



Trafikksikkerhetsplan 2023 – 2027

Utarbeidet: 01.08.2022

Behandlet i formannskapet: 23.08.2022 (FSK 50/22)

Vedtatt av kommunestyret: 05.09.2022 (KST 43/22)

Revidert i samsvar med formannskapets og kommunestyrets vedtak 08.09.2022

INNHold

1.	INNLEDNING	3
2.	KOMMUNENS ROLLE I TRAFIKKSIKKERHETSARBEID	3
3.	NASJONALE OG REGIONALE MÅLSETTINGER FOR TRAFIKKSIKKERHET	4
4.	KOMMUNENS MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEID	5
5.	EVALUERING AV FORRIGE PLAN	5
6.	VEISYSTEM I AVERØY KOMMUNE	6
7.	TRAFIKKULYKKESSITUASJON I AVERØY KOMMUNE	7
8.	ORDNINGEN «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE». IKKE-FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	11
9.	FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK PÅ KOMMUNALE VEIER	12
10.	FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK PÅ FYLKESVEIER.....	13
11.	FINANSIERING OG GJENNOMFØRING AV TILTAK	14
12.	RULLERING AV PLANEN OG RAPPORTERING.....	14
13.	BESKRIVELSE AV FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEIER	15
14.	BESKRIVELSE AV FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEIER	26

1. INNLEDNING

Denne trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet for perioden 2023-2027. Planen er utarbeidet etter håndbok V722 Kommunale trafikksikkerhetsplaner (Statens Vegvesen, 2014). Denne planen har status av en tematisk plan. Det er valgt å ikke gi den status av kommunedelplan for å forenkle saksbehandlingen.

Denne planen er utarbeidet av administrativ arbeidsgruppe bestående av arealplanlegger, kommunens veiingeniør, leder av teknisk avdeling og assisterende kommunedirektør. Styringsgruppe er formannskapet. Planen er politisk forankret i kommunens planstrategi 2020-2023. Fysiske trafikksikkerhetstiltak som er foreslått i denne planen vil bli foreslått innarbeidet i økonomiplanen. Kommunen vil benytte planen som grunnlag for søknader om tilskudd gjennom fylkeskommunens 50-50 ordningen for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. Gjennomføring av ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak vil bli en integrert del av de enkelte sektors budsjet. Arbeidsgruppen vil sørge for en årlig gjennomgang og evaluering av tiltaksdelen av planen.

Statens Vegvesen, organisasjonen Trygg Trafikk, Møre og Romsdal fylkeskommunen, Statsforvalteren i Møre og Romsdal, skoler, FAU, velforeninger, diverse lag og privatpersoner har medvirket i prosessen med innspill og høringsuttalelser.

En oppdatert trafikksikkerhetsplan skal og vil være et godt grunnlag for søknader om statlige og fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler.

2. KOMMUNENS ROLLE I TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Alle skal kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist, barn, ungdom eller voksen. En viktig del av folkehelsearbeidet er ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt. Kommunene har ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Og som vegeier, har kommunen også ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Kommunene er i tillegg en viktig samfunnsutvikler og planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Kommunen skal i dette arbeidet sørge for at planleggingen skjer på en formelt riktig måte, og at det foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og at nasjonale og regionale interesser ivaretas. Dette gjelder både planer som fremmes av offentlige og private aktører og planer som kommunen utarbeider selv. Det er i den sammenheng viktig at kommunen ser viktigheten av sin rolle som planmyndighet i arealplanleggingen med hensyn til trafikksikkerhetsarbeidet. Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging legger slik føringer for hva som forventes av kommunene.

Trafikkulykker er et folkehelseproblem. Jf. Folkehelseloven skal kommunen iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, blant annet knyttet til skader og ulykker. Uønsket atferd er utløsende eller medvirkende faktor i de fleste alvorlige ulykker. Høy fart, ruspåvirket kjøring, uoppmerksomhet og manglende bruk av bilbelte er eksempler på atferd som gir sterkt forhøyet risiko for alvorlig skade eller død. Å motvirke slik atferd vil være et viktig innsatsområde i trafikksikkerhetsarbeidet både nasjonalt, regionalt og i kommunene i årene fremover.

Trafikksikkerhetsplan er et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid. Hensikten med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er å ha et oppdatert redskap for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Gjennom planen vil en kunne prioritere blant tiltak og prosjekter som venter på å bli realisert.

3. NASJONALE OG REGIONALE MÅLSETTINGER FOR TRAFIKKSIKKERHET

Trafikksikkerhetsarbeidet er i hovedtrekk organisert på tre nivåer; nasjonalt nivå (Samferdsels departementet, Statens vegvesen), regionalt nivå (fylkeskommuner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører ulike interesseorganisasjoner og offentlige organer en betydelig innsats på alle tre nivåer.



Regjeringens mål og satsningsområder i trafikksikkerhetsarbeidet er presentert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Regjeringen legger til grunn følgende ambisjon: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.» Ambisjonsnivået harmonerer med bærekraftsmål 3.6 og EUs mål om en halvering av antall drepte og hardt skadde fra 2020 til 2030.

Ifølge Nasjonal transportplanen skal trafikksikkerhetsarbeidet bygge på Nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.



Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan utarbeidet Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, organisasjonen Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025. Formålet med planen er å presentere et stort spekter av effektive trafikksikkerhetstiltak som det skal satses på i planperioden. En annen hensikt er å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.



Møre og Romsdal fylkeskommunen utarbeidet Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024. Fylkesstrategi for samferdsel er bygd på FN sine bærekraftsmål og fylkesplanen for bærekraftsfylket Møre og Romsdal.

Hovedmålet for trafikksikkerhetsarbeid på fylkesnivå er oppnåelse av nasjonale målet om færre drepte og skadde i vegtrafikken gjennom aktivt arbeid med trafikk sikring.

4. KOMMUNENS MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEID

I trafikk sikkerhetsarbeidet trengs mål der måloppnåelse kan evalueres. Det er imidlertid problematisk når det gjelder trafikkulykker dersom mål knyttes til antall ulykker eller antall drepte og skadde, fordi ulykkestallene bl.a. kjennetegnes av stor variasjon fra år til år. Det gjelder selv på datagrunnlag som omfatter hele landet. For relativt små kommuner blir usikkerheten enda mye større. Økning eller reduksjon kan i beste fall registreres som endring over en periode på flere år.

En annen måte å måle trafikk sikkerhet på kan være indirekte gjennom indikatorer, f.eks. endring i antall fartsovertredelser. Det medfører imidlertid usikkerhet mht. endring i trafikkmengde, kontrollomfang, m.v. Uansett målformuleringer og målemetoder vil det være vanskelig å identifisere den delen av ulykkesreduksjonen som skyldes økt kommunal innsats i trafikk sikkerhetsarbeidet.

Det fastsettes følgende mål for kommunens trafikk sikkerhetsarbeid:

Averøy kommune skal være godkjent som «Trafikk sikker kommune» innen 2027 iht. veileder fra Trygg Trafikk.

Averøy kommune skal utbedre de kjente farlige kommunale veistrekninger i planperioden.

5. EVALUERING AV FORRIGE PLAN

Trafikk sikkerhetsplan 2023-27 erstatter kommunedelplan for trafikk sikkerhet og forbyggende arbeid 2010-14. Den forrige planen anses nå som utdatert da trafikk situasjon og trafikkmengde i kommunen har endret seg.

Følgende trafikk sikkerhetstiltak fra den gamle planen ble gjennomført:

Utbedring av krysset mellom Hjelsetveien og fv.64.

Etablering av veiundergang på fv.64 ved krysset med Naustvollveien.

Etablering av kollektivknutepunkt i Bruhagen sentrum.

Etablering av fartsdemper på Utheimsveien ved Utheim skole.

Etablering av fartsdemper på Naustvollhøgdeveien ved Panorama barnehage.

Utbedring av veiens sideterreng langs fv.6072 (Flere strekninger av Kvernesveien og Kornstadveien).

Utbedring av veiens sideterreng langs fv.64 – utfylling av dype grøfter på Kårvågveien.

Etablering av gang- og sykkelvei mellom ungdomsskolen og Kristvikveien (1 del).

Oppgradering av Hendveien til forkjørsvi.

Reduksjon av fartsgrense på Kvernesveien fv.6072 fra Leitet til Veiset til 60 km/t.

Reduksjon av fartsgrense på Kornstadveien fv.6072 fra Litl-Mork til Steinsgrenda til 60 km/t.

Reduksjon av fartsgrense på Bådalsveien fv.64 fra Hjelsetkrysset til AK banen til 60 km/t.

Reduksjon av fartsgrense på Sveggeveien fv.6088 til 40 km/t.

Regulering av gang- og sykkelvei langs fv.64 på strekningen Bodalen skole – Ba.

Fysiske tiltak som ikke ble gjennomført og som er fortsatt aktuelle blir videreført i den nye planen.

VEISYSTEM I AVERØY KOMMUNE

Ifølge SSB er total lengde av fylkesveier i Averøy kommune ca. 115 km og total lengde av kommunale veier er ca. 87 km.



Figur 1. Oversiktskart for fylkesveier (rød linje) og kommunale veier (svart linje) i Averøy kommune. Enkelte private veier også vises med svart linje på dette kartet.

7. TRAFIKKULYKKESSITUASJON I AVERØY KOMMUNE

Statistikk over trafikkulykker, som er presentert under, er hentet fra Trafikkulykkesregisteret av Statens vegvesen. Denne statistikken representerer ikke trafikkulykker uten personskader og trafikkulykker som ikke ble anmeldt til politi.

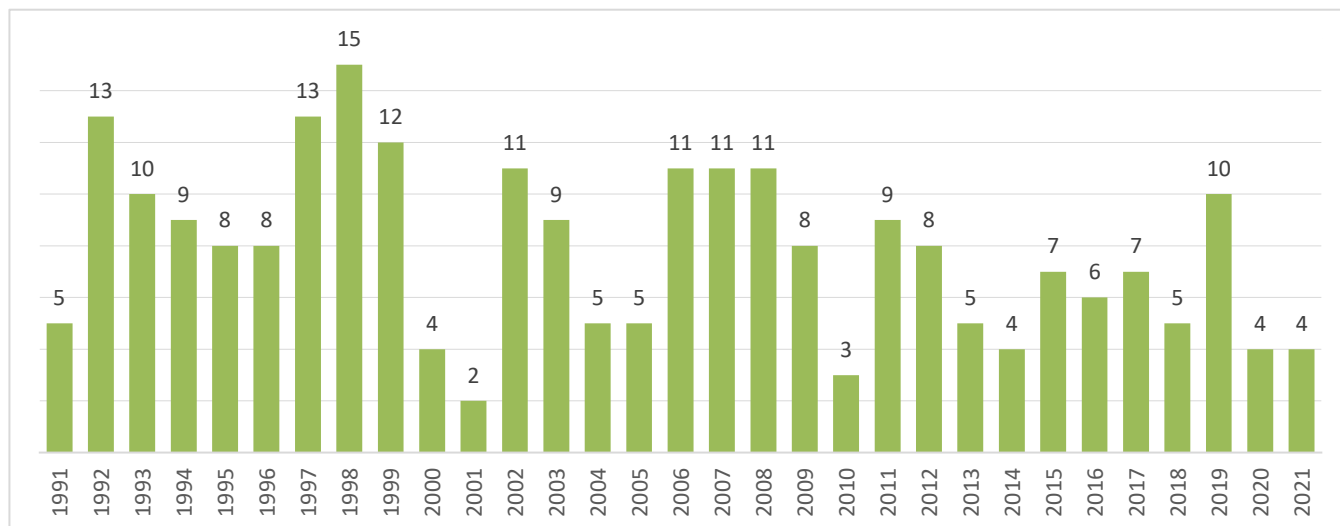
I denne statistikken defineres lettere skader som mindre skader og brudd som krever legebehandling, men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og som ikke regnes som betydelig skade.

Hardt skadde – de som får skader som i en periode truer liv eller fører til varig mén av betydelig omfang, krever innleggelse på sykehus og lengre behandling.

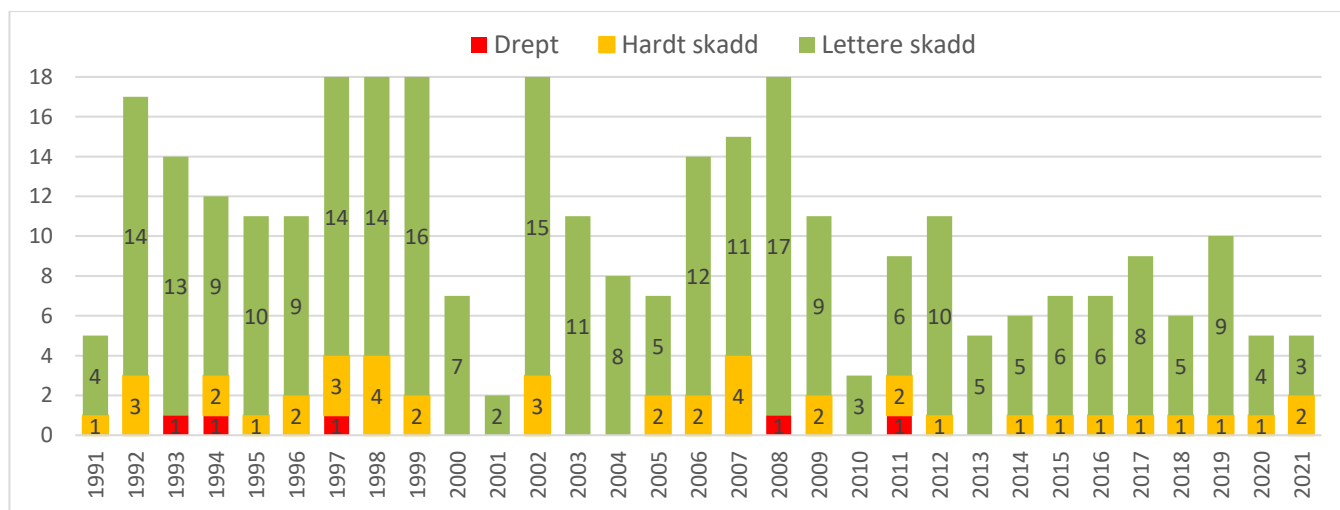
Som drepte i trafikkulykker i denne statistikken regnes personer som dør umiddelbart eller innen 30 dager som følge av skader ved uhellet.

I og med at Averøy kommune er en relativt liten kommune, vil antall registrerte ulykker hvert år være lavt. Analysegrunnlaget er derfor tynt og enkeltulykker slår kraftig ut på statistikken, noe som gjør det utfordrende å følge utviklingen og virkningen av eventuelle tiltak over tid.

I løpet av perioden 1991-2021 ble det registrert 242 trafikkulykker med personskader på veiene i Averøy kommune. Antall trafikkulykker og skadegrad varierte mye fra år til år og det er ikke mulig å definere klar synkende eller stigende trend for denne perioden. I disse trafikkulykkene fikk 270 personer lettere skader, 43 personer ble hardt skadet og 5 personer omkom.

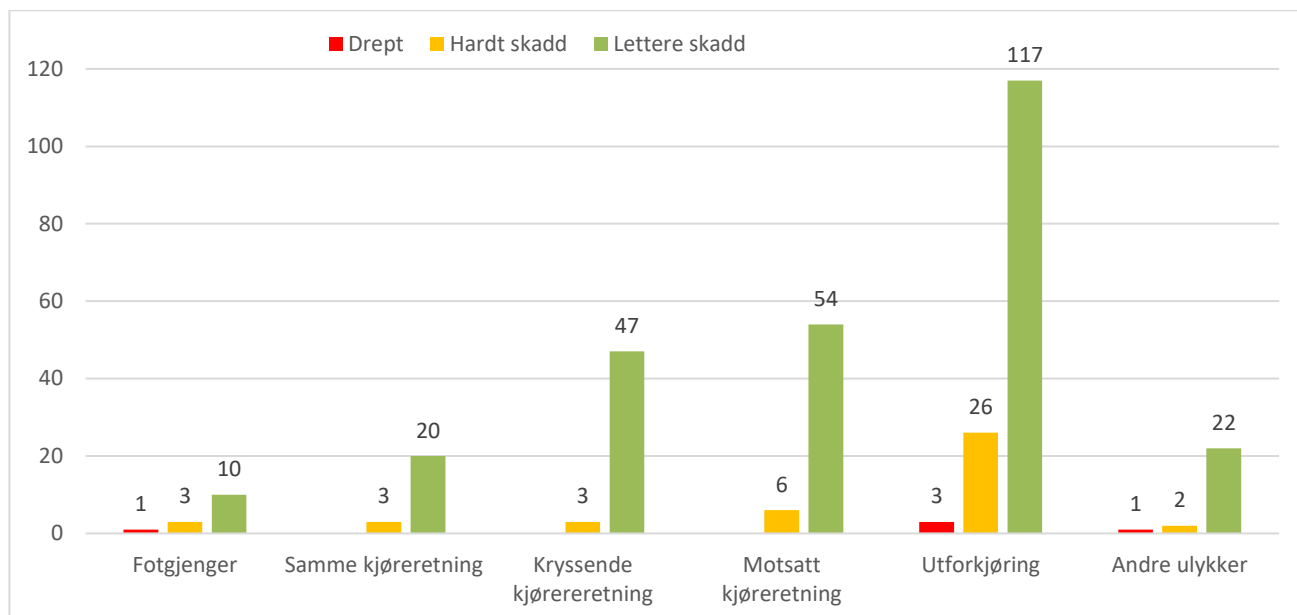


Figur 2. Antall politianmeldte trafikkulykker med personskader i perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.

