



Temaplan

Trafikktryggleik

2024 – 2033

Godkjent i Sande kommunestyre i
møte 25.03.2025, sak K-39/25

Innhold

Sande kommune sin trafikktryggingsplan	2
Trafikktryggingsplanen sitt formål	2
Trafikktryggingsplanen i eit berekraftsperspektiv.....	2
Trafikktryggingsplanen sitt forhold til andre kommunale planar	2
Referansar til andre kommunale planar	2
Generelt om kommunalt planarbeid.....	3
Formål.....	3
Plan- og bygningsloven.....	3
Nasjonale retningslinjer og forventingar til regional og kommunal planlegging	4
Lovgrunnlag, nasjonale og regionale føringar for trafikktryggingsarbeidet.....	5
Lovgrunnlag	5
Nasjonale og regionale føringar i trafikktryggingsarbeidet.....	5
Visjon, mål, og strategiar for trafikktryggleiksarbeidet.....	6
Visjon	6
Mål:.....	6
Strategi	6
Statistikk og kostnader som følgje av trafikkulykker.....	7
Organisering og medverknad i arbeidet med trafikktryggingsplanen	9
Trafikktryggingsplanen sin handlingsdel	10
Vedlegg – Eksempel på trafikkfarlige forhold som kan rettast gjennom ordinær forvaltning og drift.	15

Sande kommune sin trafikktryggingsplan

Trafikktryggleik handlar om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, anten ein er fotgjengar, syklist, billist – barn, ungdom eller vaksen. Trafikktryggingsplanen er grunnlaget for kommunen sitt trafikktryggingsarbeid og bygger på regjeringa sin 0-visjon om null drepne og hardt skadde i trafikken.

Trafikktryggingsplanen sitt formål

Formålet med ein trafikktryggingsplan er å utarbeide eit plangrunnlag for målretta trafikktryggingsarbeid i kommunen.

Trafikktryggingsplanen i eit berekraftsperspektiv

Ein trafikktryggingsplan er relevant for alle tre dimensjonen i FN sine berekraftsmål. Vi vurderer likevel berekraftsmål nr 3 – God helse og livskvalitet -som det mest sentrale inn i vårt arbeid med trafikktryggleik.

«God helse er en grunnleggende forutsetning for menneskers mulighet til å nå sitt fulle potensial og for å bidra til utvikling i samfunnet. Hvordan helsen vår er, påvirkes av miljø, økonomi og sosiale forhold og mål 3 inkluderer mennesker i alle aldre og ivaretar alle dimensjoene.»

Trafikktryggingsplanen sitt forhold til andre kommunale planar

Kommuneplan sin samfunnsdel er Sande sitt øvste styringsverktøy. I gjeldande samfunnsdel er det eit overordna mål at dei fem bygdelaga i Sande skal vere ein sikker og trygg plass der folk både vil bu, leve, og oppleve. Ein temaplan om trafikktryggleik er derfor samanfallande med gjeldande kommuneplan samfunnsdel.

Trafikktryggleik er knytt tett saman med kommunen sin generelle arealbruk. Kommuneplanen sin arealdel og kommunen sin praksis for dispensasjon frå arealplanar kan også påverke trafikktryggleiken. Vidare er samordning av bustad- areal og transportplanlegginga tiltak for å unngå unødvendig transport, og er dermed også eit tiltak for å redusere sannsynet for ulykker og konsekvensane av desse. Kopling mellom trafikktryggingsplanen og kommunen si planlegging elles er difor svært viktig.

Referansar til andre kommunale planar

- Sande kommune sin samfunnsplan - Sande kommune sin gjeldande samfunnsplan vart vedteken i 2022 (k.sak 81/22).
- Sande kommune sin arealplan - Sande kommune sin gjeldande arealplan vart vedteken i 2015 (k.sak 39/15).

Sande kommune sin trafikktryggingsplan har status som temaplan.

