



Kommunedelplan for trafikktrygging

Vanylven kommune 2019 – 2022

Føreord

Trafikktryggingsplanen i Vanylven er formelt behandla som ein kommunedelplan. Vanylven formannskap er overordna planutval og soleis styringsgruppe for delplanen.

Formannskapet har utnemnd ei administrativ prosjektgruppe med ansvar for å førebu og utarbeide utkast til trafikktryggingsplan i Vanylven i samsvar med dei krava som var sette frå sentrale styresmakter. Prosjektgruppa skal kartlegge og sette fokus på prioritering av tiltak. Prosjektgruppa har bestått av følgjande medlemmar:

- Terje Kolstad, kommunalsjef Teknisk sektor
- Helge Kleppe, Sivilingeniør
- Frode Ellingsund, Ingeniør
- Frode Vik, kommunalsjef Kultur- og oppvekstsektor
- Hanne Morseth, Folkehelsekoordinator

Trafikkulukker utgjer ein vesentleg helserisiko og gjev store samfunnsøkonomiske kostnadar kvart år. Reduksjon av talet på trafikkulukker og skadde i trafikken er såleis eit viktig mål i all kommunal planlegging. Eit virkemiddel i dette viktige arbeidet er ein kommunal trafikktryggingsplan. Vanylven kommune har ikkje tidligare hatt ein godkjend plan for trafikktrygging og det er difor viktig å få utarbeidt og vedteke ein slik plan.

Prosjektgruppa, våren 2019

Innhold

Føreord	2
1. Innleiing	4
1.1 Føremål.....	4
1.2. Lovverk	4
2. Rammer for planarbeidet.....	5
2.1 Nasjonalt nivå.....	5
2.2 Regionalt nivå	6
2.3 Trafikktryggingsmidlar	6
2.4 Trafikktryggingsarbeid i kommunane	7
2.5 Forholdet mellom plan og planprogram	8
3. Status for Vanylven kommune.....	9
3.1 Type uhell i trafikken i Vanylven i periode 2009-2019	10
3.2 Ulykkesstadar og skadegrad i Vanylven i periode 2009-2019.....	11
3.3 Detaljar om ulykkene med drepne, mykje alvorleg skadde eller alvorleg skadde	12
4. Visjon og mål	13
5. Handlingsplan.....	14
5.1 Nye tiltak i perioden 2019-2022.....	14
5.2 Status for andre tiltak	15

1. Innleiing

1.1 Føremål

Føremålet med trafikktryggingsplanen er å få eit styringsreiskap for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i Vanylven.

Trafikktryggingsplanen skal ta omsyn til dei nasjonale føringane i plan- og bygningslov, føringar i andre planverk som t.d. kommuneplanens arealdel, klimaplan m.fl.

Hovudmål er å gjere Vanylven kommune til ein trafikktryggare kommune.

Trafikktryggingsplanen må ha som mål som over tid førar til eit varig sektorovergripande samarbeid. Med bakgrunn av dette vil ein setje opp langsiktige mål for arbeid med trafikktrygging og vegforvaltning i kommunen, dvs.:

- Null drepne og null skadde i trafikken i Vanylven kommune.
- Leggje opp til eit godt og tenleg vegnett for alle brukargrupper.
- Universell utforma vegnett, slik at alle kan føle seg trygge.
- Påverke kommunens innbyggjarar til å delta aktivt med innspel.
- Forplikte til samarbeid om trafikktryggleik mellom sektorane.
- Prioritere og stimulere både fysiske og haldningsskapande trafikktryggingstiltak.

Planen skal avdekke trafikkfarlege stader og stader som vert oppfatta som trafikkfarlege.

Planen skal, saman med handlingsdelen, vise kva områder og tiltak i trafikktryggingsarbeidet som skal prioriterast av kommunen dei neste tre åra. Siktemålet er at ressursane skal settast inn der dei har størst effekt.

Vidare skal planen ha eit fokus på haldningsskapande arbeid.

Til slutt skal planen sikre at tiltak det vert søkt om fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar på, er forankra i eit kommunalt planverk.