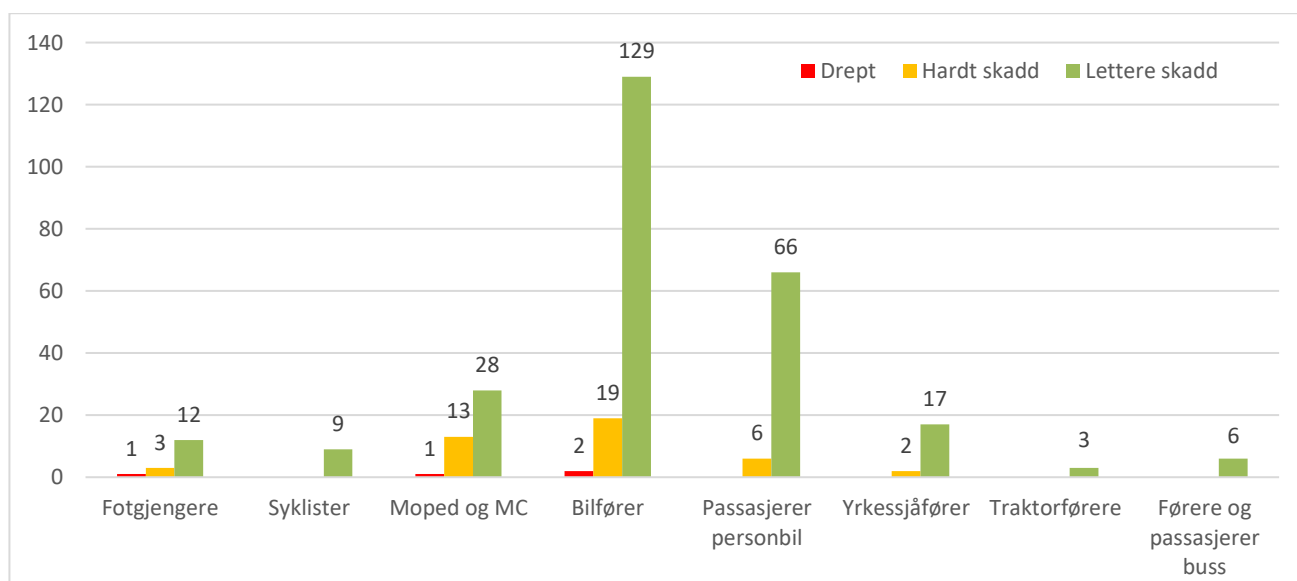


Figur 3. Fordeling ift. skadegrad og antall skadde personer i politianmeldte trafikkulykker med personskader i perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.

Statistikken viser tydelig at mesteparten av alvorlige og lettere personsaker i de registrerte trafikkulykkene er et resultat av utforkjøringer og møteulykker av personbiler. I 2008 og 2011 skjedde utforkjøringene der bilførere i aldersgruppe 18-20 omkom.

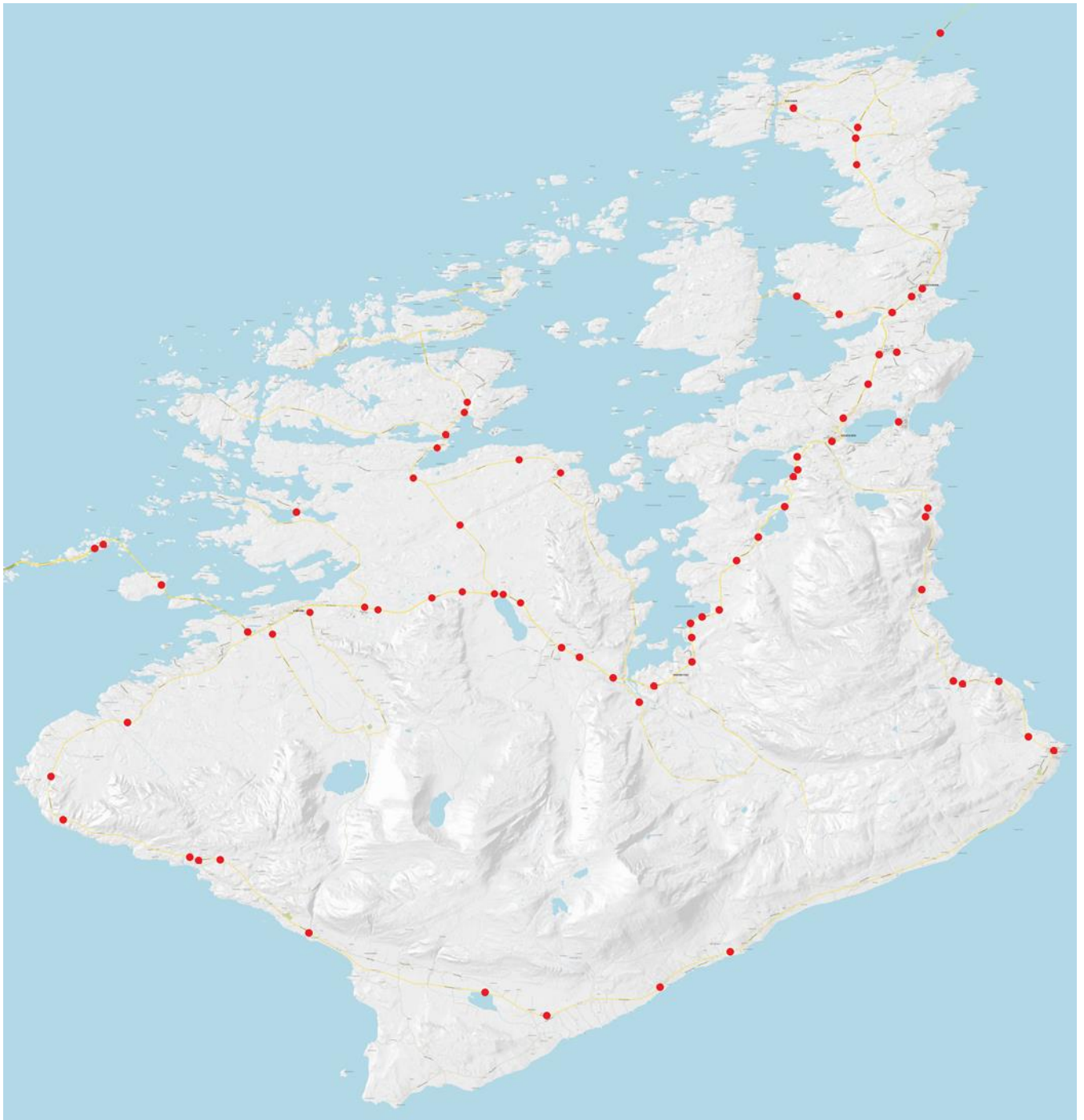


Figur 4. Fordeling antall personsaker ift. trafikkulykkeskategori og skadegrad. Perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.



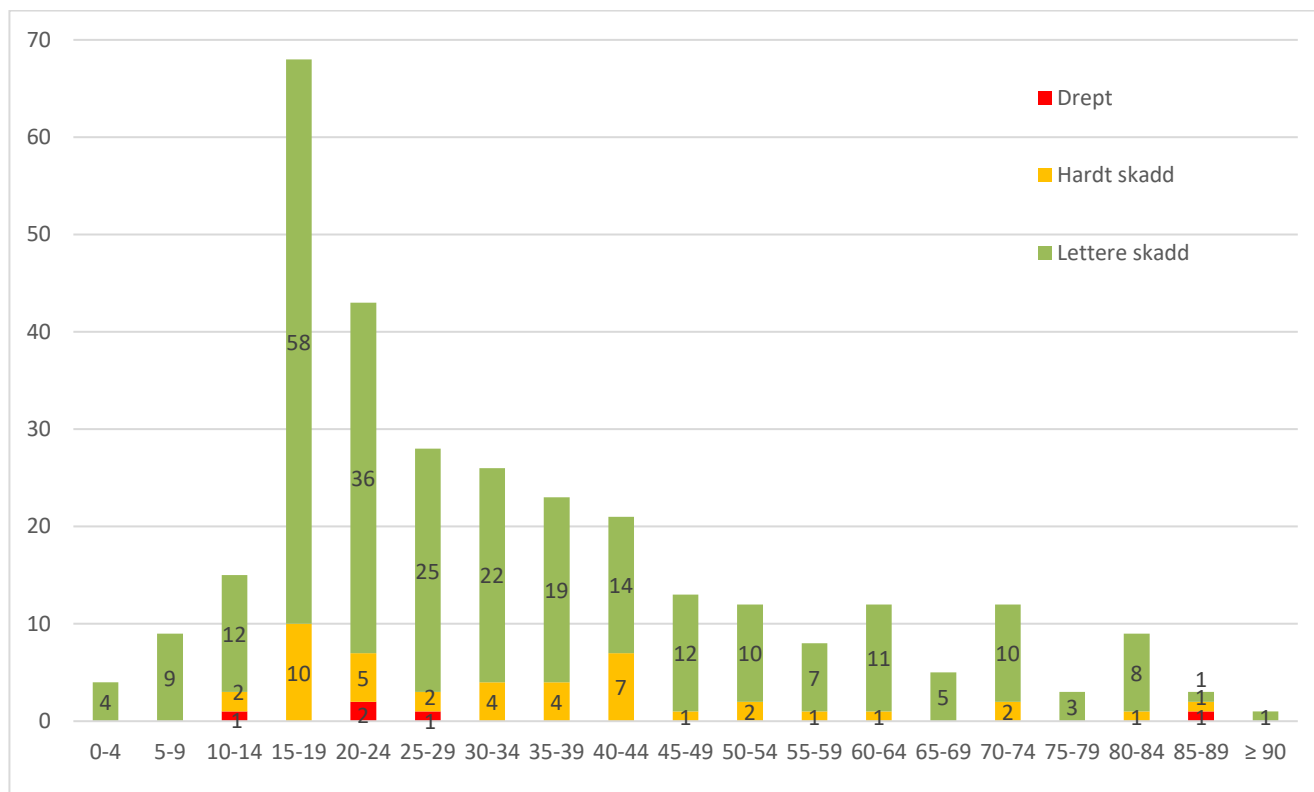
Figur 5. Fordeling ift. trafikantgruppe og skadegrad. Perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.

Kun en liten prosentandel av ulykkene forekommer på det kommunale vegnettet. Ut fra den foreliggende ulykkesstatistikken for Averøy er det tydelig at mesteparten av alle ulykker forekommer på fylkesveinettet, spesielt på fv.64. Men ulykkesstatistikken gir ikke grunnlag for å utpeke spesielt trafikkfarlige veistrekninger, veikryss eller krysningspunkt.

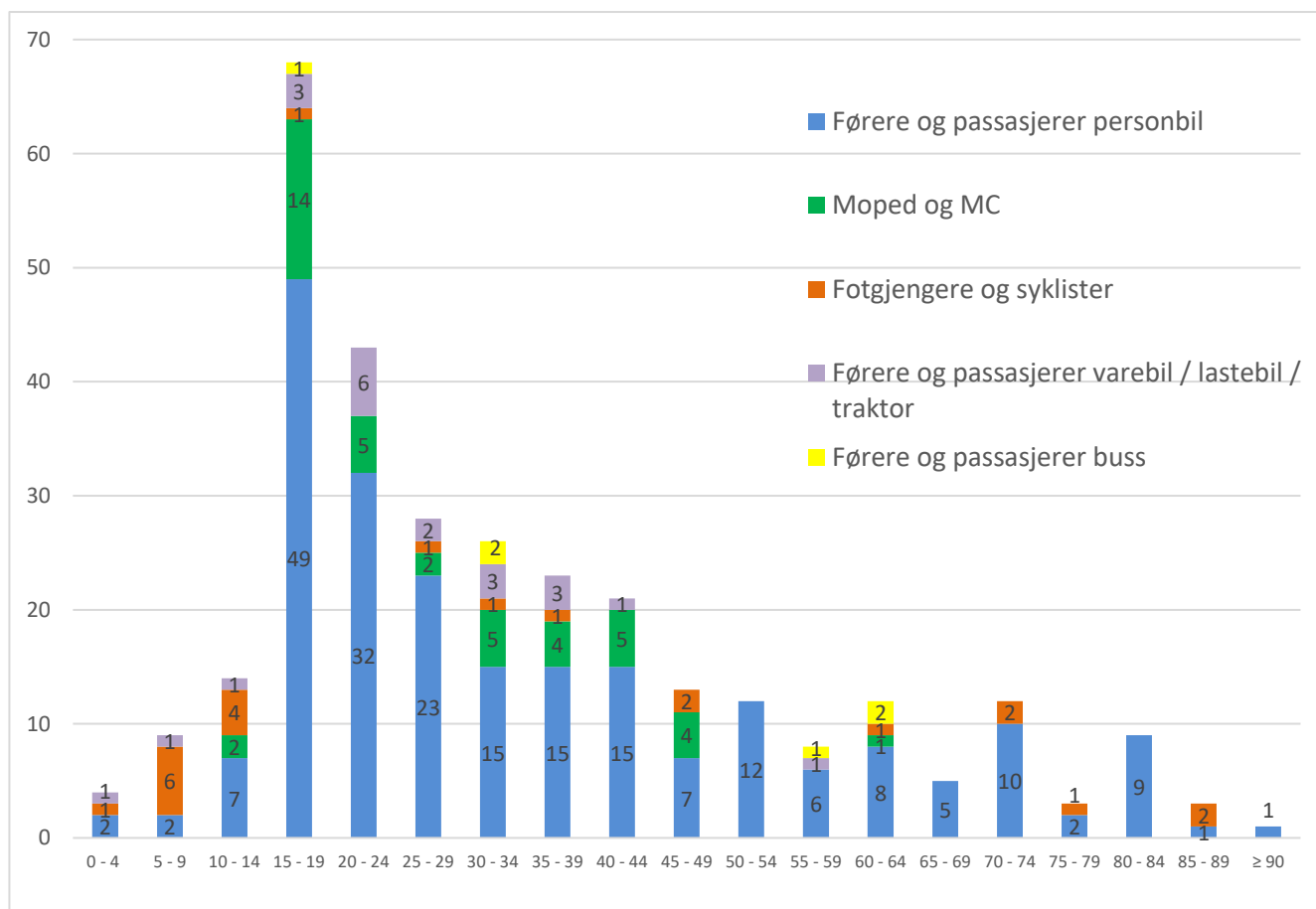


Figur 6. Lokalisering av politianmeldte trafikkulykker med personskader som ble registrert i perioden 2003-2022. Kilde: Statens vegvesen - Vegkart.

Fordeling av registrerte personskader ift. alder viser at mesteparten av skadde er personer i alderen mellom 15 og 24 år.



Figur 7. Fordeling ift. skadegrad og alder. Perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.



Figur 8. Fordeling av skadde og omkomne i trafikulykker ift. trafikantgruppe og alder. Perioden 1991-2021. Kilde: Statens vegvesen.

8. ORDNINGEN «TRAFIKKSIKKER KOMMUNE». IKKE-FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Trafikkulykker skjer ikke bare på grunn av dårlig fysisk utforming eller tilstand av veinett, men også på grunn av trafikantenes farlig atferd i trafikk. Ikke-fysiske holdnings- og atferdsendrende arbeid er minst like viktig som fysiske trafiksikrende tiltak. Atferd og holdninger dannes tidlig, og trafikkopplæring må derfor integreres i oppdragelsen, opplæringen hjemme og i utdanningsløpet. Kommune kan implementere flere holdnings- og atferdsendrende tiltak og rutiner i barnehager, skoler og kommunens etater for å påvirke barnehagebarn, skoleelever, foreldre, foresatte og kommunens ansatte til å ferdes med minst mulig risiko for skade eller død. Organisasjonen Trygg Trafikk gjennom sin ordning «Trafikksikker kommune» hjelper kommuner å systematisere dette arbeidet.