Generelt om kommunalt planarbeid

Formål

Formålet er at vi som kommune gjennom planarbeidet skal forme overordna mål, verdier og strategiar for ei ønska samfunnsutvikling av Sande-samfunnet. Planarbeidet skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige føresetnader. Vidare så skal ein ta omsyn sentrale lovkrav, samt nasjonale retningslinjer og forventningar til planlegging lokalt/regionalt.

Plan- og bygningsloven

Lovgrunnlaget for kommuneplanarbeidet finn ein i plan- og bygningslova.

§ 10-1.Kommunal planstrategi

«Kommunestyret skal minst én gang i hver valgperiode, og senest innen ett år etter konstituering, utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Planstrategien bør omfatte en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, herunder langsiktig arealbruk, miljøutfordringer, sektorenes virksomhet og en vurdering av kommunens planbehov i valgperioden.»

§ 11-1.Kommuneplan

«Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel.»

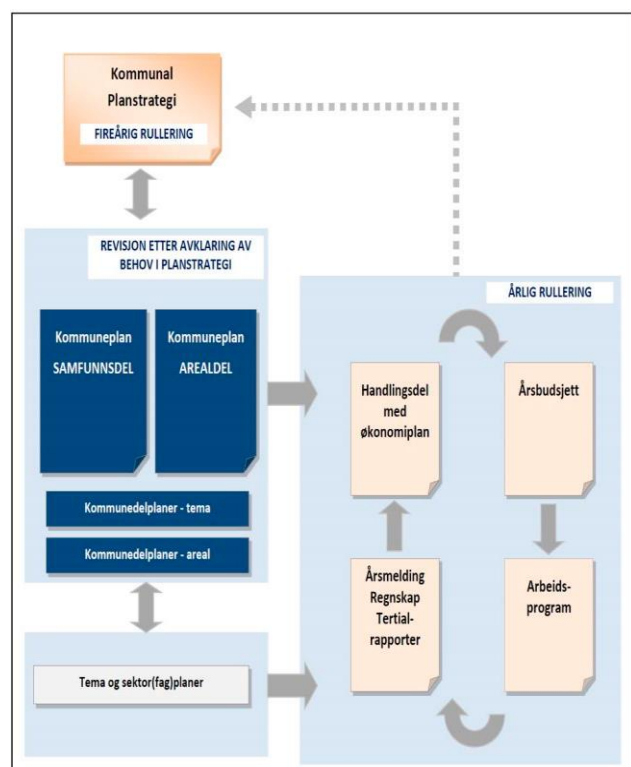
§ 11-2.Kommuneplanens samfunnsdel

«Kommuneplanens samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunesamfunnet som helhet og kommunen som organisasjon. Den bør inneholde en beskrivelse og vurdering av alternative strategier for utviklingen i kommunen. Kommuneplanens samfunnsdel skal være grunnlag for sektorenes planer og virksomhet i kommunen. Den skal gi retningslinjer for hvordan kommunens egne mål og strategier skal gjennomføres i kommunal virksomhet og ved medvirkning fra andre offentlige organer og private.»

Kommuneplanens samfunnsdel – heretter omtalt som samfunnsplan - er som det framgår over verktøyet for kommunen sin heilskaplege planlegging. Gjennom arbeidet med samfunnsplanen skal kommunen vektlegge viktige utfordringar knytt til samfunnsutvikling, samstundes som ein skal synleggjere dei strategiske vala kommunen tek.

§3-1 i Plan og bygningslova gir ei oversikt over oppgåver og omsyn som skal takast i vare gjennom ei planlegging. For å søke å innfri desse forventninga vert det arbeidd med planlegging på ulike nivå og med ulike tidshorisontar. Figuren viser prinsippa for det kommunale plansystemet.

Plan og bygningsloven seier også i §3-1 at «Planleggingen skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende enn nødvendig». Ei kommune har med dette eit handlingsrom kva angår behov.