1.2. Lovverk

Kommunen sitt trafikktryggingsarbeid bygger på følgjande lovverk med forskrifter:

- **Vegtrafikklova** med forskrifter, dannar grunnlag for skilting, trafikkopplæring, krav til køyretøy m.m.
- **Veglova** omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet, inndeling og nedlegging av vegar m.m. Tilhøyrande forskrifter og normalar.
- **Plan og bygningslova** er svært viktig i høve til å kunne gjennomføre fysiske tiltak i den einskilde kommune. Med heimel i PBL er det m.a. fastsett Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planleggingsarbeidet.
- **Folkehelselova:** §7 «Kommunen skal iverksette naudsynte tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringar, jf. §5. Dette kan blant anna omfatte tiltak knytt til oppvekst- og levkårshforhold som bustad, utdanning, arbeid, fysiske og sosiale miljø og fysisk aktivitet.

2. Rammer for planarbeidet

2.1 Nasjonalt nivå

Trafikktryggingsarbeidet i Norge er organisert på tre nivå. På nasjonalt nivå er det Samferdselsdepartementet som styrer trafikktryggingsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Dei fem hovudaktørane som skal følgje opp regjeringa sin politikk på dette området er Statens Vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.

Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 byggjer på regjeringa sin visjon om at det ikkje skal skje ulykker i trafikken som fører til drepne eller hardt skadde (0-visjonen). Regjeringa har konkretiserer dette ved fleire målsetjingar:

- Nullvisjonen- Eit transportsystem der ingen blir drepne eller hardt skadd i trafikken.
- Etappemål- Maksimalt 350 drepne og hardt skada innan 2030. Mål om maksimalt 500 drepne og hardt skadde i 2024.
- Tilstandsmål- Mål for tilstandsendringar innanfor ulike områder der tilstandsutviklinga har vesentleg betydning for trafikktryggleiken. Gjeld både trafikkåtfærd, køyreteøyparkens utvikling og vegstandard.
- Tiltak- Oppfølgingstiltak som dei ulike aktørane vil gjennomføre for at vi skal nå tilstandsmåla og være på rett kurs i høve etappemåla.

Desse målsettingane er og lagt til grunn i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021, som beskriv dei nasjonale tiltaka innan trafikktryggleik i Norge. Trygg Trafikk har medverka i utarbeiding av denne tiltaksplanen saman med Statens vegvesen, Politiet, Utdannings- og Helsedirektoratet.

Nullvisjonen og strategien i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg legg føringar for Trygg Trafikk sitt arbeid. Trygg Trafikk har to tilnærmingsmåtar i nullvisjonsarbeidet. Den eine er å foreslå eller sette i verk tiltak mot ulykkestyper eller trafikantgrupper der det er spesielt mange alvorlege ulykker. Den andre er å arbeide langsiktig og førebyggjande ved å bidra til at alle barn og unge får ei kontinuerleg og god trafikkopplæring.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021 tek for seg 136 tiltak som skal bidra til betre trafikktryggleik og være med å bidra til å oppnå målsetjingane i 0- visjonen.



2.2 Regionalt nivå

Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) er eit politisk utval med medlemmar frå samferdselsutvalet. Fylkestrafikktryggingsutvalet arbeider med trafikktryggleiksspørsmål fylkeskommunen har ansvaret for. Mandatet for fylkestrafikktryggingsutvalet er at dei skal:

- ha ein generell uttalerett i alle trafikktryggingssaker i Møre og Romsdal.
- førebu saker til samferdselsutvalet innanfor saksområda trafikktrygging, gang- og sykkel-vegar, miljøtiltak, tettstadsprosjekt og 50/50-prosjekt.
- freiste å påverke aktivitetar som gjeld trafikktryggingstiltak frå offentlege instansar, samt søkje å koordinere offentleg og privat verksemd i trafikktryggingsarbeidet.
- leggje fram forslag til handlingsprogram for trafikktrygging kvar fylkestingsperiode.
- stimulere og støtte det frivillige trafikktryggingsarbeidet i fylket, og elles ta opp alle saker som kan vere viktige for tryggleiken i trafikken i Møre og Romsdal.
- på eige initiativ setje i gang tiltak som tryggjar trafikken i fylket, og skaffe eigna samarbeidspartnarar til å gjennomføre tiltaka. Dei skal så langt det er råd delta og støtte opp om dei sentrale kampanjane som mellom anna Statens vegvesen har kvart år.

