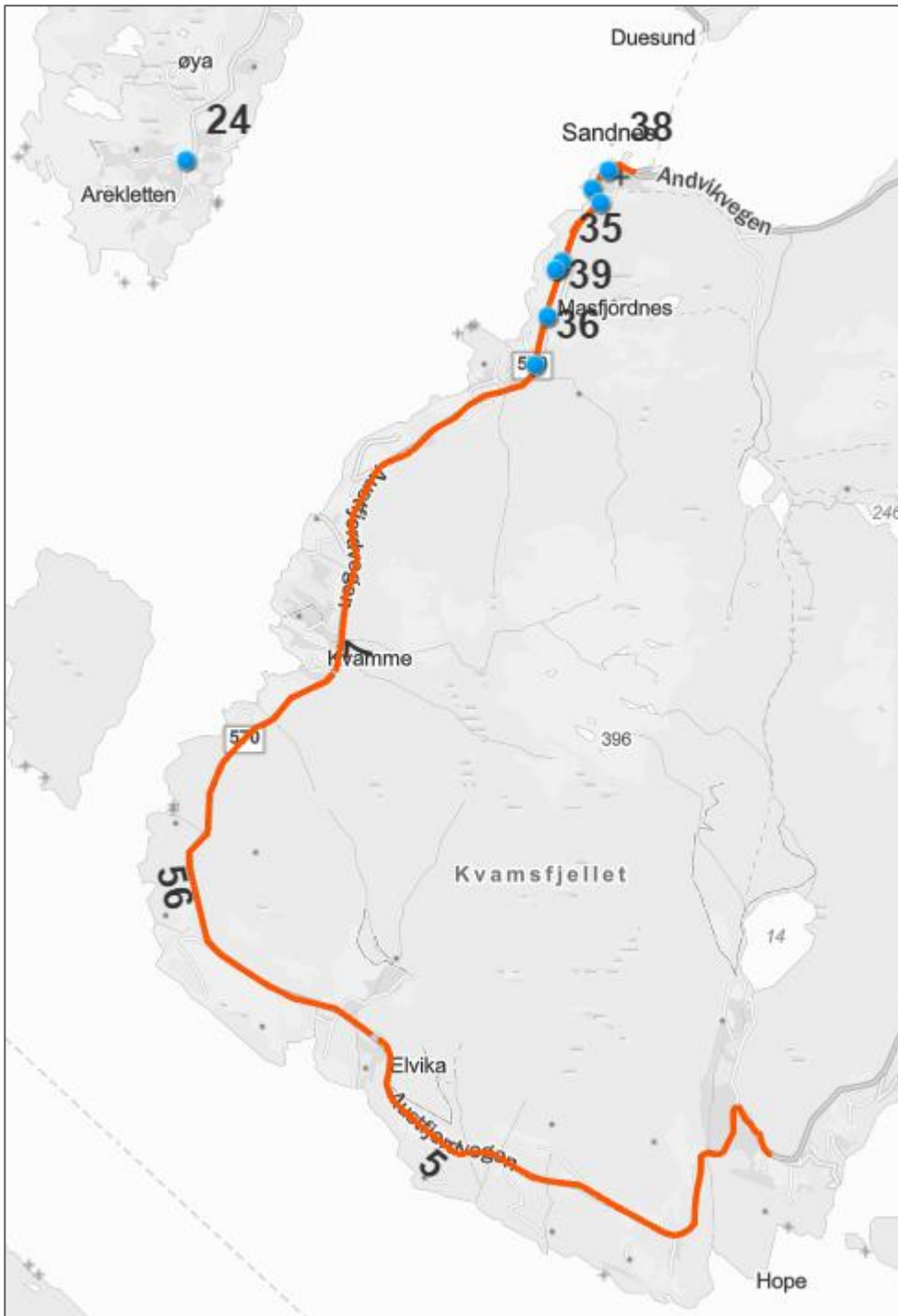
Figur 29: Hostelnd - Rekneset.