Nasjonale retningslinjer og forventingar til regional og kommunal planlegging



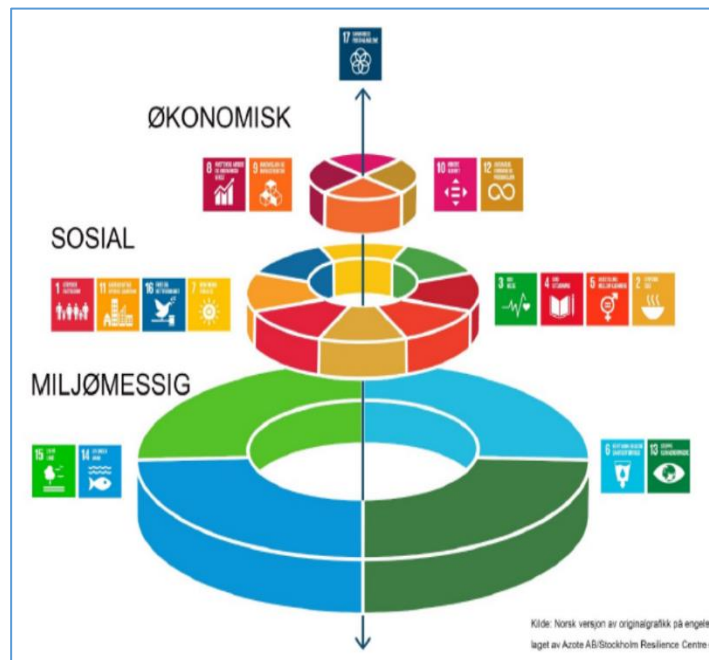
Med heimel i PBL § 6 -1 blir det kvart fjerde år utarbeida eit dokument med nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging.

Det nyaste dokumentet vart vedteke i 2023, og det er dette som vil vere førande for dette planarbeidet.

I gjeldande «forventningsbrev» legg regjeringa vekt på at vi står overfor slike store utfordringar:

- å skape eit berekraftig velferdssamfunn
- å skape eit økologisk berekraftig samfunn
- trygge inkluderande lokalsamfunn
- å skape eit trygt samfunn for alle

I nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging (2023) kjem det også tydeleg fram at regjeringa fastheld at dei 17 berekraftmåla til FN, som Noreg har slutta seg til, skal vere det politiske hovudsporet for å ta tak i dei største utfordringane i vår tid, også i Noreg. FN sitt berekraftsmål ligg difor til grunn for dei nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging. Det er også difor naturleg og viktig at berekraftmåla vert ein del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegginga i kommunen. FNs berekraftsmål er verdas felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, kjempe mot ulikskap og stoppe klimaendringane innan 2030.



Lovgrunnlag, nasjonale og regionale føringar for trafikktryggingsarbeidet.

Lovgrunnlag

Plan og bygningslova er som alt nemnt sentral i det kommunale planarbeidet. I samband med kommunen sitt ansvar innan trafikktryggingsarbeidet er det ei rekkje andre lover og forskrifter som legg føringar for kommunen. Dei viktigast er desse:

- Veglova
- Lov om helseteneste i kommunen
- Opplæringsloven
- Forskrift om miljøretta helsevern
- HMS-forskrifta
- Kunnskapsløftet – læreplanar
- Skuleskyss for grunnskulen
- Rammeplan for barnehagar

Nasjonale og regionale føringar i trafikktryggingsarbeidet

Stortingsmelding 40 legg vekt på at arbeidet med å betre trafikktryggleiken fortsatt må ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken. Melding viser til at mange av dei enkle og mest effektive trafikktryggingstiltaka allereie er tekne i bruk, og at det må samarbeidast meir på tvers dersom ulykkestala skal bli ytterlegare redusert.