2.3 Trafikktryggingsmidlar

Fylket har kvart år midlar som kommunane kan søke på for finansiering av trafikktryggingsprosjekt. Det er i det vedtekne forslaget til økonomiplan for fylkesinvesteringar for 2017-2020, sett av 8,3,- millionar. Kommunane kan søke om midlar til ei 50/50 % finansiering av trafikktryggingstiltak i kommunal regi. Pengane blir fordelt av Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal. Dette utvalet har ansvar for saker innan generell samferdselspolitikk, fylkesvegar, transportsystem og kollektivtransport i Møre og Romsdal Fylke.

Tilskott gjennom denne løyvinga skal nyttast til mellom anna å sikre skulevegar gjennom fysiske tiltak på «gamle» fylkesvegar og kommunale vegar. Det er ikkje høve til å søke om tilskott til prosjekt på riksvegar eller vegar som før forvaltningsreforma var klassifisert som riksveg.

For å få godkjent ein søknad om finansiering av trafikktryggingstiltak må prosjekta ha følgjande vilkår vere på plass:

- Prosjekta må vere godt dokumenterte, og det må gå fram av kart og omtale kva problem ein vil løyse.
- Prosjekta må i hovudsak vere ferdig planlagde for oppstart og gjennomføring.
- Grunnspørsmål må vere ordna for prosjekt som får tildeling.
- Kommunal del av finansiering må vere tilrettelagt gjennom bindande vedtak i formannskap eller kommunestyre.
- Kostnadsoverslag må vere med.
- Prosjekta skal i utgangspunktet gjennomførast i tildelingsåret.

Trafikktrygging skal vere eit tema i dei regionale møta Samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal Fylkeskommune årleg arrangerer saman med Statens Vegvesen. Dette er den arenaen kommunane kan fremje nye tiltak innan trafikktrygging. Det er ikkje etablert nokon

faste møtestadar/dialogmøter elles mellom stat/fylke og kommune når det gjeld trafikktryggingstiltak langs fylkesvegar.

2.4 Trafikktryggingsarbeid i kommunane

I motsetnad til fylkeskommunen er ikkje kommunen sitt ansvar for trafikktrygging nedfelt i Vegtrafikklova. Det er ordføraren som har det overordna ansvaret for helse, miljø og tryggleik i kommunen, og trafikktryggleiken er ein del av dette ansvaret.

Kommunen skal med utgangspunkt i dei fysiske tilhøva innan kommunegrensene, organisere og planlegge trafikktryggingsarbeidet. Kommuneplana er det overordna styringsverktøyet for kommunal arealplanlegging av veginfrastruktur, og denne trafikktryggingsplana er ein temadel til revisjonen av arealplana.

Kommunen sitt ansvar for trafikktrygging for det første knytt til ansvaret som vegeigar. I Vanylven kommune er det driftsutval/ formannskap som fungerer som trafikktryggingsutval og er vegstyresmakt etter Veglova, og kan gjere vedtak om skilt- og fartsreglar etter Vegtrafikklova.

Framtidige trasear for gang og sykkelvegar må synleggjerast i arealplana.

Kommunen har for det andre ei viktig rolle i trafikktryggingsarbeidet som eigar og drivar av barnehagar og skular, gjennom trygg skuletransport og tryggleik i tida barna oppheld seg i skule og barnehage. Organisering av skuleskyss og sikring av parkering og trafikale forhold kring bygningane er ein del av dette arbeidet. Her har også føresette eit stort ansvar, då gode rutinar kring foreldrelevereing er vel så viktig som god tilrettelegging.