Veileder for en «Trafikksikker kommune» inneholder en fullstendig oversikt med godkjenningskriterier for barnehager, skoler, kommunen som organisasjon og for enkelte kommunale etater. Sertifisering etter denne ordningen forutsetter iverksetting av nødvendige trafiksikkerhetstiltak. Kriteriene for godkjenning tar utgangspunkt i lover og forskrifter som kommunene er pålagt å følge. Denne sertifiseringen gjelder for tre år.

Averøy kommune vil benytte veileder for en «Trafikksikker kommune» under forberedelse til sertifisering.

I tillegg til de ikke-fysiske tiltakene som er nødvendig å gjennomføre ifm. sertifiseringen er det aktuelt for Averøy kommune å etablere «Hjertesone» rundt skolene i Bruhagen og Kårvåg.



«Hjertesone» rundt skolen er et opplegg fra Trygg Trafikk. En hjertesone rundt skolen gjør det sikrere og triveligere for elevene å gå eller sykle. Hjertesone må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. En hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med.

9. FYSISKE TRAFIKKSikkerhetstiltak på kommunale veier

Tabellene under gir en oversikt for aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier fra forrige trafikksikkerhetsplan som ikke ble gjennomført og nye trafikksikkerhetstiltak som ble foreslått av kommunens teknisk avdeling, FAU, skolene, barnehager, velforeninger og private personer. Tiltak er fordelt etter år og står i prioritert rekkefølge. Kostnader av tiltak er estimert etter satser som gjelder for 2022 og er avrundet. Foreslåtte tiltak er nærmere beskrevet i kapittelet 13.

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i 2023		Estimert kostnad
1	Rekkverk-autovern på Hjelsetveien.	150.000
2	Rekkverk-autovern på Sandurveien (Tjønneøya).	300.000
3	Regulering av krysset mellom Miljøveien og Grindhaugveien; Innføring av 30 km/t sone.	30.000
4	Regulering av krysset mellom Baseveien og Kristvikveien.	20.000
5	Regulering av krysset mellom Industriveien og Næringsveien.	20.000
6	Regulering av krysset mellom Sjøleet og Naustvollveien.	20.000
7	Regulering av krysset mellom veien fra Panorama boligfelt og veien til Naustvollhøgda 2, 4 og 6.	20.000
	SUM	560.000

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i 2024		Estimert kostnad
1	Etablering av fartsdempere i Lauvhaugen Nord og Sør.	160.000
2	Etablering av fartsdempere på Utheimsveien i Kårvåg.	40.000
3	Etablering av fartsdemper på Furuveien ved Røsand barnehage.	50.000
4	Etablering av fartsdemper på Sandbuktveien.	35.000
5	Etablering av fartsdemper på Sveggesundveien.	20.000
	SUM	300.000

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i 2025		Estimert kostnad
1	Opparbeiding av møteplasser på Futseterveien (2 møteplasser).	100.000
2	Opparbeiding av møteplass på Ekkilsøyveien på strekningen Aukan –Gården.	100.000
3	Rekkverk på Rånesveien.	100.000
	SUM	300.000

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i 2026		Estimert kostnad
1	Rekkverk på molo på Rangøyveien mot Rangøy.	120.000
2	Rekkverk på molo på Vågghammarveien over Staurnesvågen.	175.000
	SUM	295.000

Fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier i 2027		Estimert kostnad
1	Rekkverk-autovern på Kristvikveien mot Straumsvågen ved Skretting fabrikk.	170.000
	SUM	170.000

10. FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK PÅ FYLKESVEIER

Møre og Romsdal fylkeskommune har ansvaret for tiltak på fylkesveinettet. Kommunen har ingen direkte medbestemmelse, men kan gjennom den kommunale trafikkisikkerhetsplanen gi innspill om ønskede tiltak.

Tabellen under viser fysiske trafikkisikkerhetstiltak på fylkesveier som Averøy kommune ønsker at fylkeskommunen skal prioritere. Dette er tiltak fra forrige trafikkisikkerhetsplanen som ikke ble gjennomført og nye trafikkisikkerhetstiltak som ble foreslått av kommunens teknisk avdeling, skolene, FAU, barnehager, velforeninger og private personer. Kostnader av tiltak er estimert etter satser som gjelder for 2022 og er avrundet. Foreslåtte tiltak er nærmere beskrevet i kapittelet 14.

Etablering av gang- og sykkelveier langs fylkesvei, tidligere riksvei (fv.64)		Estimert kostnad
1	Gang- og sykkelvei langs fv.64 på strekningen Atlanterhavsveien - Atlanterhavstunnelen.	Ikke estimert
2	Gang- og sykkelvei langs Bådalsveien fv.64 på strekningen Kverneskrysset - AK banen.	27.000.000
3	Gang- og sykkelvei langs Bådalsveien fv.64 på strekningen Ba - krysset med Holsveien.	45.000.000
4	Gang- og sykkelvei langs Atlanterhavsveien fv.64 på strekningen YX - krysset med Utheimsveien.	6.000.000
5	Gang- og sykkelvei langs fv.64 på strekningen fra Vevenstadkollen til avkjørsel til Omfarøya.	15.900.000

Etablering av gang- og sykkelveier langs øvrige fylkesveier		Estimert kostnad
1	Gang- og sykkelvei langs Kvernesveien fv.6072 fra krysset med Bythaugveien til Kristvikveien.	15.000.000
2	Gang- og sykkelvei langs Reksundveien fv.6078 på Langøya til Øyane barnehage.	18.000.000
3	Gang- og sykkelvei langs Sveggeveien fv.6088 fra krysset med fv.64 til krysset med Seivågnesveien.	30.000.000
4	Gang- og sykkelvei langs Tøvikveien fv.6072 fra Nakokrysset - krysset med Utheimsveien.	45.000.000
5	Gang- og sykkelvei langs Hasløyveien fv.6092 på strekningen fra Uran boligfelt mot øst til bruene.	15.000.000

Sikring av veiens sideterreng		Estimert kostnad
1	Rekkverk-autovern på Reksundveien fv.6078 på Tjønnøya.	150.000
2	Rekkverk-autovern på Reksundveien fv.6078 mellom Langøy og Langbakken.	550.000
3	Rekkverk-autovern på Hasløyveien fv.6092.	250.000
4	Rekkverk-autovern på Kvernesveien fv.6072. ved Engvika.	250.000

Andre tiltak på fylkesveier		Estimert kostnad
1	Etablering av rundkjøring på fv.64 i Bruhagen.	30.000.000
2	Forkjørsregulering av fv.6088 Sveggeveien.	100.000
3	Breddeutvidelse av fv.6088 på strekningen fra krysset med fv.64 til krysset med Seivågnesveien.	16.500.000
4	Utbedring av fv.6090 Futsetra-Øksenvågen.	19.500.000

11. FINANSIERING OG GJENNOMFØRING AV TILTAK

Kommunen vil ta ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale veinettet.

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen må innarbeides i økonomiplanen. Kommunen vil også søke om tilskudd gjennom fylkeskommunens 50-50 ordningen for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak der dette er aktuelt.

Gjennomføring av ikke-fysiske trafikksikkerhetstiltak blir en integrert del av de enkelte sektorers budsjett.

Når det gjelder fylkesveinettet bør kommunen spille en aktiv rolle med å fremme forslag til tiltak og påvirke prioritering som blir gjort på fylkesnivå.

12. RULLERING AV PLANEN OG RAPPORTERING

Administrativ arbeidsgruppe bestående av arealplanlegger, kommunens veiingeniør, leder av teknisk avdeling og assisterende kommunedirektør har ansvar for oppfølging av tiltak, foreslått i planen.

Arbeidsgruppen må gjennomføre årlig rapportering om gjennomførte tiltak til formannskapet.

Kommunal trafikksikkerhetsplan skal rulleres av arbeidsgruppen innen utgangen av 2027.

13. BESKRIVELSE AV FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEIER

Hjelsetveien



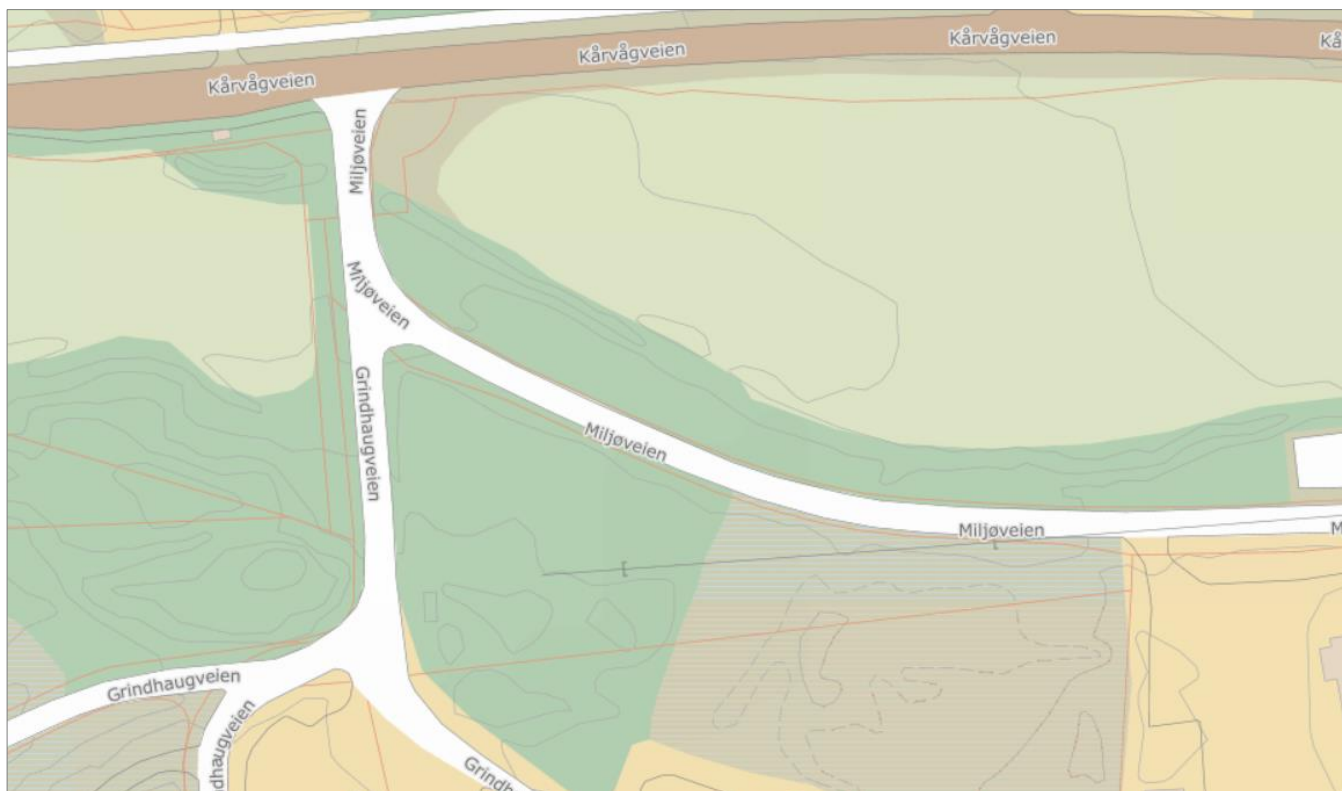
Hjelsetveien er kommunal vei med fartsgrense 50 km/t og grusdekke. Veien mangler rekkverk mot vann. Lengde av strekningen uten rekkverk er ca. 165 m.

Sandurveien (Tjønnpøya)



Sandurveien er en kommunal vei på Tjønnpøya med fartsgrense 50 km/t. Veien har grusdekke. Det er fare for utforkjøring i sjø. Det er behov for etablering av ca. 160 m rekkverk.

Grindhaugveien



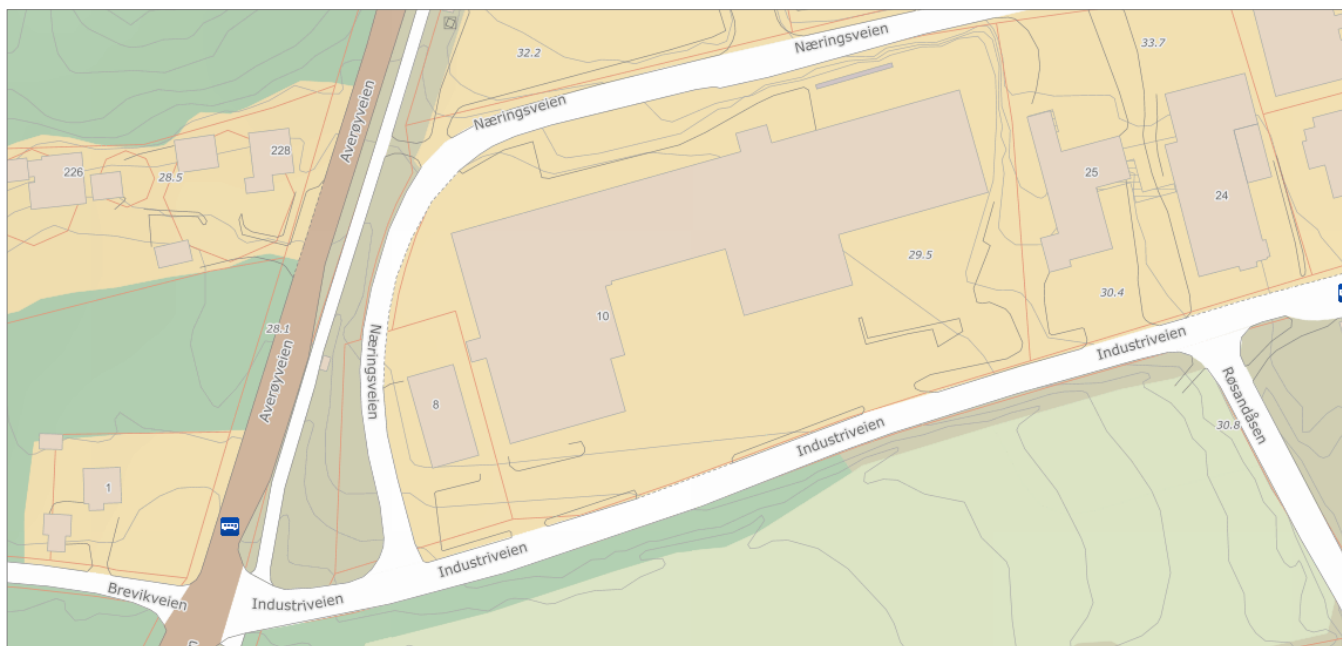
Grindhaugveien er en kommunal vei som tilkobler Grindhaugen boligfelt, Kårvåg barnehage og Kårvåghallen til fylkesveinettet. Miljøveien er også en kommunal vei som går til næringsområde og miljøstasjon. Veikryss mellom Miljøveien og Grindhaugveien er ikke regulert og har dårlig utforming. Innføring av 30 km/t sone på Grindhaugveien, forbedring av siktforhold, regulering og skilting av veikrysset kan øke trafikksikkerheten. Det samme gjelder krysset mellom Grindhaugveien og avkjørsel til Grindhaugen boligfelt.

Baseveien i krysset med Kristvikveien



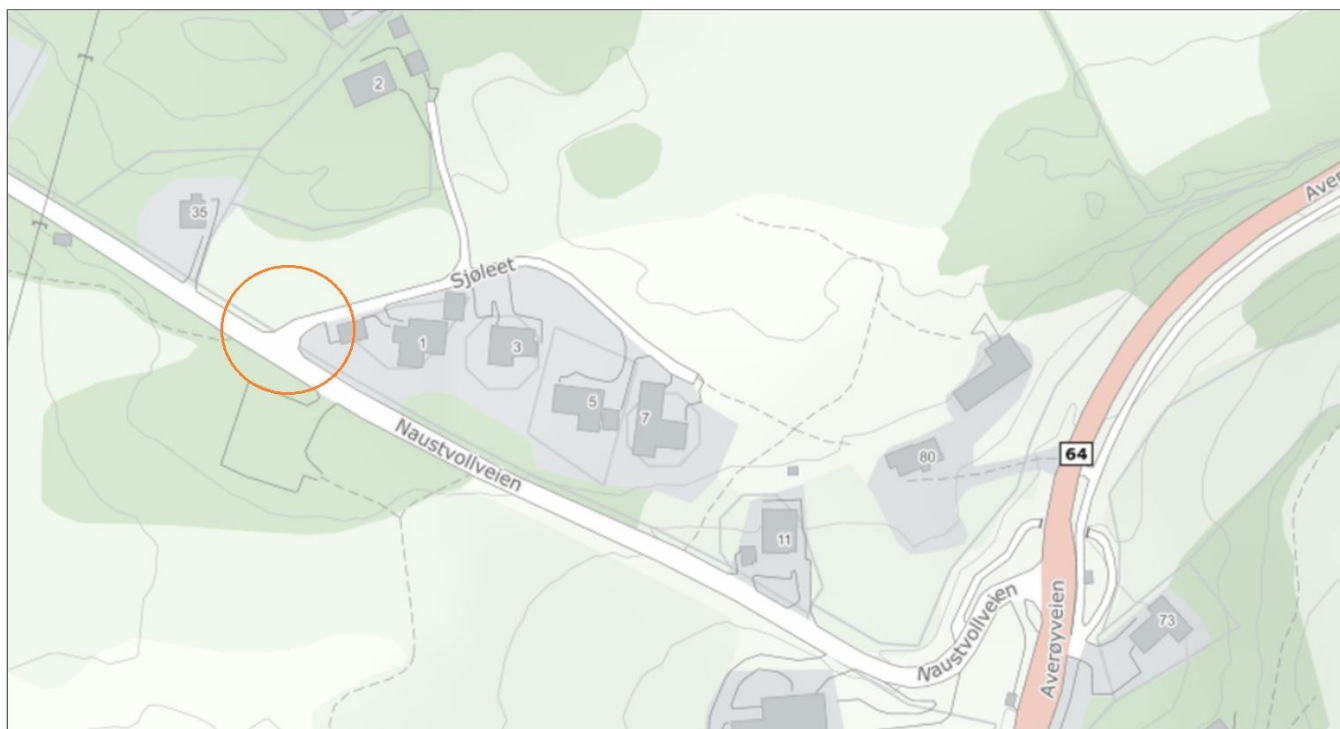
Både Baseveien og Kristvikveien er kommunale. Fartsgrense på begge veier er 50 km/t. Det er mye tungtrafikk på disse veiene. Veikrysset er ikke regulert. Veikrysset bør reguleres og skiltes for å øke trafikksikkerhet.