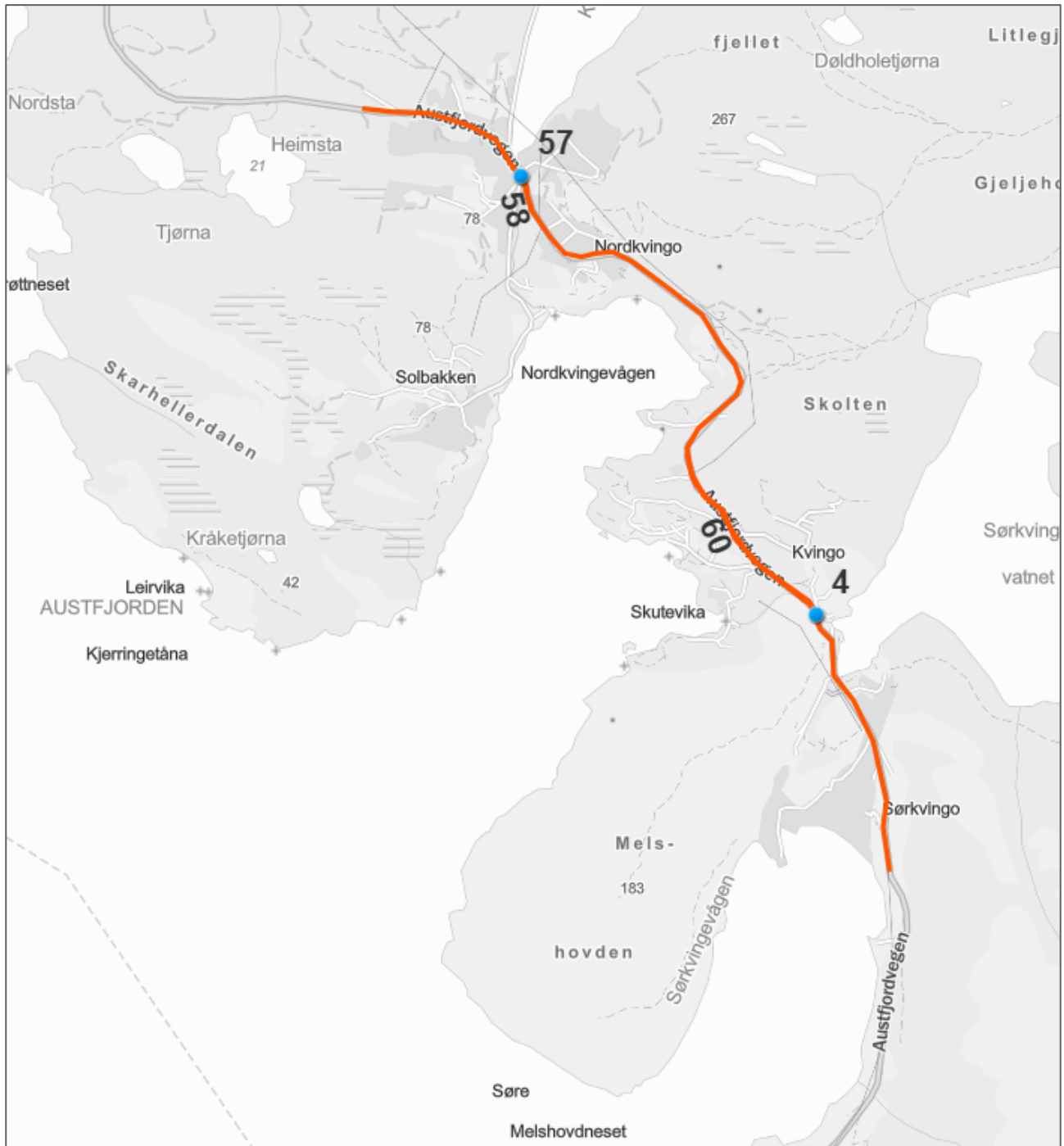
Figur 30: E39 Sognevegen, Kringla, Haugsværfjorden, Matresfjorden og Fossen.