For det tredje har skulen ansvar for trafikkopplæring gjennom kompetansemåla i Kunnskapsløftet. På barnetrinnet finn vi læringsmål i tilknytning til læreplan for kroppsøving, medan læringsmåla vert knytt til naturfag på ungdomstrinnet. Dei læringsmåla som eksplisitt er knytt til trafikk, er formulert slik:

- årstrinn (kroppsøving): Følgje trafikkreglar for fotgjengarar og syklistar
- årstrinn (kroppsøving): Praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel
- 8.-10. årstrinn (naturfag): Gjere greie for korleis trafikksikkerhetsutstyr hindrar og minkar skader ved uhell og ulykker.

På ungdomstrinnet er det imidlertid fleire læringsmål i naturfag som har særleg relevans for trafikkopplæringa, som for eksempel fart og akselerasjon, lys, syn og farger, bruk av rusmidlar osv.

2.5 Forholdet mellom plan og planprogram

Planarbeidet har hatt planprogrammet, som vart vedteke av formannskapet i møte den 21.08.2018 – sak 98/2018, som utgangspunkt. Det er verd å merke seg nokre avvik frå planprogrammet:

- Trafikktryggingsplanen vert gjeldande for åra 2019-2022. Dette heng saman med det faktum at arbeidet med planen ikkje kom skikkeleg i gong før våren 2019.
- I planprogrammet står det at i forbindelse med arbeidet med trafikktryggingsplanen skal det utførast ei risiko- og sårbarheitsanalyse. Prosjektgruppa har valt å gå bort frå denne analysen sidan planen dekker heile kommunen og har trafikktryggleik som tema. Derfor kan ikkje gruppa sjå at metodikken for ROS-analyse er formålstenleg. I staden vel vi å sjå på heile kommunedelplanen som ei analyse av situasjonen i kommunen.
- Framdriftsplanen må ein naturlegvis sjå vekk ifrå i og med arbeidet vart forsinka om lag 10 månadar grunna stor arbeidsmengde.