Krysset mellom Industriveien og Næringsveien



Industriveien og Næringsveien er kommunale veier. Begge veiene er asfaltert og har fartsgrense 50 km/t. Regulering av krysset og skilting som avklarer vikeplikt kan forbedre trafikksikkerhet i dette veikrysset.

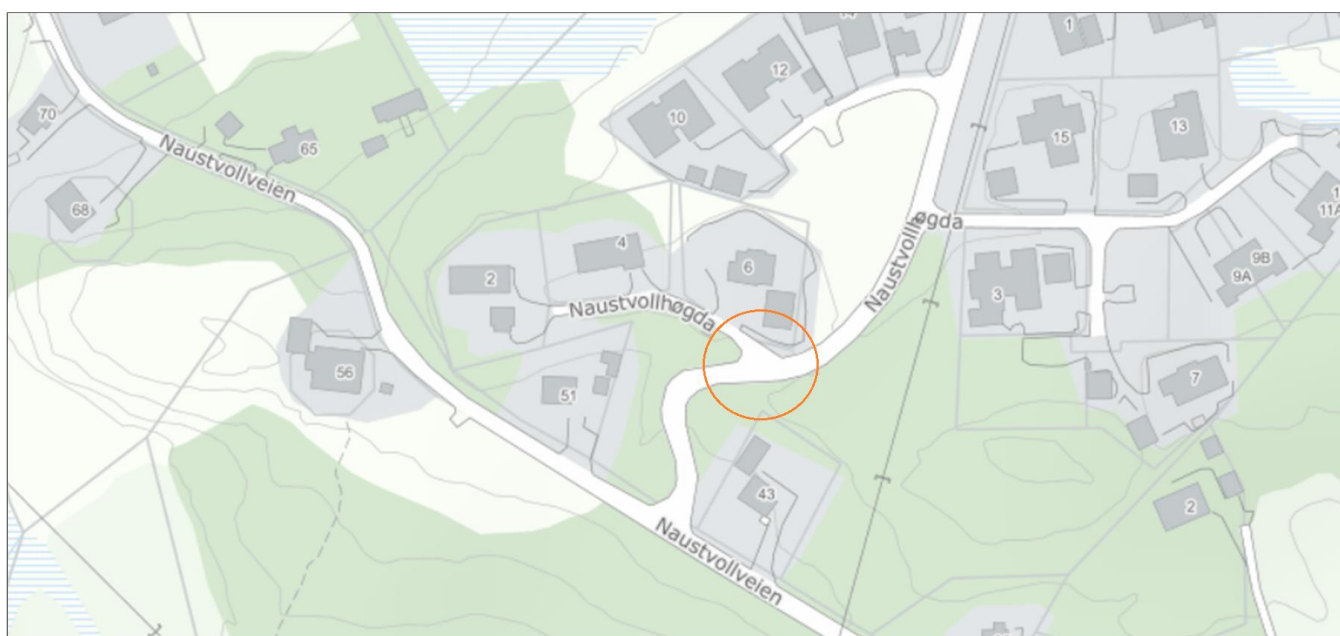
Sjøleet i krysset med Naustvollveien



Sjøleet er en privat vei til 5 boliger. Naustvollveien er en kommunal vei med fartsgrense 50 km/t. Veikrysset er ikke regulert.

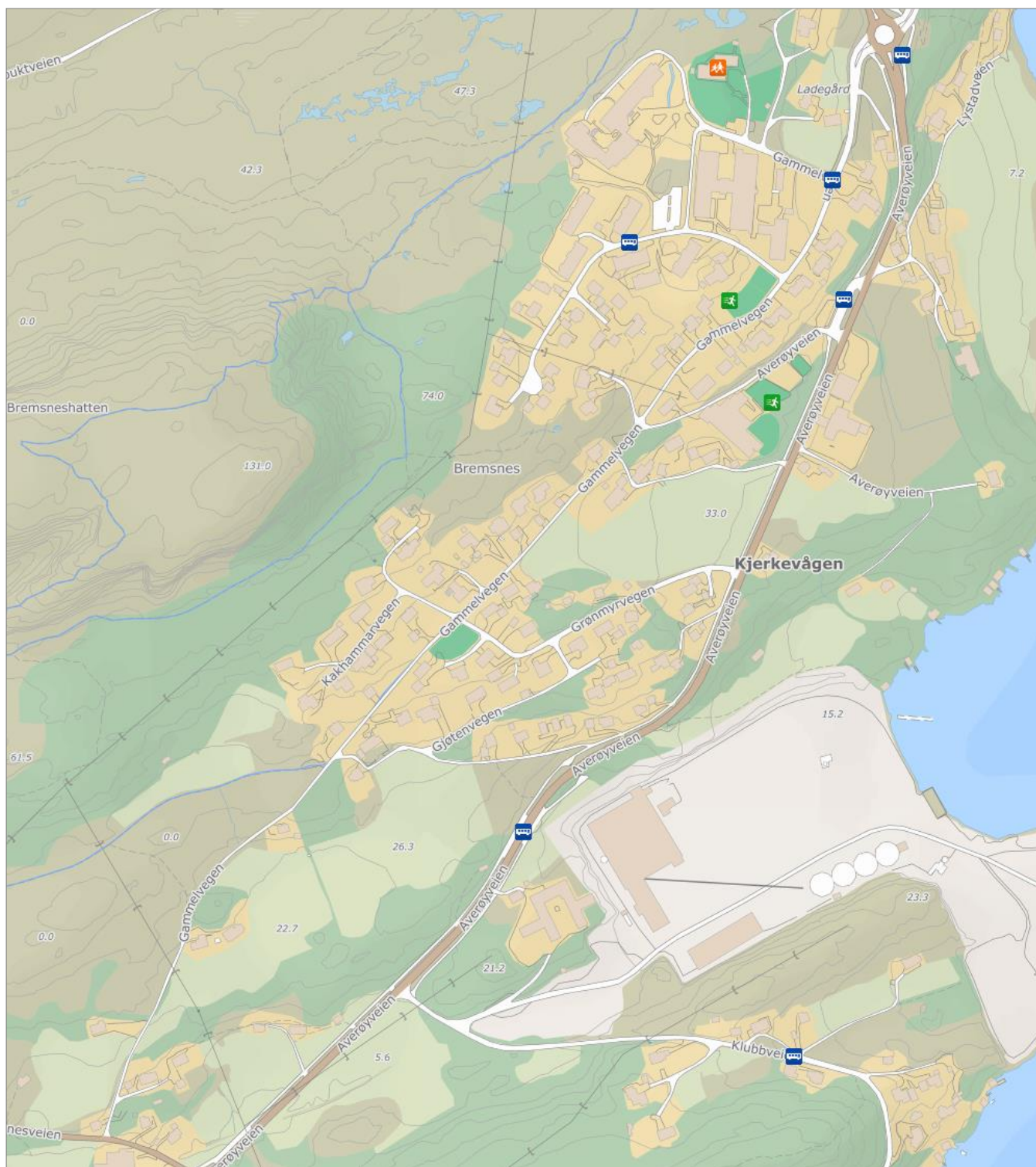
Veikrysset må reguleres og skiltes for å øke trafikksikkerhet.

Veien fra Naustvollhøgda 2, 4 og 6 i krysset med veien fra Panorama boligfelt



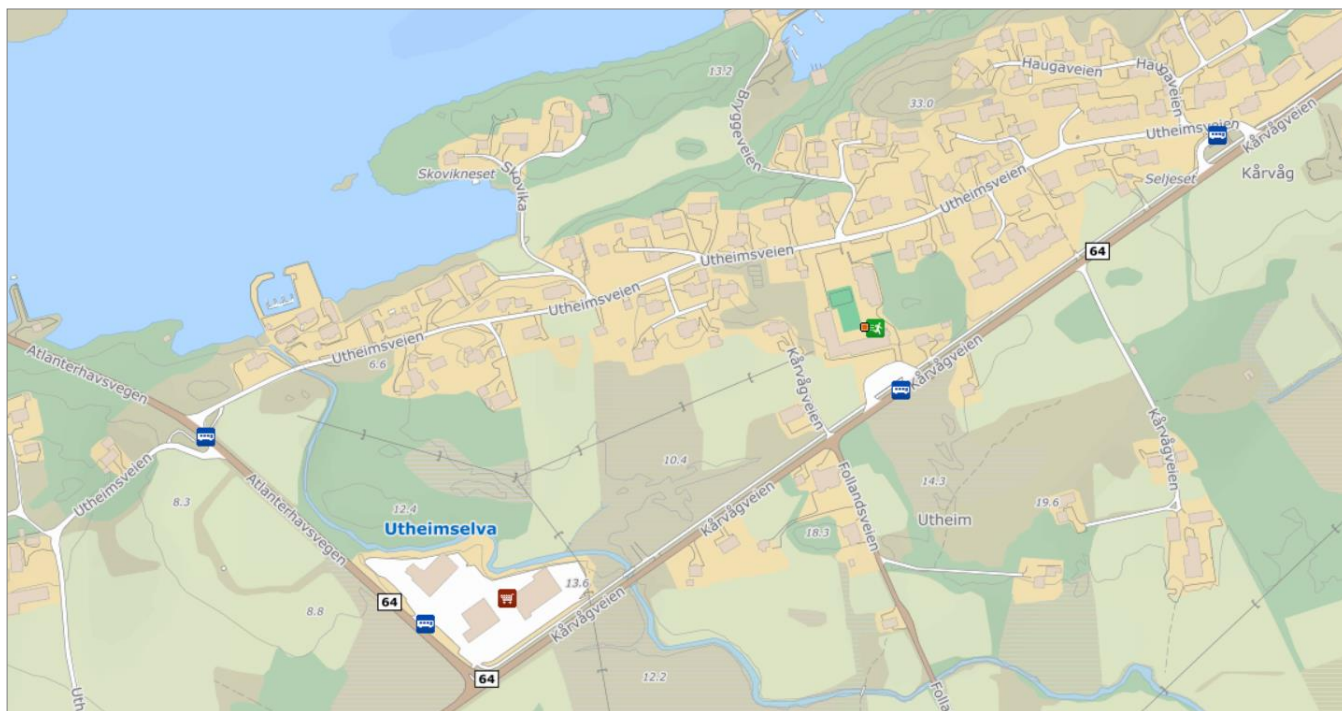
Veien til Naustvollhøgda 2, 4 og 6 og veien gjennom Panorama boligfelt er kommunale. Veikrysset er ikke regulert. Det er dårlig siktforhold i krysset. Det er vanskelig å oppnå gode siktforhold. Veikrysset må reguleres og skiltes for å øke trafikksikkerhet.

Gammelvegen – Boligfelt Lauvhaugen



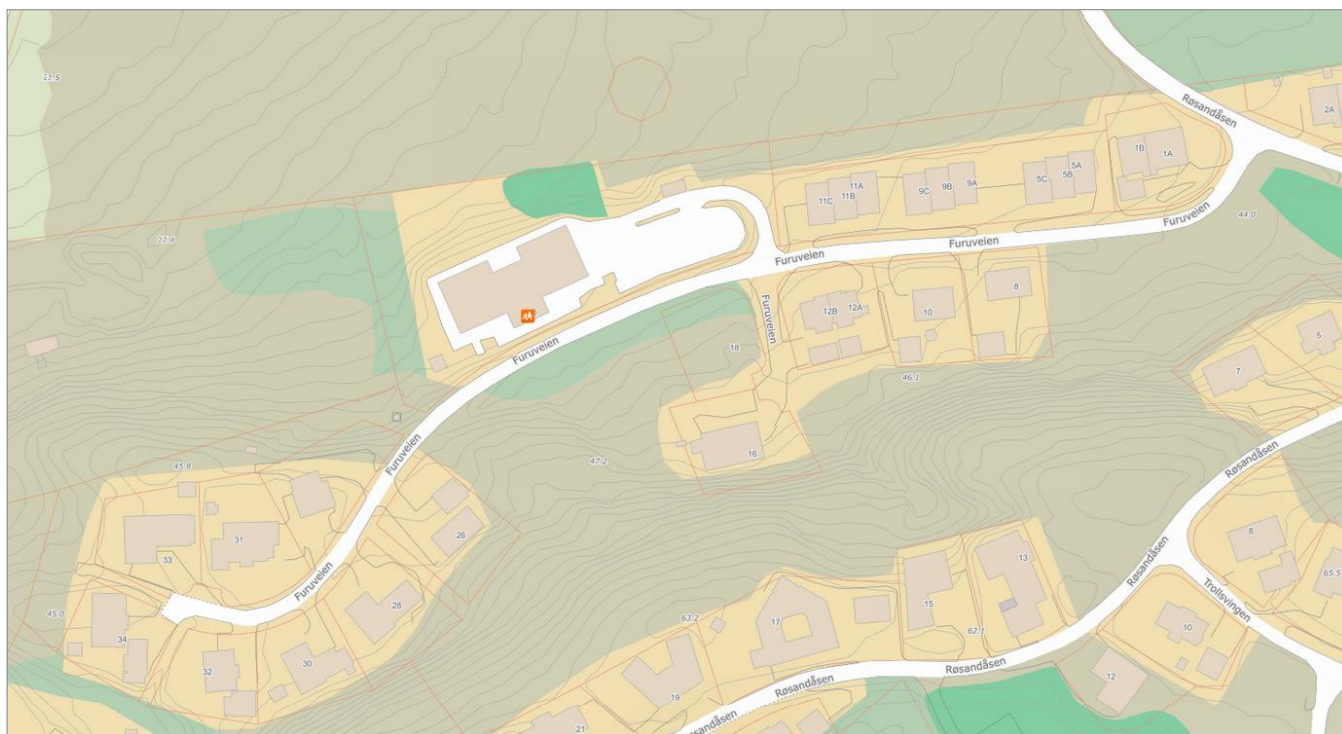
Veinettet i boligfeltene Lauvhaugen Nord og Sør er kommunal. Mesteparten av veisystemet i boligfeltene er ikke asfaltert og har grusdekke. Det er bare en strekning på ca. 300 m i nord mot rundkjøringen på fv.64 som er asfaltert. Etablering av fartsdempere av asfalt må gjennomføres samtidig med asfaltering av Gammelveien. Velforeningen foreslår etablering av 7 fartsdempere. Etablering av fartsdempere kan øke trafiksikkerhet på veiene i dette boligfeltet.