Nullvisjonen vart retningsgivande for alt trafikktryggleiksarbeid i samband med Stortinget sin behandling av Nasjonal Transportplan (NTP), og har vorte vidareført fram til i dag. Nullvisjonen gjeld heile transportsystemet, og den tek sikte på å redusere talet på ulukker, men legg hovudvekt på dei alvorlege ulukkene som fører til drepne og hardt skadde. Nullvisjonen byggjer på tre grunnpilarar:

- *Etikk - Kvar menneske er unikt og uerstatteleg, og vi kan ikkje akseptere at mellom 200 og 300 menneske mister livet i trafikken kvart år.*
- *Vitskap - Mennesket sine fysiske og mentale føresetnader er kjende og skal ligge til grunn for utforminga av vegsystemet. Kunnskapen om mennesket si avgrensa meistringsevne i trafikken og tolevne i ein kollisjon skal legge premissa for val av løysingar og tiltak. Vegtrafikksystemet skal leie trafikantane til sikker åtferd og verne mot fatale konsekvensar av normale feilhandlingar.*
- *Ansvar - Trafikantane og styresmaktene har eit delt ansvar for trafikktryggleiken. Trafikantane har ansvar for si eiga åtferd; dei skal være aktsame og unngå medvitne regelbrot. Myndighetene har ansvar for å tilby eit vegsystem som legg til rette for mest mogleg sikker åtferd og verne mot fatale konsekvensar av umedvitne feilhandlingar.*

Folkehelsemeldinga (2018-2019) (Stortingsmelding 19) seier at trafikkulykker er eit betydeleg folkehelseproblem. Arbeid med trafikktrygging og førebygging av ulykke er derfor eit viktig folkehelsearbeid. Andre viktige folkehelseperspektiv i trafikktryggleiksarbeidet er tilrettelegging for auka fysisk aktivitet, samt auka grad av integrering/reduksjon av utanforskap som følge av at barn og ungdom ved eiga hjelp kan oppsøke sosiale møte- og aktivitetsplassar, mm.

Møre og Romsdal fylke har gjennom Fylkesplan 2021-2024 lagt dei overordna føringane for samfunnsutviklinga i Møre og Romsdal. Eit element i fylkesplanen er Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024. Dette er eit strategidokument – med ein tidshorisont på 4 år – gir prioriteringar for heile samferdselssektoren i Fylket.

Visjon, mål, og strategiar for trafikktryggleiksarbeidet

Visjon

Sande-samfunnet skal gjennom god samhandling arbeide for ei trafikktrygg kommune for alle som ferdast i trafikken.

Mål:

1. Ingen skal bli drepne eller hardt skadd i trafikken.
2. Vegnettet skal vere trygt, godt og tenleg for alle.
3. Vegnettet skal stimulere til meir fysisk aktive innbyggjarar.
4. Vegnettet sine tekniske eigenskapar skal takast vare for å sikre tilfredstillande bruksfunksjon og levetid.

Strategi

For å oppnå visjon og mål har trafikktryggingsarbeidet tre hovudstrategiar.

1 Fremje gode haldningar og god åtferd i trafikken

Ein skal arbeide kontinuerleg med å fremje gode haldningar og trygg åtferd i trafikken, i samarbeid med politi og andre aktuelle instansar. Opplæring og førebygging i barnehagar og grunnskular skal følgje rammeverk og nytte seg av aktuelle verktøy og tilbod frå eksterne aktørar som driv med førebyggjande trafikktryggingsarbeid. Frivillige foreiningar, lag og organisasjonar skal på same måte fremje gode haldningar og trygg åtferd i trafikken i samband med reiser til/frå og under arrangement.

2 Oppgradering og utbetre av farlege trafikkpunkt/strekningar

Oppgraderingar og utbetringar av farlege trafikkpunkt/strekningar skal planleggast ut frå omsyn til tilgjengelegheit for alle. I arbeidet med å utbetre farlege trafikkpunkt/strekninga skal skulevegar og vegar til og frå fritidsaktivitetar for born og unge prioriterast.

3 God standard på drift og vedlikehald

Vegnettet skal ha eit tilfredsstillande vedlikehald (veg, gangvegar, fortau, parkeringsareal). Mindre tiltak som skilting og oppføring av bom etc skal utførast der dette sjåast på som verknadsfullt i høve til trafikktryggleiken.