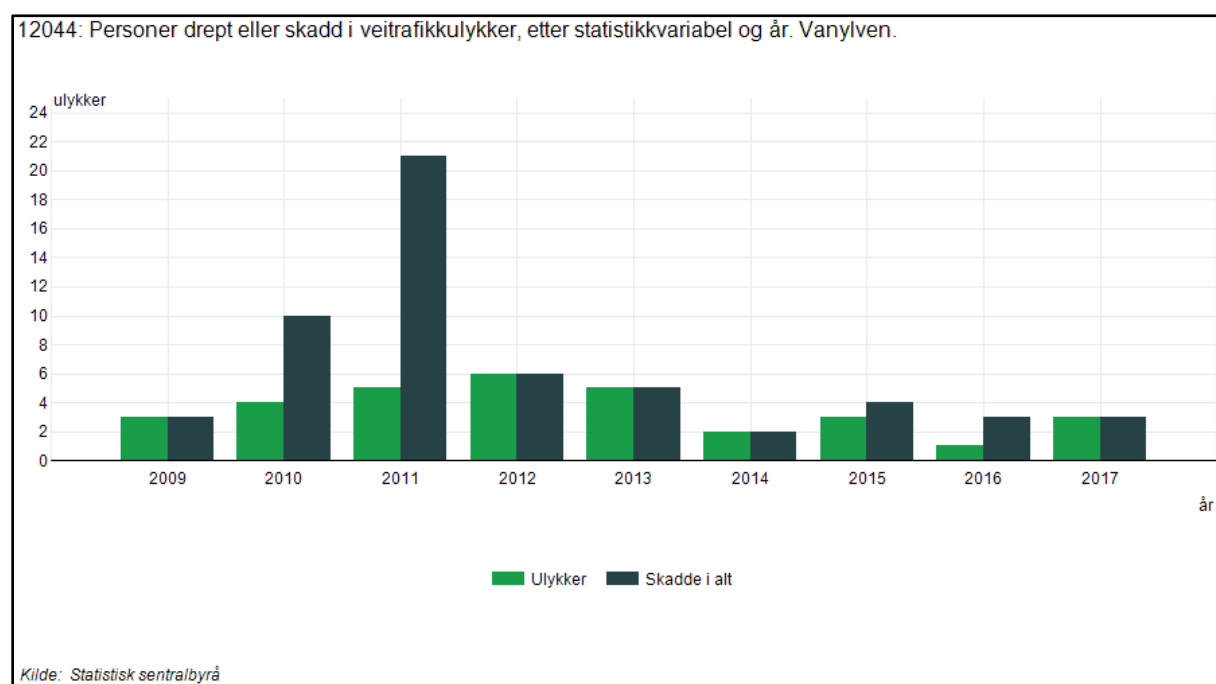
3. Status for Vanylven kommune

Prosjektgruppa har sett på data og statistikk for ulykker i Vanylven dei siste 10 åra. Kjeldene som er nytta er hovudsakleg Statistisk sentralbyrå (SSB) og informasjon frå Nasjonal vegdatabank.

Feilkjelder SSB: Statistikken over vegtrafikkulykker med personskade baserer seg på data som rapporterast til SSB frå Politiet kvar månad. Alle ulykker med personskade rapporterast imidlertid ikkje til Politiet og kommer da følgelig heller ikkje med i statistikken. Det er særleg de mindre alvorlige ulykkene som er underrepresentert i statistikken. For eksempel resulterer singelulykker med sykkel ofte i lettare skade, og slike ulykker blir som regel ikkje rapportert til Politiet.

Det er utarbeidet sletterutinar for involverte personer som har begått sjølv mord eller hatt et illebefinnande i forkant av ulykka. I tilfelle der det ikkje er andre involverte personer i hendelsen, ligg det føre rutine på å slette hele ulykka. Kjelde: Statens vegvesen.

Ulykker og antall skadde i vegtrafikkulykker i Vanylven i periode 2009-2017:

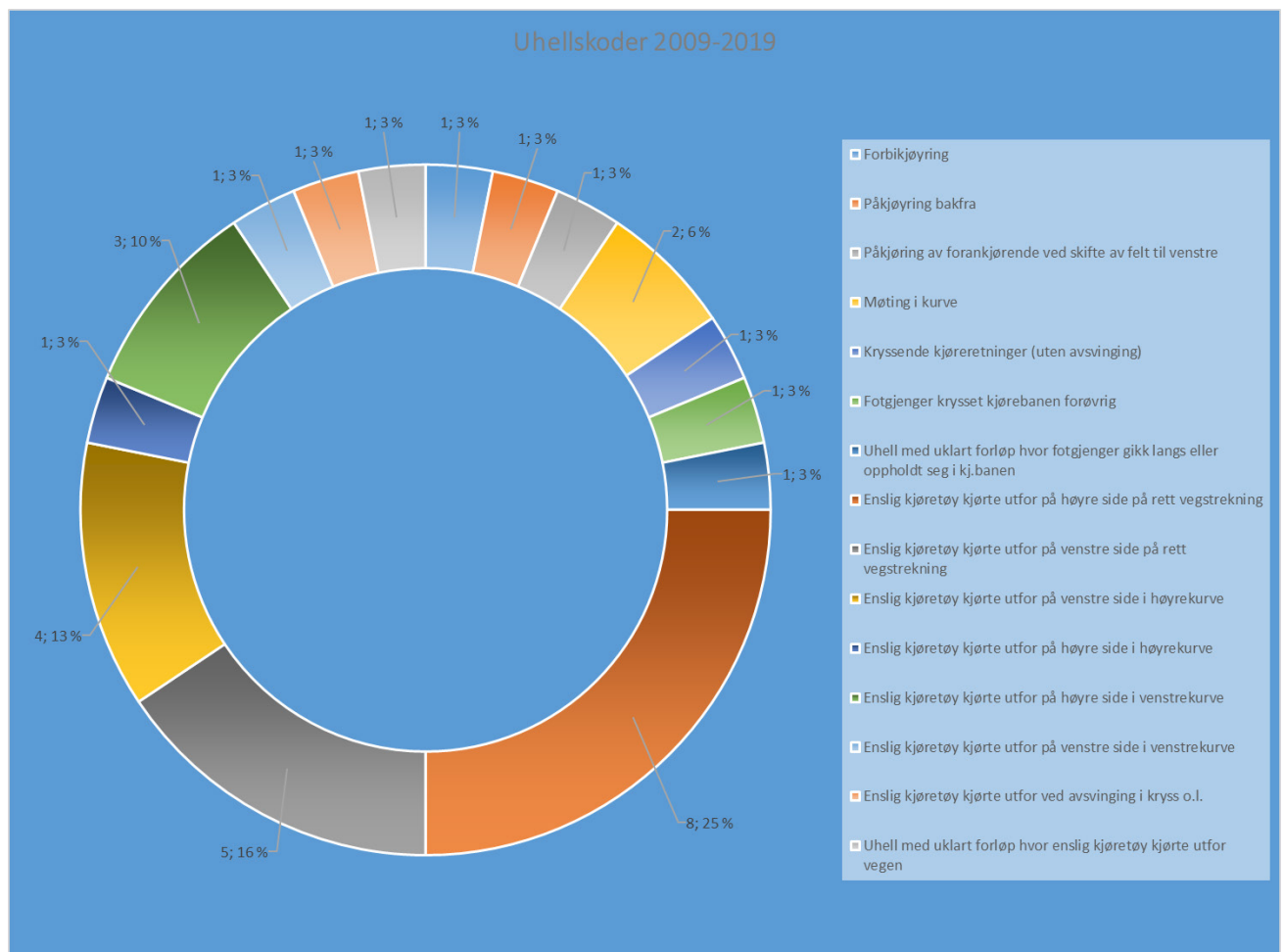


Antall ulykker kvart år har lagt mellom 1 ulykke og 6 ulykker. Det har vore skadde personar kvart år. År 2011 skil seg ut som eit år med særleg mange skadde i trafikken. Etter 2011 har det vore ein nedgåande trend for ulykker og skadde.

Totalt er det registrert 57 skadde i høve vegtrafikkulykker mellom 2009 og 2017.

Vidare utgreiing om ulykkene, type hending, plassering og skadeomfang følgjer på dei neste sidene.

3.1 Type uhell i trafikken i Vanylven i periode 2009-2019



Kjelde: Nasjonal vegdatabank. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen

Av 32 ulykker er 24 av disse utforkøyningar med einsleg kjørety. Desse type ulykkene utgjør 75% av dei registrerte ulykkene i perioden. Av dei 24 utforkøyringane i perioden skjedde 13 av dei på rett vegstrekning.

Dei resterande utforkøyringane skjedde enten i kurve, ved avsving, eller hadde uklart forløp.

Elles har det skjedd enkle hendinger som m.a. påkjøring og møteulykker.

3.2 Ulykkesstadar og skadegrad i Vanylven i periode 2009-2019



Kjelde: Nasjonal vegdatabank. Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen

Kartet visar stadane der ulykkene har skjedd. Fargekodane visar grad av alvorlegheit i ulykka. Det er registrert totalt 32 ulykker i perioden. Forklaring:

- | | |
|---|-----------------------------------|
| ● Ulykker med drepne (2) | ● Ulykker med lettare skadde (21) |
| ● Ulykker med mykje alvorleg skadde (1) | ● Ulykker med uskadde (4) |
| ● Ulykker med alvorleg skadde (3) | ● Ikkje registrert (1) |

Det er grunn til å tru at særleg ulykker med uskadde, sjølv om det er store materielle skader, er underrepresentert i statistikken. Dette framkjem i korrespondanse med lokalt politimynde. Vidare kan det vere ulykker som ikkje er ferdig handsama, som ikkje endå er kome med i statistikken.