Uttheimsveien



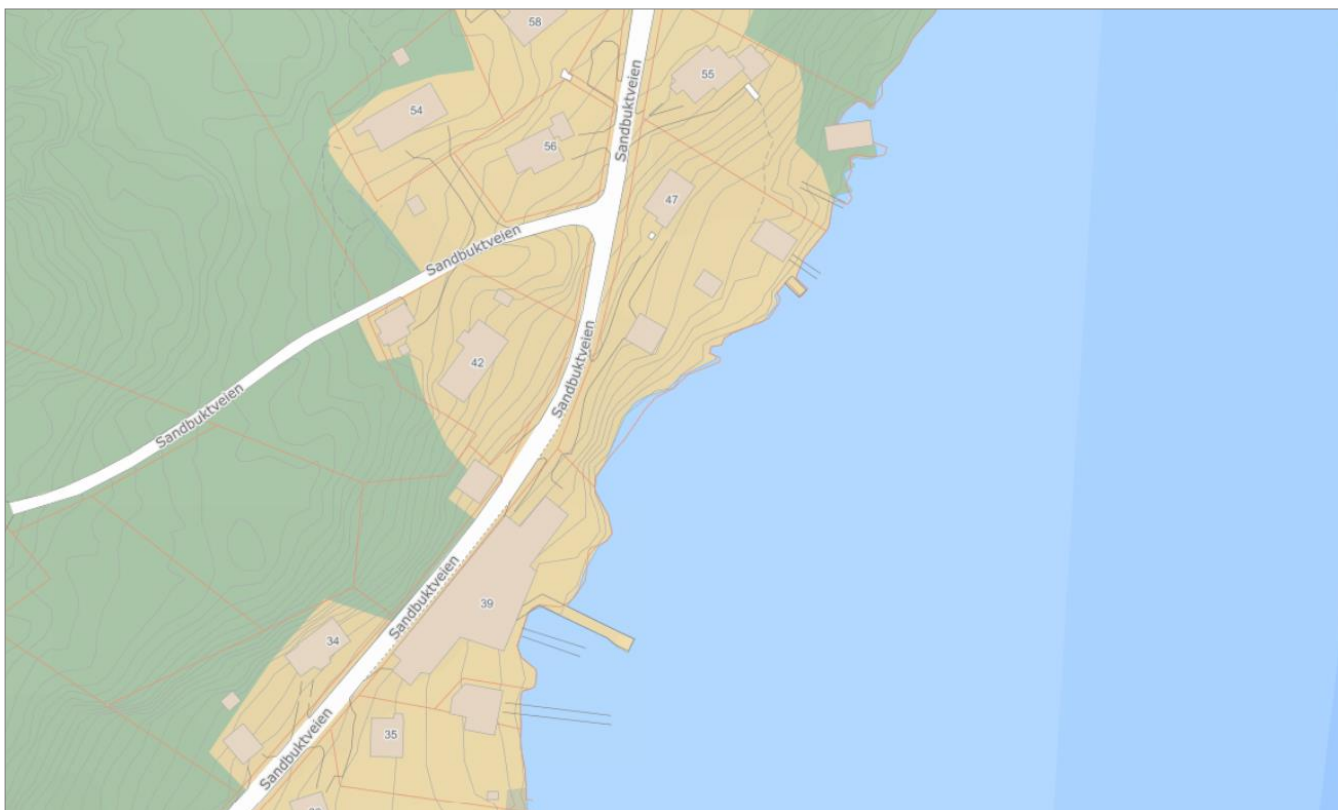
Uttheimsveien er en kommunal vei med forbud for gjennomkjøring. Veien har fartsgrense 30 km/t. Veien er asfaltert og har gjennomsnittlig veibredde ca. 4 m. Asfaltdekke er i dårlig stand og bør oppgraderes. Det er etablert en fartsdemper ved Uttheim skole. Etablering av 2 nye fartsdempere kan øke trafikksikkerhet på denne veien. Etablering av fartsdempere kan gjøres samtidig med reasfaltering.

Furuveien



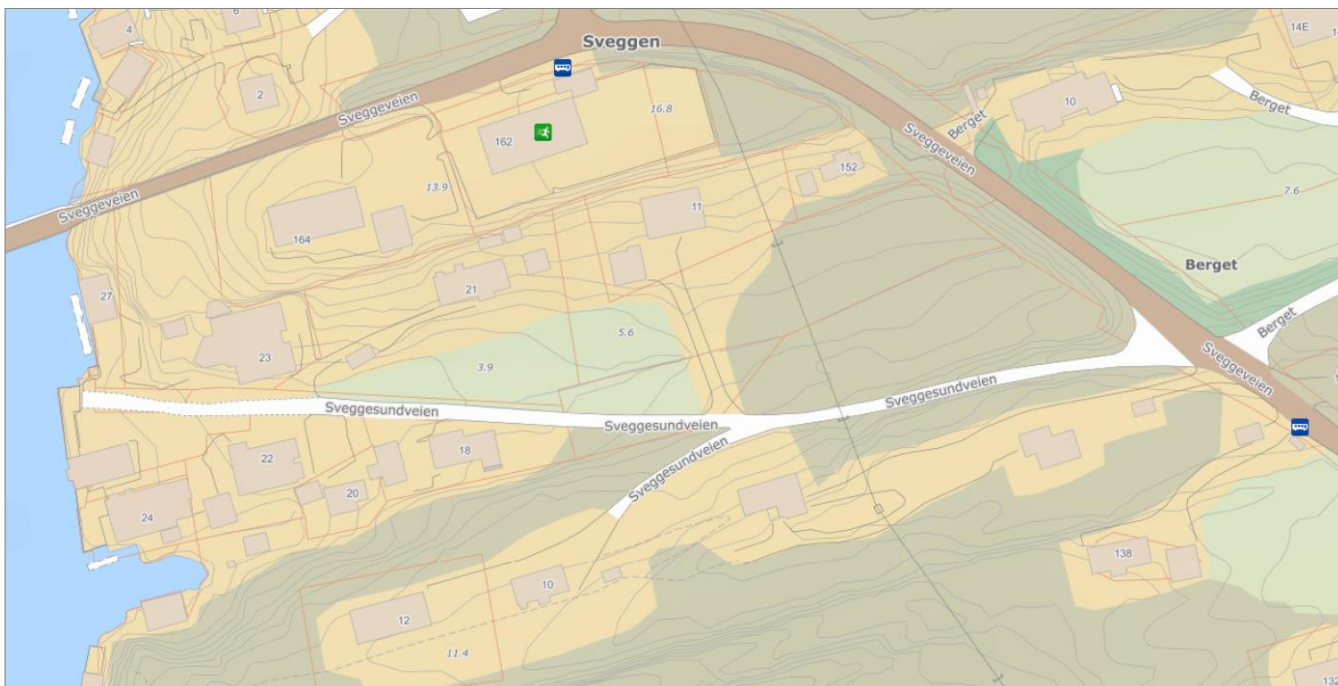
Furuveien er en kommunal vei. Veien har asfaltdekke og bredde 5 m. Etablering av 2 fartsdempere ved avkjørsel til barnehage kan øke trafikksikkerhet på denne veien.

Sandbuktveien



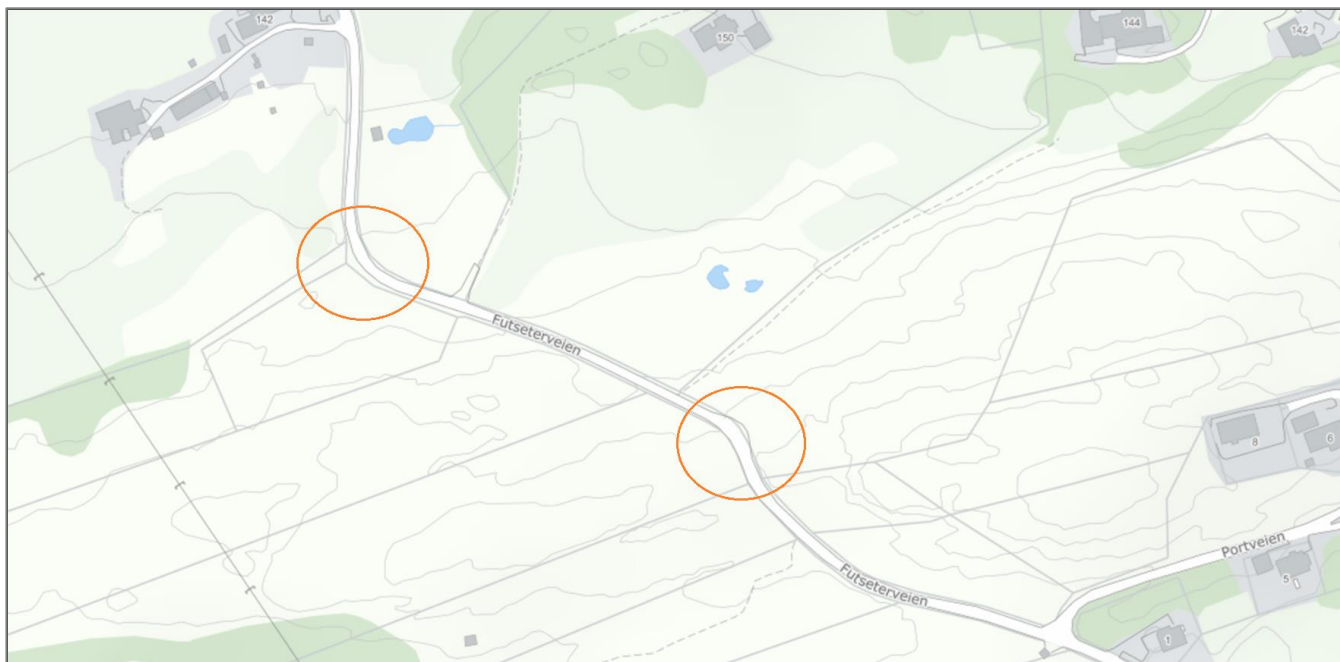
Sandbuktveien er en kommunal vei. Fartsgrensen på strekningen med bebyggelse er 30 km/t. Veien er asfaltert og har bredde på ca. 4 m. Bebyggelse ligger veldig tett til veien på denne veistrekningen. Det er flere avkjørsler med dårlige siktforhold. Etablering av to fartsdempere på denne veistrekningen kan forbedre trafikksikkerhet.

Sveggesundveien



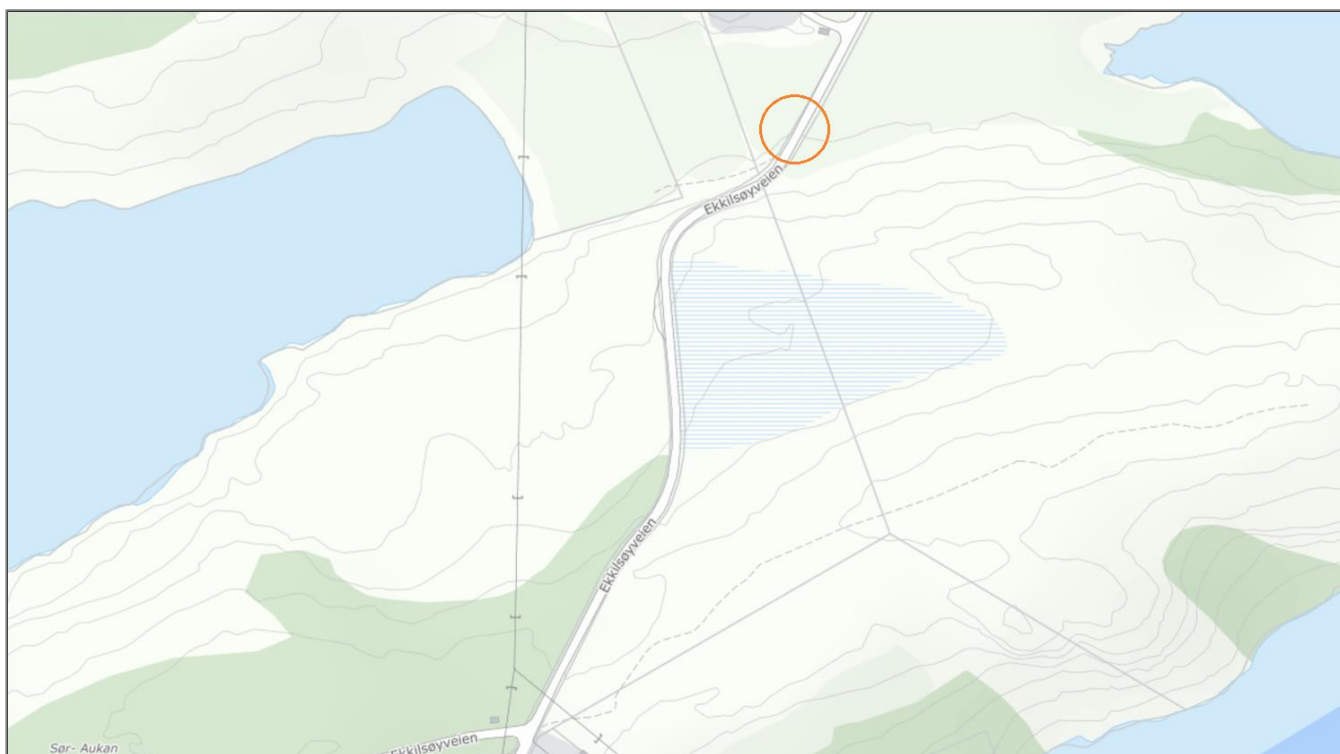
Sveggesundveien er en kommunal vei. Veien har asfaltdekke. Fartsgrense er 50 km/t. Veien har helling mot sjø. Det er fare for utforkjøring til sjø på slutten av veien. Reduksjon av fartsgrense til 30 km/t, etablering av fartsdemper og evt. rekkverk mot sjø kan øke trafikksikkerhet på denne veien.

Futseterveien



Futseterveien er en kommunal vei med grusdekke og bredde på ca. 4 m. Fartsgrense på denne veistrekningen er 50 km/t. Lengde av veistrekningen med dårlige siktforhold og muligheter for forbikjøring er ca. 470 m. Det bør etableres 2 møteplasser på denne veistrekningen. Møteplassene kan etableres samtidig med planlagt asfaltering av denne veien. Møteplassene bør dimensjoneres etter håndbok N100 ved at kjørebanelen utvides til 6 m over en lengde på 20 m med 15 m overgangsstrekning til hver side (areal 70 m²) og ha asfaldtekk. Utvidelse av veien forutsetter kjøp av grunneiendom og behandling etter plan- og bygningsloven.

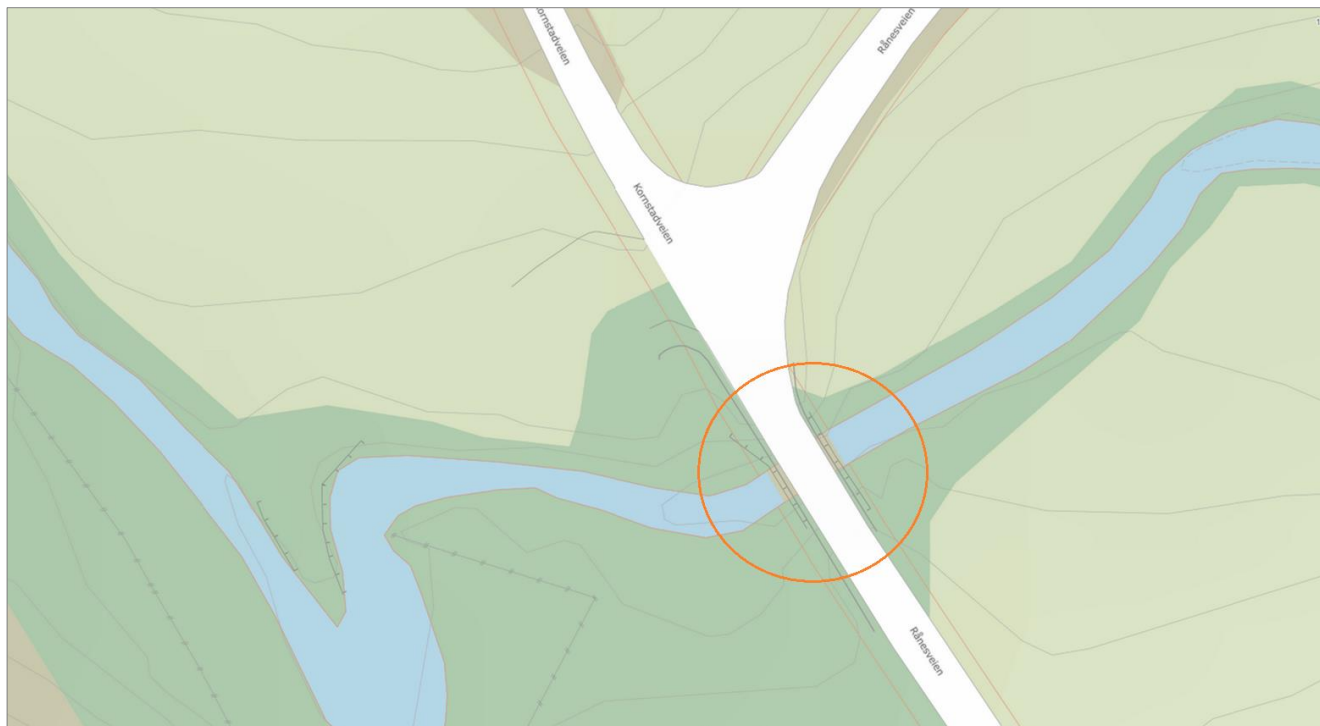
Ekkilsøyveien



Ekkilsøyveien er kommunal vei med fartsgrense 50 km/t. Veien er asfaltert. Bredde av veien varierer mellom 3,5 og 4 m. Det er utfordrende for skolebusser og større kjøretøy å kjøre på denne veistrekningen på grunn av veibredde, vertikal og horisontal kurvatur. Det ble etablert en møteplass på denne veistrekningen i 2015 (med grusdekke). Det er behov for en møteplass til nedenfor baken. Den nye møteplassen bør etableres etter

håndbok N100 med areal på 105m² og ha asfaltdekke. Utvidelse av veien forutsetter kjøp av grunneiendom og behandling etter plan- og bygningsloven. Utvidelse av veien vil i dette tilfellet medføre omdisponering av dyrka jord.