Statistikk og kostnadar som følgje av trafikkulykker

Statistikk

SSB og Statens vegvesen føre statistikk over trafikkulykker. Grunnlaget er bl.a. politiets registreringer og rapportering av ulykker (dvs ulykker med personskader). Vidare har Finansnæringens Hovedorganisasjon oversikt over registrerte skadar og omtrentlege erstatningar som er rapportert av skadeforsikringsselskapa.

I 2023 omkom 110 personer på norske vegar. Tendensen over tid viser ein nedgang i tal trafikkdrepe i Norge. Talet på 110 omkomne tilsvara 2,0 drepne pr 100 000 innbyggjarar i Norge. Tilsvarande tal i Sverige og Finland er hhv 2,2 og 3,2. Talet på hardt skadde i trafikken har siste åra vore stabilt på mellom 560 til 580 personar.

Samfunnsøkonomiske kostnader

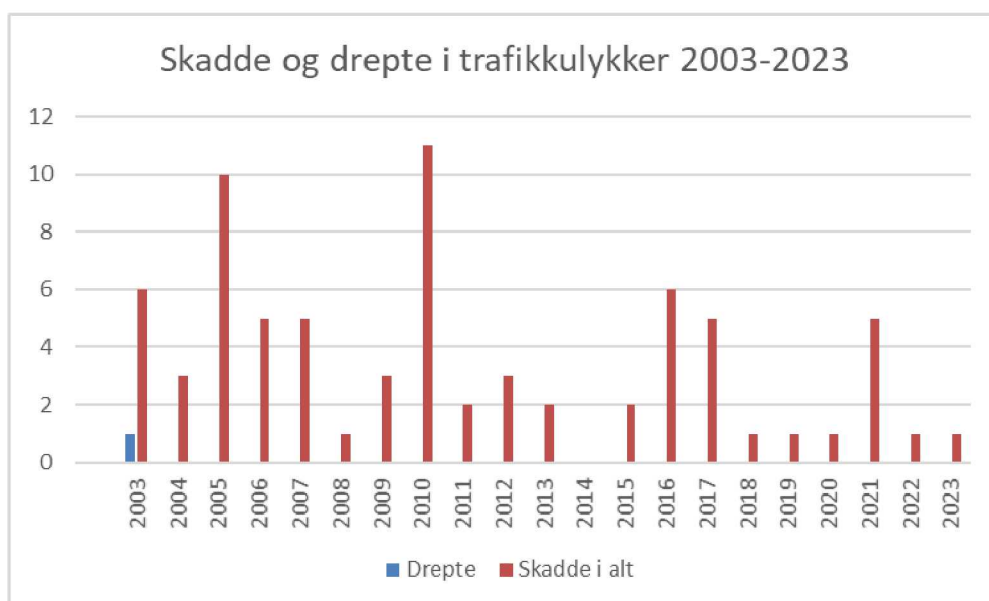
Trafikkulykker føre med seg både sorg, liding og andre utfordringar for dei som vert involvert. På «samfunnsnivået» føre også trafikkulykker med seg samfunnsøkonomiske kostnader. Basert på eit omfattande arbeid har ein fastsatt følgande kostnader for ulike hendingar/skader:

- 36 mill. kr pr trafikkdrepe person
- 13 mill. kr pr hardt trafikkskadd person
- 900 000 kr pr lettare trafikkskadd person

Overnemnte kostnadene består av to komponentar – der 1) den realøkonomiske komponenten omfattar medisinske, materielle og administrative kostnadar, samt produksjonsbortfall, og 2) den såkalla velferdseffekten er verdien av velferdstapet trafikkskadde og pårørande opplever som følge av redusert livskvalitet ved tap av helse eller leveår. Basert på desse tala, samt forsikringsutbetalingar for dei materielle skadane, kan vi anslå at vegtrafikkulykkene har ein årlig samfunnskostnad på om lag 28 mrd .