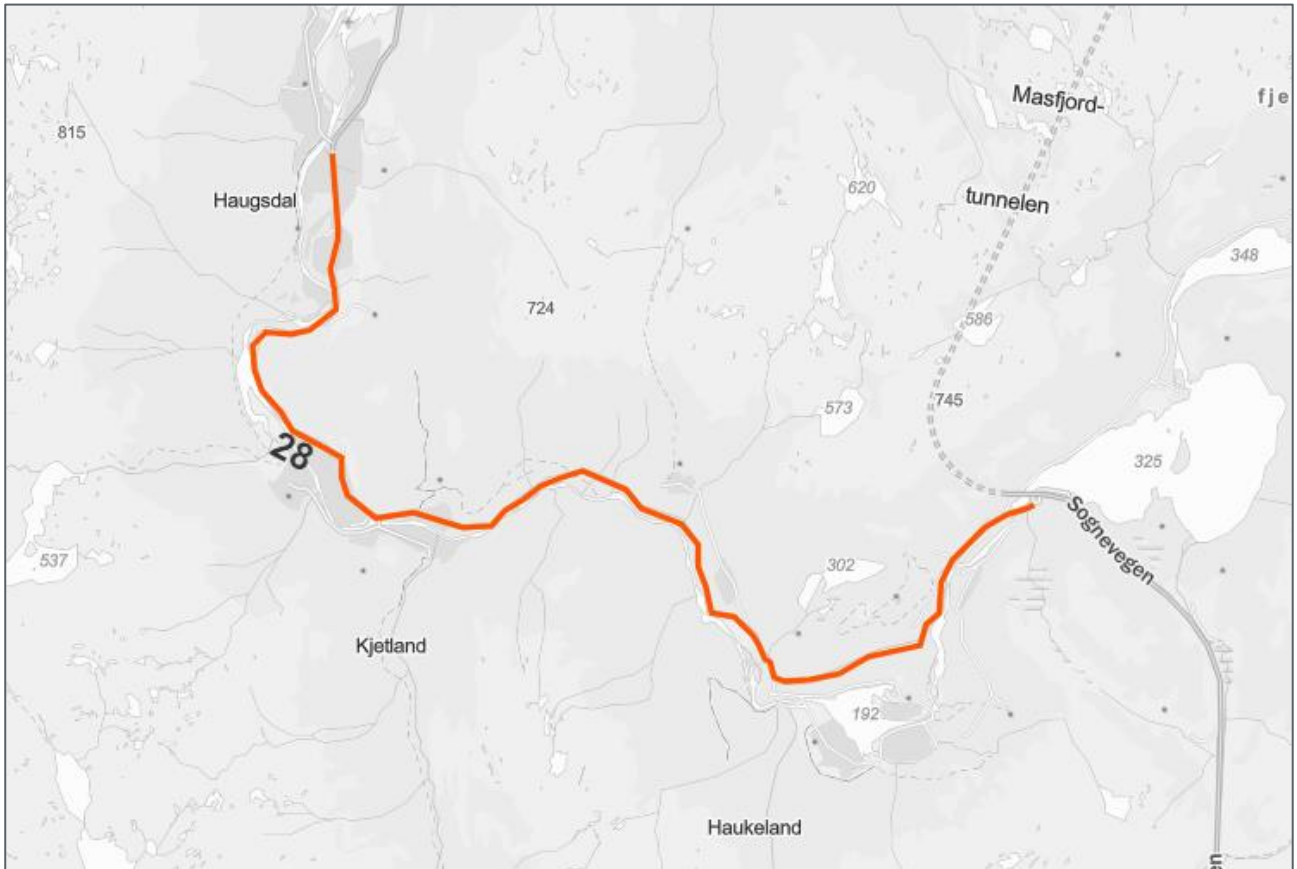
Figur 31: Andvika.



Figur 32: Sandnes - Hope.



Figur 33: Nordkvingo - Sørkvingo.



Figur 34: E39 Sognevegen - Haugsdal.