Rånesveien – bruene over Åelva



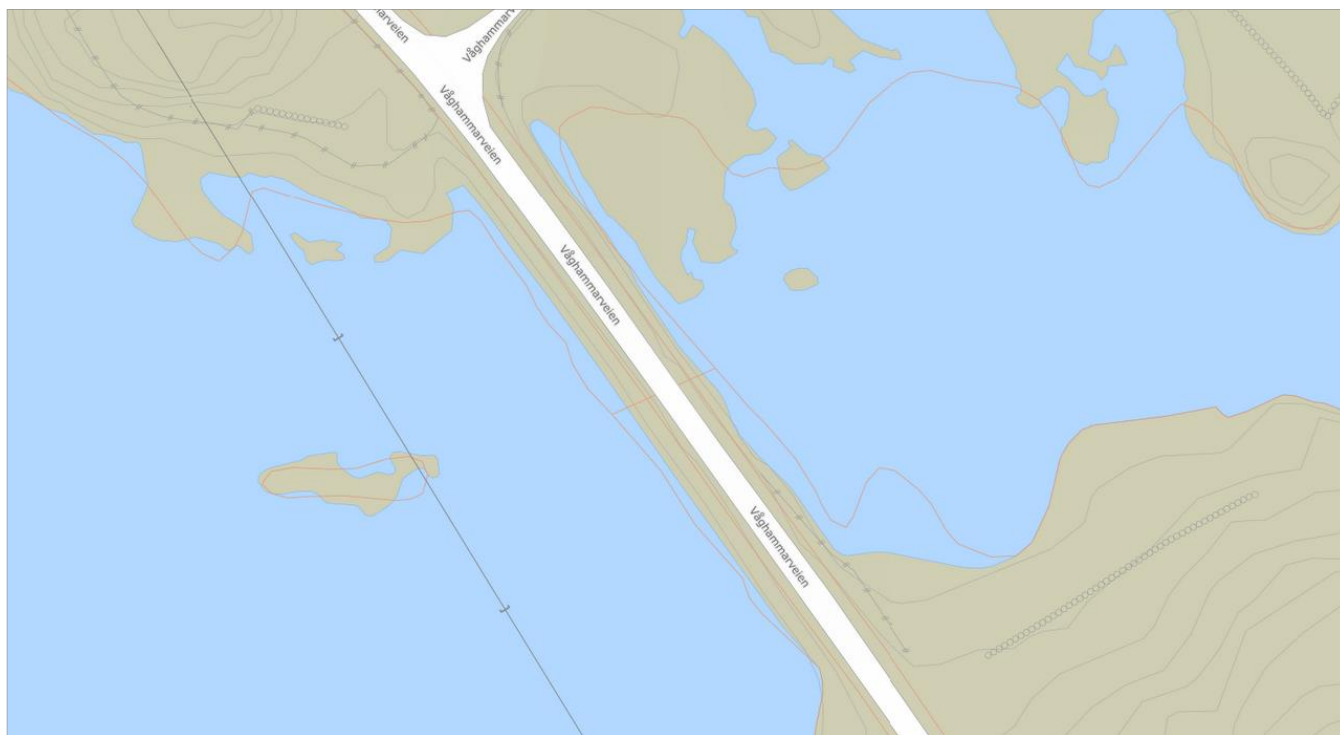
Rånesveien er kommunal vei med fartsgrense 50 km/t. Eksisterende rekkverk er for lav og bør utbedres. Lengde av rekkverk er ca. 20 m (10 m på hver side). Kostnaden av oppgraderingen kan øke dersom demontering av gammel rekkverk blir nødvendig.

Rangøyveien



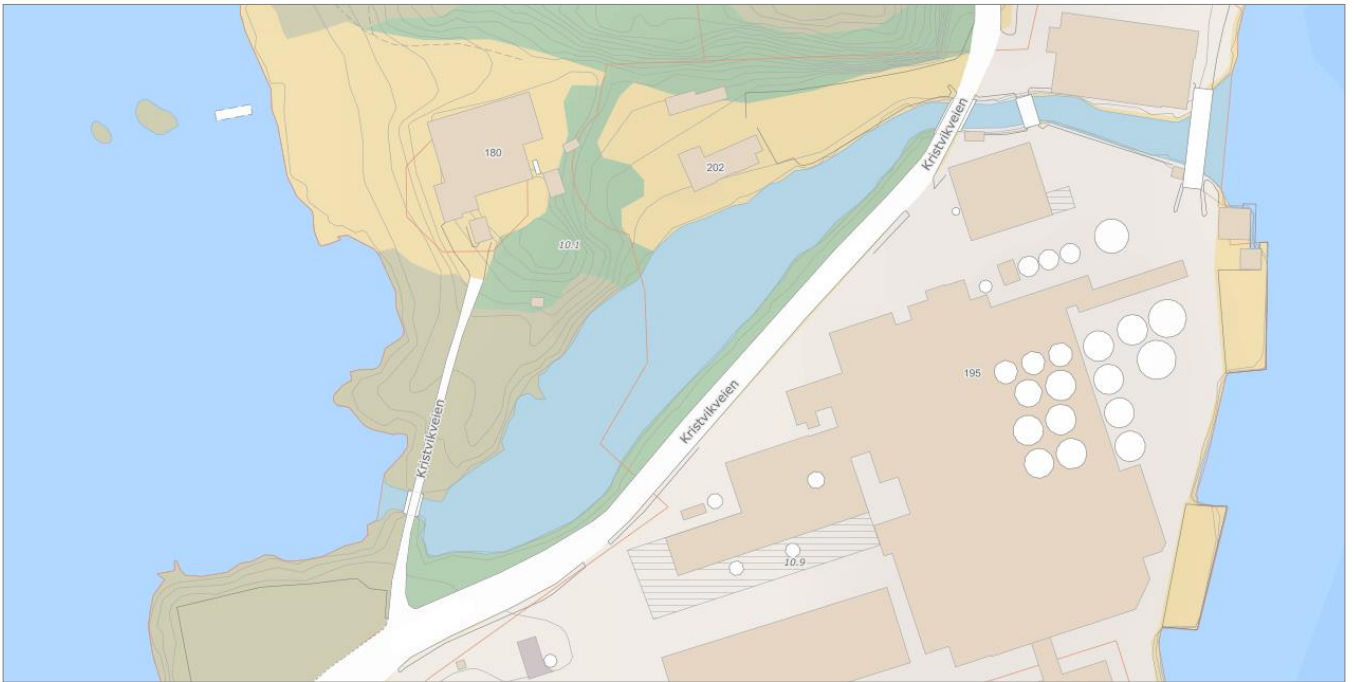
Den aktuelle strekningen av Rangøyveien er kommunal. Fartsgrense på denne veistrekningen er 30 km/t. Eksisterende betongrekkverk på nordsiden av veien er for lav (under 0,5 m). På sørsiden av veien er det ingen rekkverk mot sjø. Total lengde av rekkverk (samlet på begge sider av veien) er ca. 105 m.

Våghammarveien over Staurnesvågen



Denne veien er kommunal. Veien har grus dekke. Fartsgrense på denne veistrekningen er 50 km/t. Det er behov for etablering av rekkverk mot sjø på begge sider av veien på ca. 100 m lang veistrekning. Utfylling i veiens sideterreng er ikke aktuell i dette tilfellet.

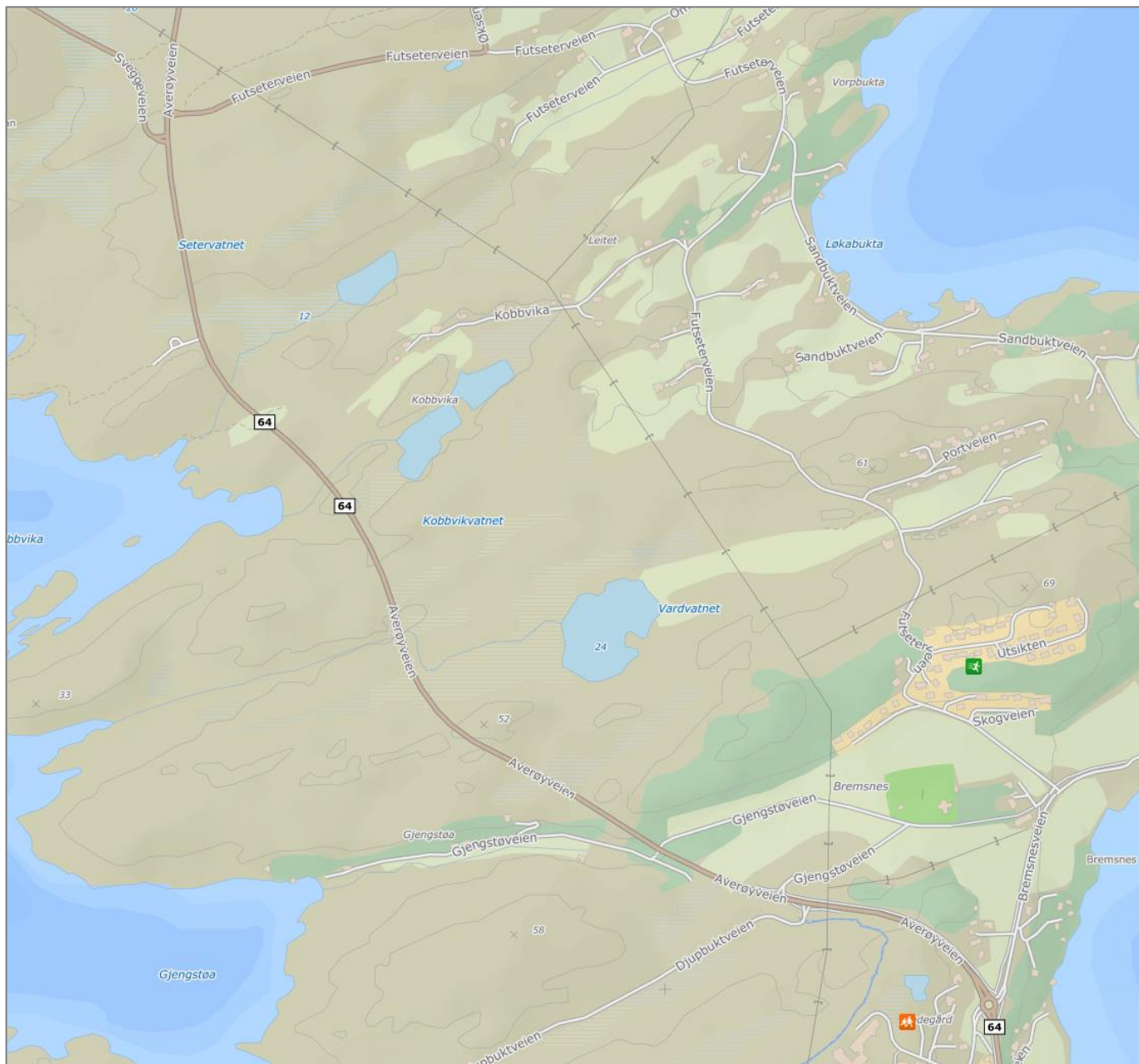
Kristvikveien mot Straumsvågen ved Skretting fabrikk



Kristvikveien er en kommunal vei med fartsgrense 50 km/t. En veistrekning forbi Skrettings fabrikk på ca. 165 m mangler rekkverk mot kanal. Veien benyttes som adkomst til 2 eneboliger, naust og parkering for Skrettings fabrikk.

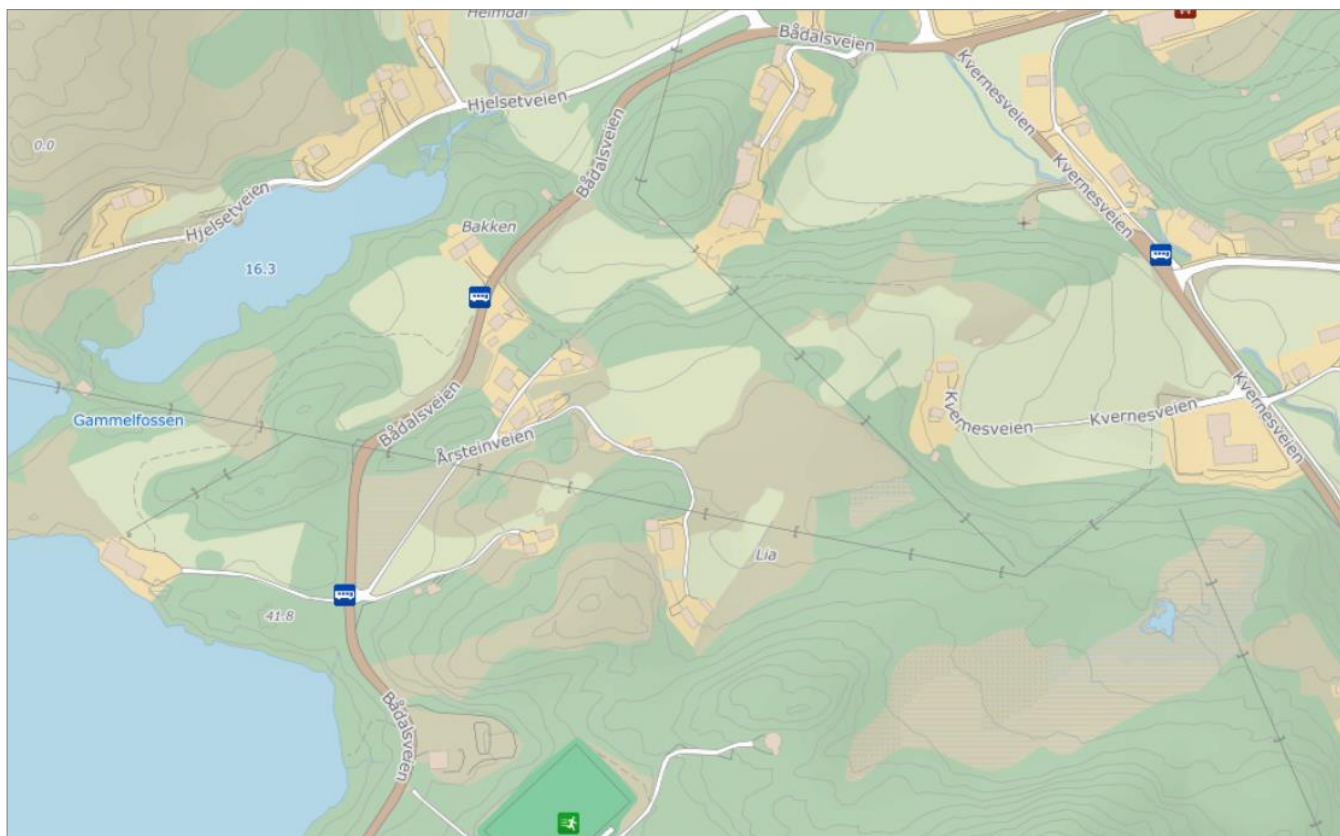
14. BESKRIVELSE AV FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEIER

Fv64. Averøyveien – gang og sykkelvei på strekningen Bremsnes - Atlanterhavstunnelen



Fartsgrense på denne veistrekningen av fv.64 er 80 km/t. Trafikkmengden ÅDT er 3300 (gjelder 2021). Veien har ikke veibelysning. Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter. Lengden av denne veistrekningen er ca. 2,2 km. Etablering av gang- og sykkelvei langs denne veistrekningen krever utarbeiding av reguleringsplan og grunnnerv.

Fv.64 Bådalsveien – gang og sykkelvei til fotballbanen



Fartsgrense på denne veistrekningen er 60 km/t. Trafikkmengden ÅDT er 2856 (gjelder 2021). Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter frem til fotballbanen. Etablering av gang- og sykkelvei langs denne ca. 900 m lang veistrekningen krever utarbeiding av reguleringsplan og grunnnerv.