Når det gjeld vegane der ulykkene har skjedd, kan ein frå statistikken sjå at;

- 2 av ulykkene har skjedd på kommunalveg.
- 26 av ulykkene har skjedd på fylkesveg.
- 2 av ulykkene har skjedd på privat veg.
- 2 av ulykkene har skjedd på fylkesveg. (tidligere riksveg)

3.3 Detaljar om ulykkene med drepne, mykje alvorleg skadde eller alvorleg skadde

Skadegrad	Dato og sted	Uhell kategori	Uhellskode
Drepne (1 person)	10.12.2014, mellom Skår og Syvdsneset (fylkesveg)	Bilulykke	Einsleg kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
Drepne (1 person)	24.06.2018, ved Slagnes (fylkesveg)	Bilulykke	Einsleg kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
Mykje alvorleg (1 person)	12.05.2009, Brudevika (fylkesveg)	Bilulykke	Einsleg kjøretøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve
Alvorleg skadd (1 person)	24.08.2010, Sighaug (fylkesveg)	Bilulykke	Einsleg kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning
Alvorleg skadd (1 person)	18.05.2015, mellom Slagnes og Åheim (fylkesveg)	Bilulykke	Påkjøring bakfrå
Alvorleg skadd (2 personar)	19.01.2017, skogsveg ved Skår (privat veg)	MC ulykke	Einsleg kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve

Dei mest alvorlege ulykkene som skjedd dei siste 10 åra har som regel vore i forbindelse med einskilde kjøretøy som har kjørt av vegen. Statistikken som her er lagt fram seier ikkje noko om årsaken til ulykke, om det var teknisk svikt, førarfeil, umerksemd, forhold på staden eller anna som var årsaka til ulykka.

Det er på fylkesvegane dei aller fleste ulykkene (om lag 87 %) har skjedd, men også der dei mest alvorlege ulykkene har skjedd.

4. Visjon og mål

Fylkestrafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal har sett som krav at i dei kommunale trafikktryggingsplanane skal det leggjast like stor vekt på haldningsskapande tiltak (trafikanntiltak) som kartlegging av fysiske trafikktryggingstiltak.

Ei kommunal trafikktryggingsplan vil innehalde tiltak innan områda trafikanntiltak og fysisk tilrettelegging. Verkemidla når det gjeld fysiske tiltak på fylkes- og riksvegane og køyretøytiltak, er det staten og fylkeskommunen som er ansvarleg for. Her kan kommunen gjennom dialog søke å påverke regionale og nasjonale strategiar og handlingsplanar.

I tillegg til dei haldningsskapande og dei fysiske tiltaka, er det viktig å seie noko om korleis trafikktryggingsarbeidet skal organiserast og følgjast opp i kommuneorganisasjonen.

Vanylven kommune sin visjon: «**0 drepne og 0 hardt skadde**»

Regjeringa sin null-visjon om null drepne og null alvorleg skadde i trafikken skal framleis vere Vanylven kommune sin visjon og ligge til grunn for kommunen si trafikktryggingsplan.

Med bakgrunn i denne visjonen sett vi følgjande mål:

Overordna mål 2019-2022: Ingen drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Vanylven		
	Slik vil vi ha det	Slik gjer vi det
Haldningsskapande arbeid:	Trafikkopplæring i barnehage og skole Trafikktrygging som ein del av folkehelseperspektivet	Tett samarbeid med kommunen sin politikontakt i høve førebyggjande og haldningsskapande arbeid. Fokus på auka refleksbruk. Trafikktryggingsvurderingar i alt planarbeid.
Fysiske tiltak:	Prioriteringar av dei tiltaka med størst effekt Sikre skuleveggar	Sette i verk tiltak jf. handlingsdel.
Organisering av trafikktryggingsarbeidet:	God oppfølging av trafikktryggingsarbeidet Tiltak skal vere innarbeidd i budsjett og økonomiplaner	Årlege dialogmøter om trafikktrygging med Statens Vegvesen og politiet Årleg rullering av tiltaksdelen