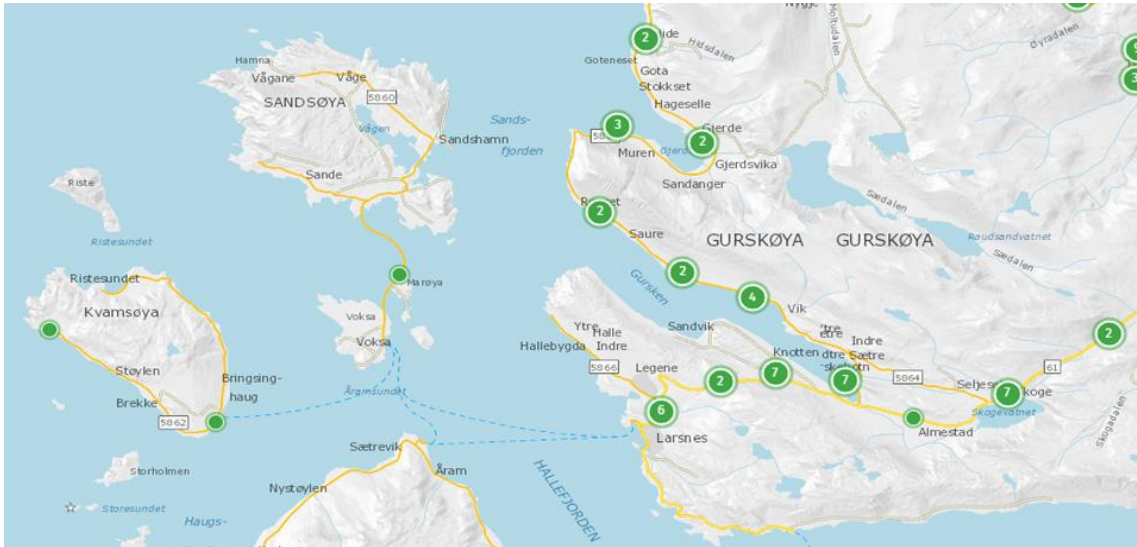
Trafikkulykker i Sande kommune 2003-2023

Oversikta under er henta frå SSB og viser statistikken over skadde og drepne personar i vegtrafikken i Sande siste 20 åra.



Statens Vegvesen føre også detaljert statistikk over ulykker i vegtrafikken. Ut frå definisjonane som Vegvesenet legg til grunn har vi i Sande ikkje særskilte ulykkespunkt eller ulykkesstrekningar.

Likefult oppstår det ulykker i trafikken også i Sande, og i vegvesenet sin statistikk viser at det siste 20 åra har skjedd om lag 50 trafikkulykker på vegane i Sande. Kartet under viser kor desse



ulykkene har skjedd.

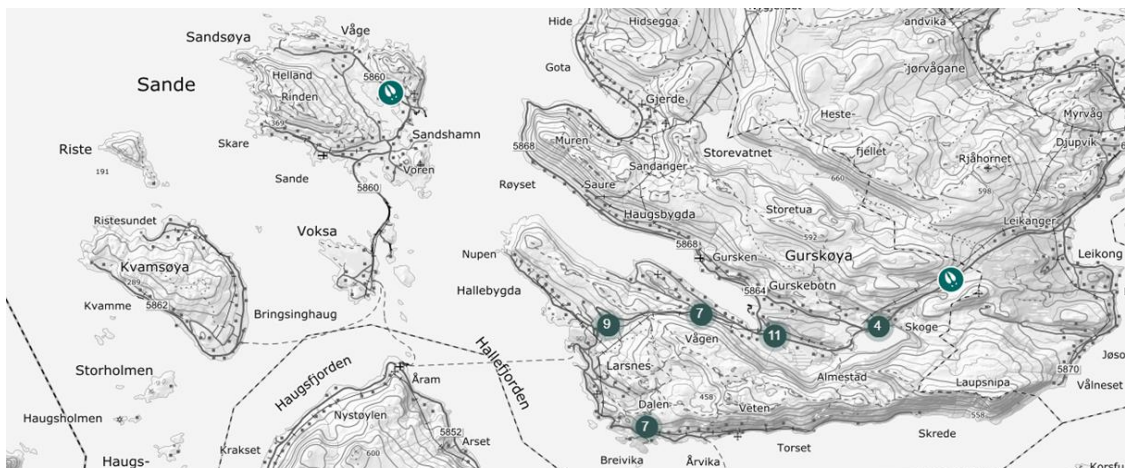
Statistikken fortel følgende om desse trafikkulykkene:

28 skjer i dagslys	4 i mørke med vegbelysning	16 i mørke utan vegbelysning
4 skjer på privat veg	5 skjer på kommunal veg	41 skjer på fylkesveg
7 skjer innanfor tettbygds strøk	41 skjer utanfor tettbygd strøk	
36 skjer på vekedagar (ma-fr)	14 skjer på helgedagar (lø-sø)	
13 skjer på is/snøføre	14 skjer på vått føre	21 skjer på tørt føre
30 er utforkøyring	17 er møte eller kryssande	2 er ulykker der mjuke trafikantar involvert

Viltpåførsler

Viltpåførsler som ikkje medføre personskader inngår ikkje i statistikken over. Det er fleire uhell mellom bil og vilt – i hovedsak hjortevilt. Nokre av desse uhella har også medført alvorlige personskader.

Frå 2018 har det vore om lag 40 viltpåførsler i Sande. Som nemnt har nokre medført alvorlige personskader, men i hovudsak er det materielle skader som følger av slike uhell. I underkant 50% av dyra vert drepne/avliva på staden eller etter søk. Dei øvrige dyra (overkant av 50%) har ukjent



status då søket vert avslutta utan resultat. Som kartet viser er det langs FV61 viltpåkøyrslene skjer.

Uønskt trafikkåtferd

Det oppstår hendingar med uønskt åtferd i trafikken også i Sande. Køyning i rus, høg fart, manglande bilbeltebruk, bruk av mobiltelefon under køyning, tekniske manglar ved kjøretøy, og manglande bruk av refleks er alle eksemplar på hendingar som også er registrert i Sande. Tilbakemeldinga frå politiet er imidlertid den at talgrunnlaget for slike type hendingar er svært lavt, og det er ikkje noko type hending som peikar seg særskilt ut.

Organisering og medverknad i arbeidet med trafikktryggingsplanen

Prosjektgruppa for Samferdsel har vore arbeidsgruppe for planarbeidet.

Sande formannskap er kommunen sitt planutval, og har med det vore styringsgruppe for planarbeidet.

Sande kommunestyre har godkjent framlegg til trafikktryggingsplan.

Følgande har vore høyringspartar i samband med utarbeidinga av trafikktryggingsplanen:

- Kommunale råd
- FAU ved barnehagar og skular
- Grendalag i Sande
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Statens Vegvesen
- Trygg Trafikk
- Herøy og Sande JFF
- Idrettslag i Sande
- NHF Sande
- Sande Taxi
- VY
- Lastebileigarforbundet

I tillegg har ålmenta fått høve til å kome med merknader i samband med offentlig ettersyn.

Trafikktryggingsplanen sin handlingsdel

Stad / Vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
Haldningsskapande tiltak				
	Haldningsskapande trafiktryggleiksarbeid retta mot barnehagebarn og skuleelevar i grunnskulen.	Nytte muligheitene som ligg i rammeplan og læringsmål for barnehagar og grunnskular.	Sande kommune, Kommunalsjef oppvekst og kultur	Små kostnader, dekkast innanfor ordinært driftsbudsjett
	Trafikktryggleik som gjennomgåande tema i barnehagane.		Sande kommune, Kommunalsjef oppvekst og kultur	Søk samarbeid med eks Trygg trafikk.
	Trafikktryggleik som temadag(ar) i grunnskulen.		Sande kommune, Kommunalsjef oppvekst og kultur	Søk samarbeid med eks Trygg trafikk, bank, forsikringselskap, etc.
	Haldningsskapande trafiktryggleiksarbeid i møte mellom Helsestasjonen, barne og føresette.		Sande kommune, Kommunalsjef helse og omsorg	Søk samarbeid med eks Trygg trafikk, bank, forsikringselskap, etc.
	Haldningsskapande trafiktryggleiksarbeid retta mot frivillig lag og organisasjonar i samband med transport til/frå, og gjennomføring av, aktivitetar.		Sande kommune, Kommunalsjef oppvekst og kultur - lokale frivillige foreiningar, lag og organisasjonar må følgje opp.	Utfordre lokale frivillige foreiningar, lag og organisasjonar til å rette fokus på trafiktryggleik i samband med sin aktivitet
Mjuke trafikkantar, store fysisk tiltak.				
Sætre	Gangveg	Tilkomst til Sætre bustadfelt er ikkje bygt i samsvar med reguleringsplanen. Mjuke trafikkantar må	Sande kommune	