Fv.64 Bådalsveien – gang og sykkelvei på strekningen Ba - krysset med Holsveien



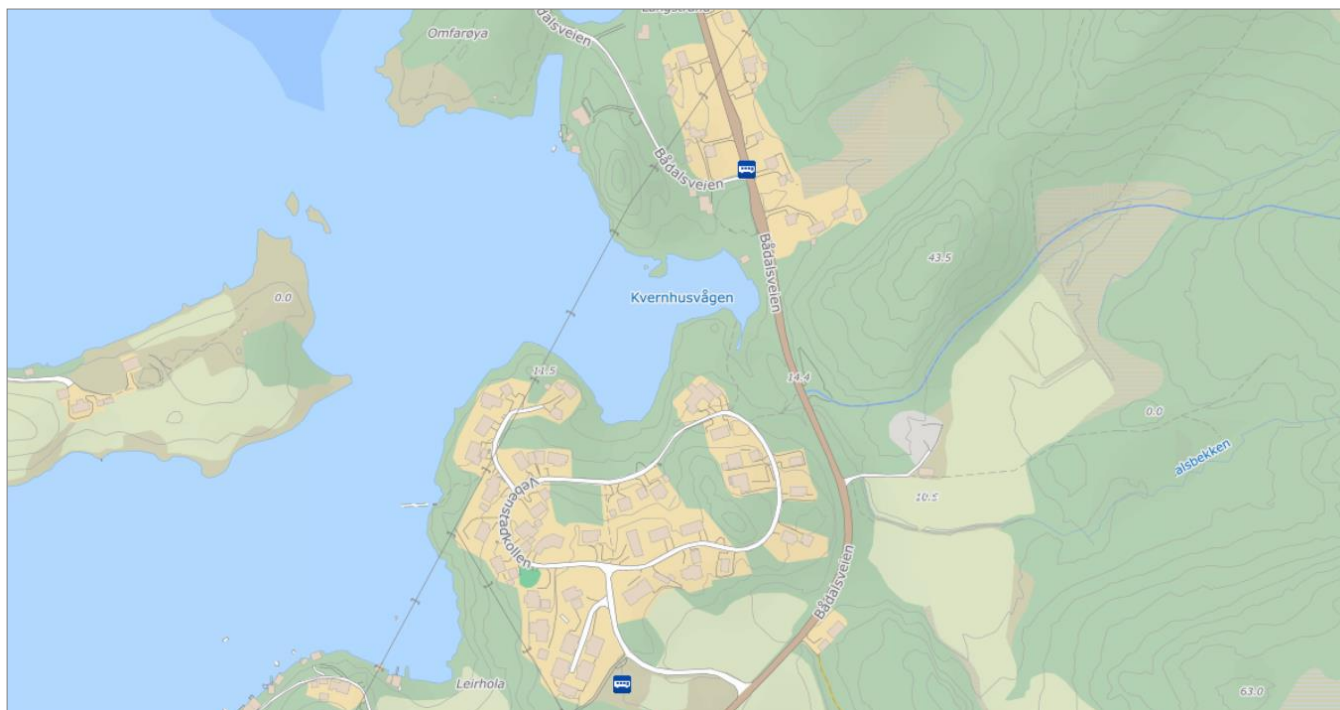
Fartsgrense på denne strekningen av fv.64 er 60 og 70 km/t. Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter. Det er etablert veibelysning. Denne veistrekningen regnes som skolevei til Bodalen friskole. Etablering av gang- og sykkelvei langs denne ca. 1,5 km lang veistrekningen krever utarbeiding av reguleringsplan og grunnnerv.

Fv.64 Atlanterhavsveien – gang og sykkelvei på strekningen YX – krysset med Uttheimsveien



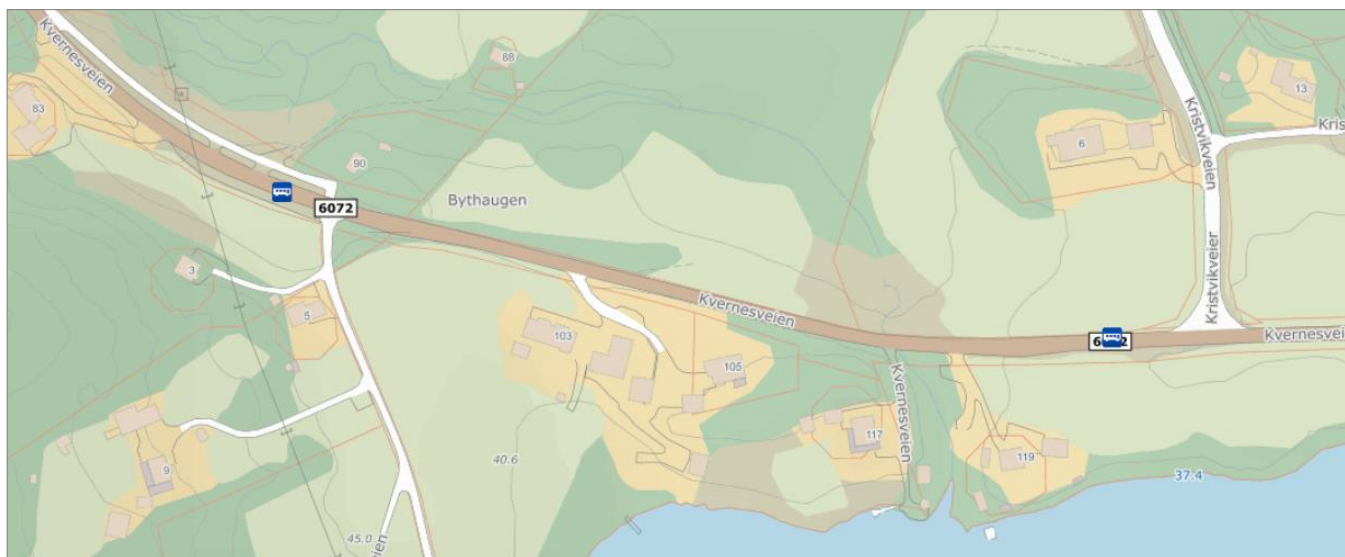
Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter langs fv.64 Atlanterhavsveien. Fartsgrense på denne veistrekningen er 60 km/t. Trafikkmengden ÅDT er 2400 (gjelder 2021). Etablering av gang- og sykkelvei langs denne veistrekningen (ca. 200 m) krever utarbeiding av reguleringsplan og grunnnerv. Området er under regulering (Plan ID: 20190005).

Fv.64 Bådalsveien – gang og sykkelvei på strekningen Vevenstadkollen – avkjørsel til Omfarøya



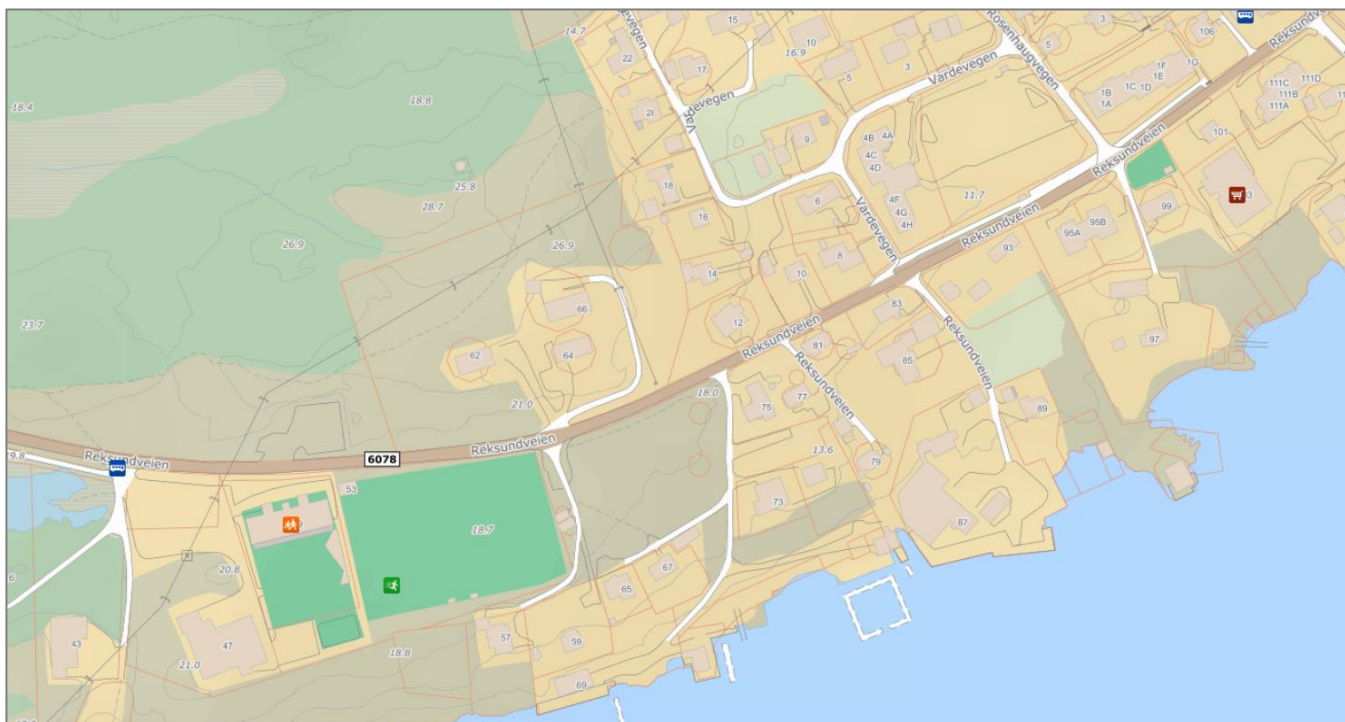
Fartsgrense på denne veistrekningen er 60 km/t. Trafikkmengden ÅDT er 2856 (gjelder 2021). Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter. Det bør etableres en ca. 530m lang gang- og sykkelvei. Gang- og sykkelveien er regulert gjennom reguleringsplaner Vevenstad (Plan ID: 19830001), Vevenstad 2 (Plan ID: 19890002) og Omfarøya (Plan ID: 19970002).

Fv.6072 Kvernesveien – gang og sykkelvei fra krysset med Bythaugveien til krysset med Kristvikveien



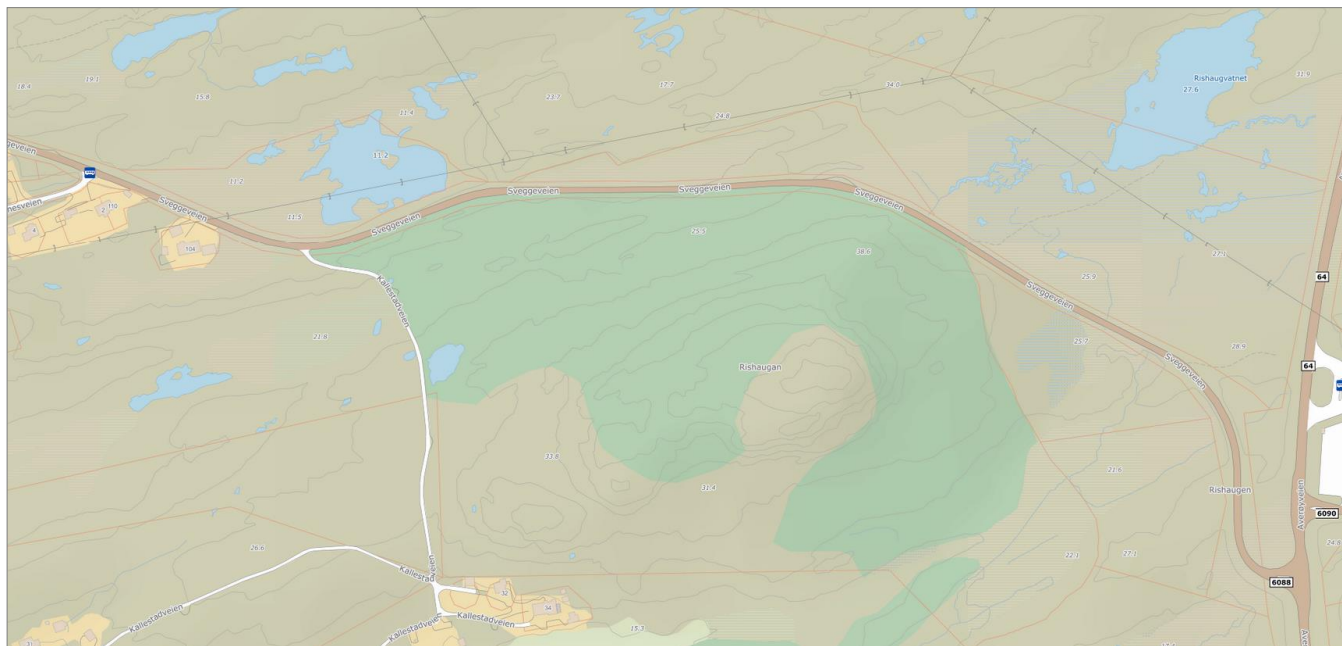
Fartsgrense på denne veistrekningen er 60 km/t. Trafikkmengden ÅDT er 1700 (gjelder 2021). Denne veistrekningen regnes som skolevei til barneskole og ungdomsskole. Det er aktuelt å fullføre bygging av gang- og sykkelvei langs fv.6072 Kvernesveien. Den gjenstående strekningen fra Bythaugen til krysset med Kristvikveien er ca. 500 m lang. Området er regulert for etablering av gang- og sykkelvei.

Fv.6078 Reksundveien (Langøy) – gang og sykkelvei



Veien har trafikkmengde ÅDT 1200 (i 2021) og fartsgrense 50 km/t. Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter på Langøya. Gang- og sykkelvei langs denne ca. 600 m lang strekningen av fv.6078 (Reksundveien) er regulert gjennom detaljreguleringsplan Langøyneset (Plan ID: 19960005).

Fv.6088 Sveggeveien – gang og sykkelvei og breddeutvidelse



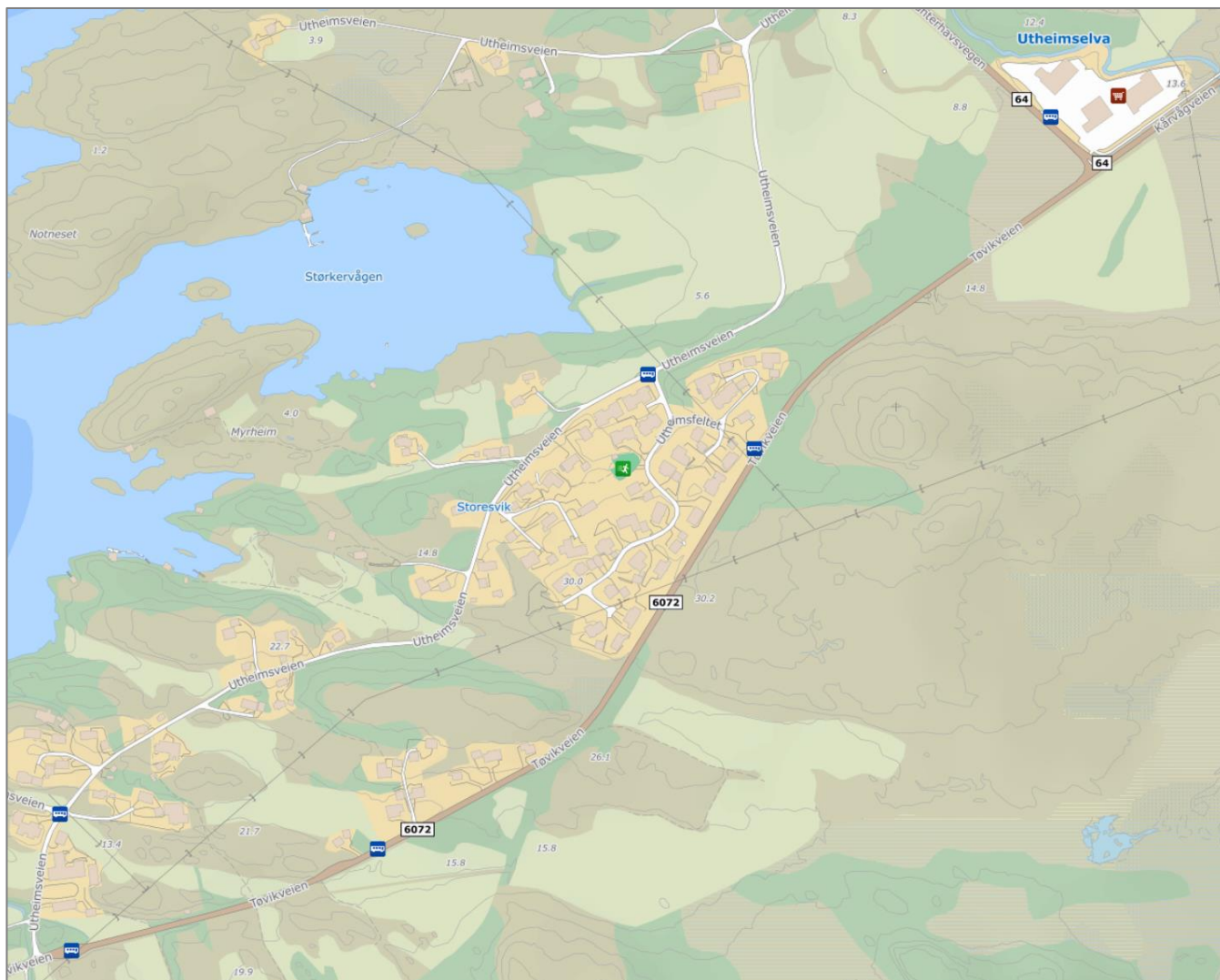
Denne 1 km lang strekningen av Sveggeveien (fv. 6088) er asfaltert og har veibredde ca. 4,6 m. Trafikkmengde (ÅDT) er 650 (2021). Fartsgrense er 80 km/t. Det er ingen fortau eller gang- og sykkelvei. Veien har belysning. Lokal veiforening foreslår utvidelse av veibredde. Utvidelse av veiens bredde og etablering av gang- og sykkelvei kan øke trafikksikkerhet på denne veistrekningen. Utvidelse av veien forutsetter kjøp av grunneiendom. Det må lages en reguleringsplan for gang- og sykkelvei.