5. Handlingsplan

Trafikktryggingssplanen for Vanylven har som mål å gjere kommunen tryggare for alle trafikantar. Likevel er det særleg fokusert på barn og unge når det gjeld prioritering av aktuelle tiltak. Dette både fordi denne aldersgruppa statistisk er mest utsett for trafikkskadar av alle kategoriar, og fordi tiltak som trygger barn også trygger alle andre brukarar. Følgjande kriterier er særleg vektlagde ved vurdering og prioritering av ulike tiltak:

- Område med konsentrasjon av barn og unge (nær skulane)
- Kryssutformingar og gangfelt
- Strekningar med blanda trafikk av køyrande og gåande
- Trafikkmengde og trafikkintensitet
- Sikt og siktsoner
- Stadar som har utmerka seg som ulykkespunkt
- Trafikkbilete og køyremønster
- Trafikantåtferd
- Kostnadar og kompleksitet av aktuelle tiltak

Vurdering av kostnad og kompleksitet er særleg knytt til at enkle tiltak med låge kostnader og forventa god effekt, ikkje bør vente i høve til meir problematiske, men dyrare og meir komplekse tiltak.

5.1 Nye tiltak i perioden 2019-2022

Tiltak	Handling	Gjennomføring	Ansvar
Betring av trafikktryggleiken i området rundt Myklebust skule i Syvde	-Etablere gangfelt mellom skulen og Coop -Etablere gangfelt mellom skulen og bussholdeplass -Senke fartsgrensa gjennom sentrum frå 50 sone til 40 sone -Sette opp låsbare bommar i begge endar av gangveg -Sette opp skilt for gåande og syklande der det er hensiktsmessig	Oppstart 2019, ferdigstilling seinast 2020	Teknisk sektor
Betring av trafikktryggleiken på Fiskå	- Skilting og merking av fotgjengarovergangar ved Fiskå Karosseri og Aktivitetssenteret - Gang- og sykkelveg langs elva og sjøen frå Fiskå Karosseri til Vanylven helse- og omsorgssenter	Oppstart 2019, ferdigstilling seinast 2022	

Betring av trafikktryggleiken på Åheim	-Fjerning av hekk ved Olivinhallen -Nedsatt fartsgrense ved barnehagen	Oppstart 2019, ferdigstilling seinast 2020	Teknisk sektor
Betring av trafikktryggleiken på fylkesvegane elles	-Samarbeid og utgreiing av tiltak med fylket og Statens vegvesen -Tett dialog med Fylkeskommunen med omsyn til gjennomføring av tiltak	Kontinuerlig	Teknisk sektor
Haldningsskapande arbeid	-Haldningsendring hos vakse, born og skuleelevar gjennom tett samarbeid med kommunen sin politikontakt i høve førebyggjande og haldningsskapande arbeid. -Trafikktryggingskampanjar eller dagar der trafikktrygging er i fokus i skular og barnehagar. For både føresette og elevar/ born -Fokus på auka refleksbruk -Trafikktryggingsvurderingar i alt planarbeid	Kontinuerleg/ årleg	Kultur- og oppvekst Teknisk sektor

5.2 Status for andre tiltak

Merk: Liste er satt opp i tilfeldig rekkefølge.

Tiltak	Handling	Merknad
1.	Ny bru over Åheimselva + Åheimskrysset	Reguleringsplan under arbeid
2.	Skulebussen må køyre gamlevegen på Slagnes	Under arbeid
3.	Asfaltering av vegen til gravplassen på Fiskå	Under arbeid
4.	Breiddeutviding Syltefjorden	Reguleringssak
5.	Myklebust skule, ny veg frå Myklebust sida i Syvde	Reguleringssak
6.	Gangfelt ved Kriken	Ligg i reguleringsplanen som er under arbeid.
7.	Gangfelt ved Åheimskrysset	Ligg i reguleringsplanen som er under arbeid.
8.	Gangfelt over vegen til Almklovdaalen	Ligg i reguleringsplanen som er under arbeid.
9.	Gang- og sykkelveg med gangfeltovergangar Løvold – Åheim skule	Må prioriterast i eiga sak/ reguleringssak.
10.	Alle gang- og sykkelvegar som ligg inne på kommunen og fylket sine prioriteringar	Visar til fylket sine prioriteringar