Fv. 6092 Hasløyveien – gang og sykkelvei til Uran boligfelt



Det er regulert ca. 500 m lang gang- og sykkelvei langs fv.6092 Hasløyveien. Gang- og sykkelvei skal tilknytte regulert Uran boligfelt til etablert gang- og sykkelveisystem på Langøyen.

Fv.6072 Tøvikveien – gang og sykkelvei



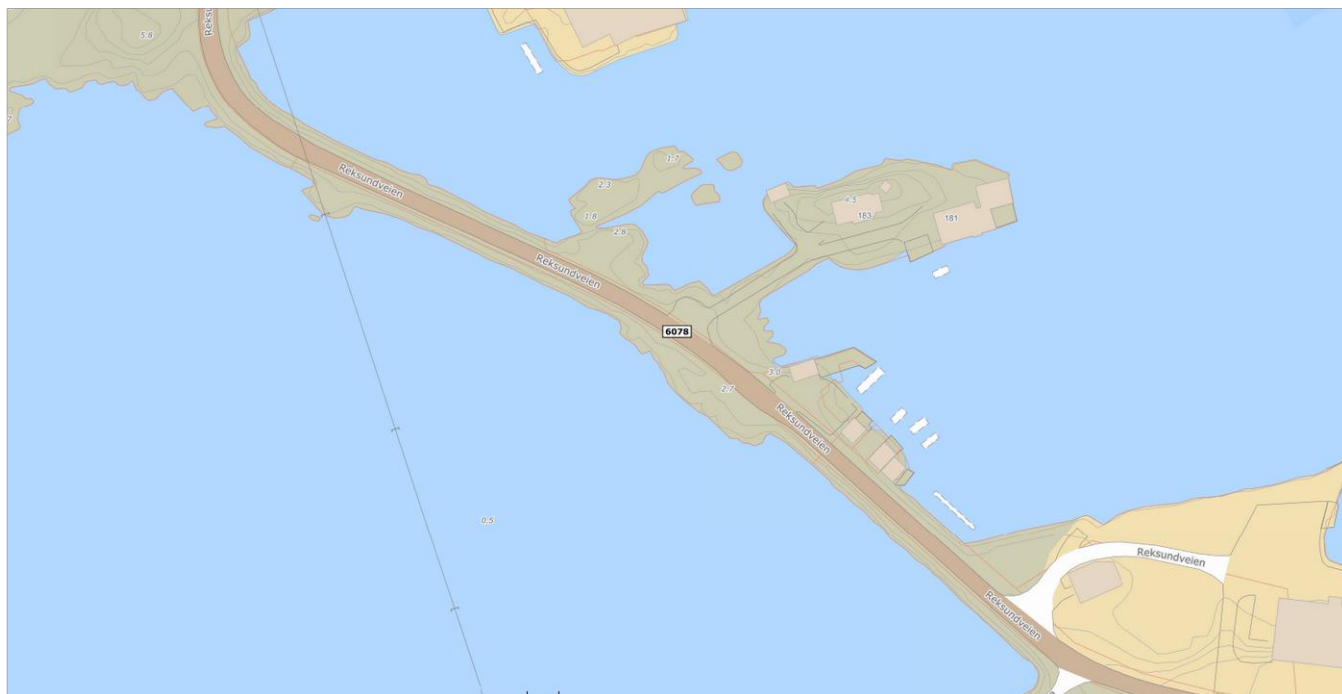
Det er ikke etablert løsning for myke trafikanter langs fv.6072 Tøvikveien. Fartsgrense på deler av denne veistrekningen er 80 km/t. Tidligere gjennomført på Utheim skole barnetråkk registrering viser at mange skolelever går og sykler langs denne veistrekningen. Etablering av gang- og sykkelvei langs denne veistrekningen krever utarbeiding av reguleringsplan og grunnerverv. En del av gang- og sykkelveien er regulert gjennom reguleringsplan Utheim boligfelt (Plan ID: 20020001). Den østlige delen av strekningen mellom krysset med fv.64 og Utheim boligfelt vil bli regulert gjennom en ny detaljreguleringsplan (Plan ID: 20190005). Total lengde av denne veistrekningen er 1,5 km.

Fv.6078 Reksundveien på Tjønnpøya

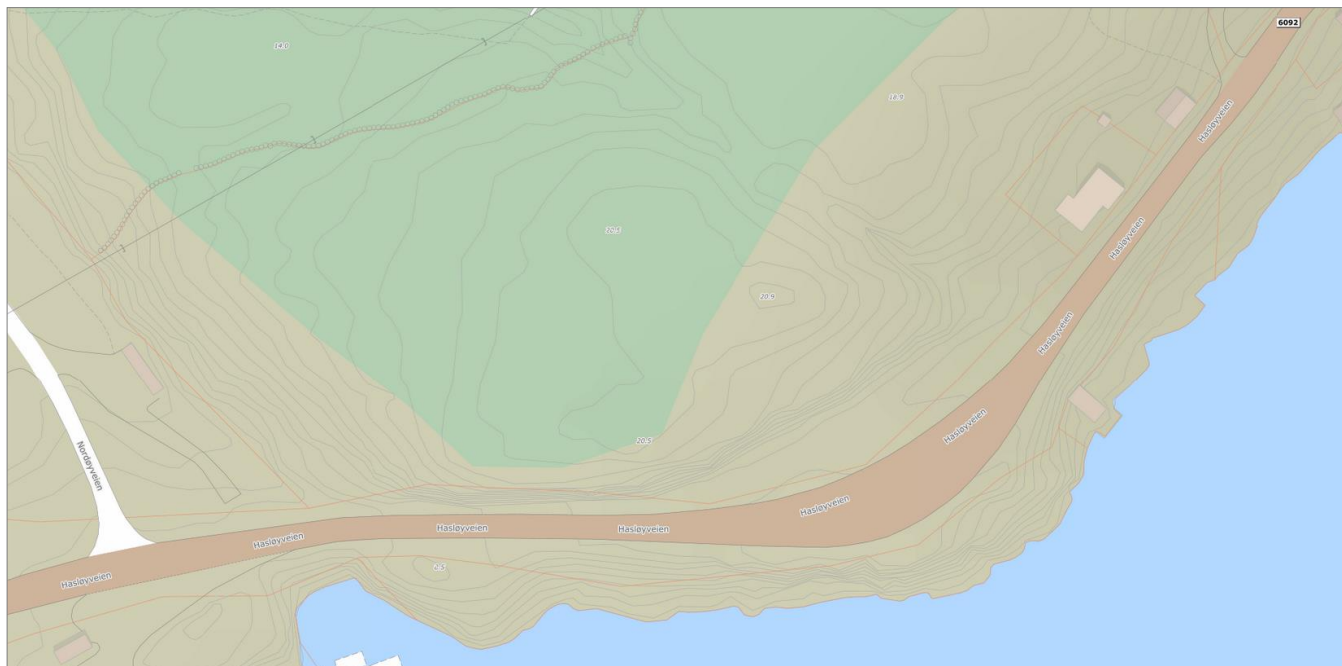


Denne strekningen av Reksundveien (fv.6078) på ca. 180 m med fartsgrense 50 km/t har et lavt rekkverk av betong mot sjø. Rekkverket bør oppgraderes for å redusere fare for utforkjøring i sjø. Kostnaden av oppgraderingen kan øke dersom demontering av gammel rekkverk blir nødvendig.

Fv.6078 Reksundveien mellom Langøya og Langbakken

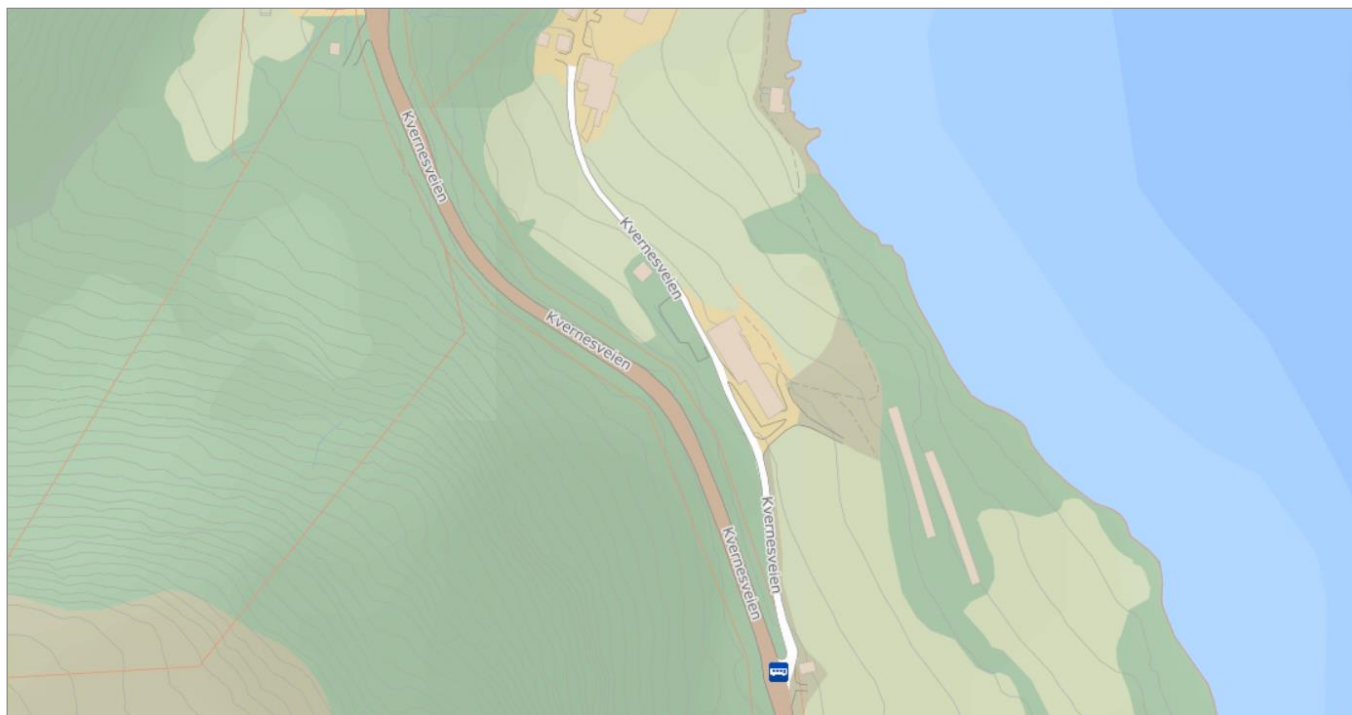


Fv.6092 Hasløyveien



Eksisterende rekkverk av betong på denne strekningen av fylkesveien 6092 er for lavt og bør oppgraderes. Lengden av veistrekningen er ca. 220 m. Fartsgrense 80 km/t.

Fv.6072 Kvernesveien ved Engvika



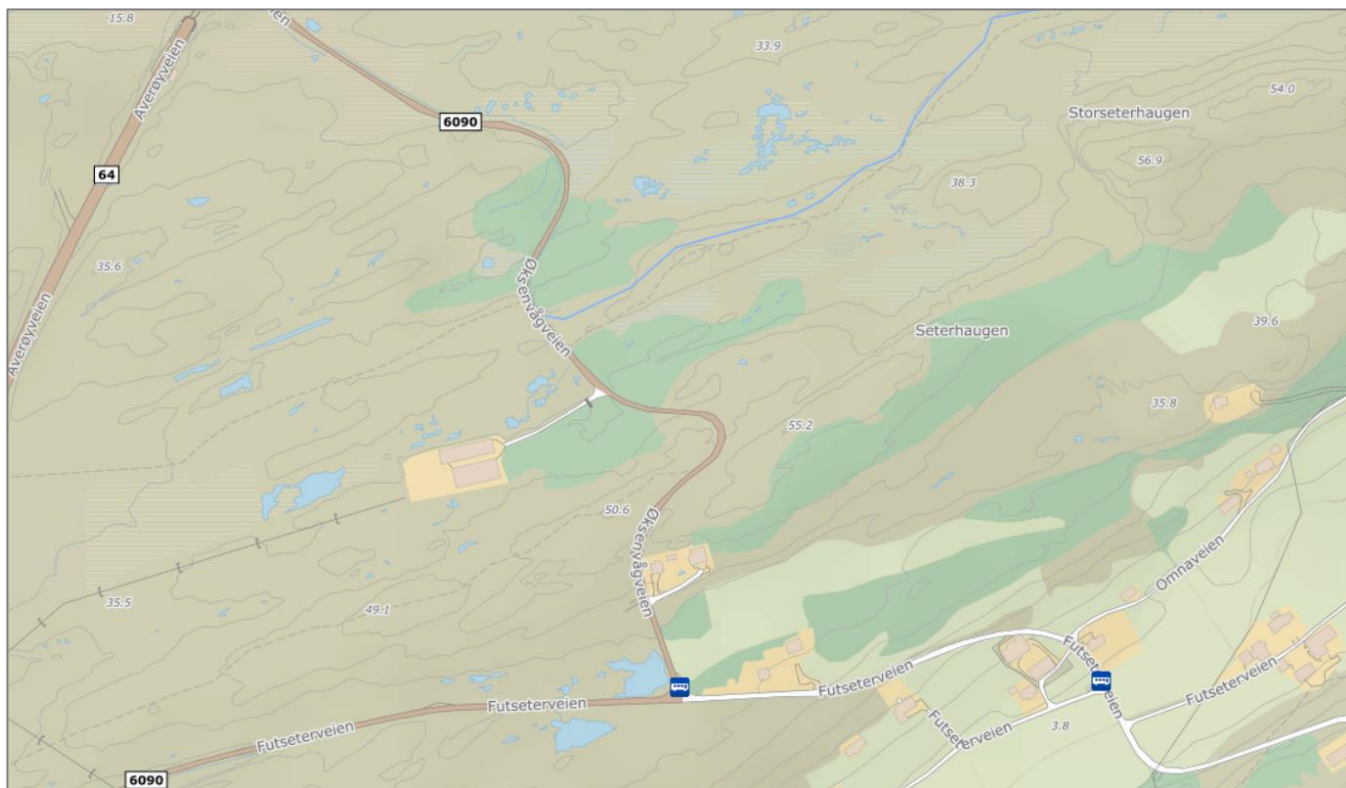
Denne veistrekningen av fylkesveien 6072 har fartsgrense 80 km/t, trafikkmengde ÅDT 1100. Veien har ca. 250m lang betong rekkverk på østsiden med høyde under 0,5m. Rekkverket bør oppgraderes for å redusere fare for utforkjøring. Kostnaden av oppgraderingen kan øke dersom demontering av gammel rekkverk blir nødvendig.

Fv.64 Averøyveien - rundkjøring i Bruhagen



Den eksisterende løsning med to nærliggende T-kryss (krysset mellom Averøyveien og Bådalsveien, krysser mellom Kvernesveien og Averøyveien) bør erstattes med rundkjøring. Etablering av rundkjøringen er innarbeidet i detaljreguleringsplan Bruhagen sentrum (Plan ID: 20110001).

Fv.6090 Øksenvågveien



Veien har veldig dårlig horisontal og vertikal kurvatur. Veien er smal og her flere møteplasser. Veien er asfaltert og har fartsgrense 80 km/t. Denne 1,3 km lang veistrekningen bør utbedres. Krysset mellom Øksenvågveien og Futseterveien som begge har fartsgrense 80 km/t er ikke regulert. Dette veikrysset bør reguleres. Fartsgrense bør settes ned.