		ofte evakuere ut av veggana.	
FV5868 K S1D1 m1950 - 2550	Gangveg, Vik-Sætre	Mykje trafikk og svært farleg veg å gå på. Mange born utover i bygda som skal innover i fjorden på skule/fritidsaktivitetar.	Sande kommune. FV 5868 er ein sekundær fylkesveg, dvs kommunen vil ha ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelveg.
FV 5866 K S1D1 m0 - 400	Gangveg, Hallekrysset-Hallelia	Mange skuleborn brukar vegen	Sande kommune. FV 5868 er ein sekundær fylkesveg, dvs kommunen vil ha ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelveg.
Prestegårdsvegen	Gangveg, Sandetun til Garden	Vidareføre gangvegen frå Sandetun til forbi Garden - vegen har mykje mjuke trafikantar både frå bustadfeltet, barnehagen og omsorgsbustadane.	Sande kommune
Larsnes skule	Gangveg, FV61-Larsnes skule	Vegen er smal - skuleborn går i dag i køyrebana til/frå skule.	Sande kommune
FV5868 K S2D1 m1950 - 7350	Gangveg, Hide-Muren	Vegen er smal.	Sande kommune. FV 5868 er ein sekundær fylkesveg, dvs kommunen vil ha ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelveg.
FV61 K S7D1 m4700	Hallekrysset, busslomme på vestsida av FV	Tiltaket skal sikre mjuke trafikantar i samband med bussreiser.	Fylkeskommunen
FV5860 K S1D1 m3400 - 4450	Utbetring av veg frå Dollstun til Sandshamna.	Vegtilhøva på strekket er dårlege. Skjøre vegkantar, djupe grøfter og smal veg. På denne vegen er det dagleg tungtransport og farleg for mjuke trafikantar.	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m1400	Utbetring av Sandvikkrysset.	Svært uoversiktleg vegkryss, og der har vore alvorleg ulykke. Rydding av noko fjell i sidearealet på FV61 i same område.	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m7000 - 9999	Gangveg, Årvik-Breivikneset	Skilje biltrafikk og mjuke trafikantar	Sande kommune. FV 61 er ein sekundær fylkesveg, dvs kommunen vil ha ansvar for planlegging og bygging av gang- og sykkelveg.
Mjuke trafikantar, mindre fysisk tiltak			

Kommunale vegar	Nedsett fartsgrenser på kommunale vegar.	Gjeld: Nedre Knotten - Sandvika - Øvre Knotten, Byggefeltet Kvamsøy, Frå FV mot Fløda/Toftesundholmen.	Sande Kommune
Kommunale vegar	Sperrebom - Generelt vedlikehald, flytting og etablere nye sperrebommar.	Gjeld: Dekkevegen/Sædalsvegen, Leina/Sandshamna	Sande kommune
Kommunale vegar	Fartshump	Gjeld: Sædalsvegen, Haugsbygda, Myklebust, Nedre Knotten	Sande kommune
Haugsbbygda - kommuneveg	Sikring av elv	Garehaugen - smal vegbane og djup elv som også kan vere vanskeleg å sjå.	Sande kommune
Sætre	Sikring av elv	Ved innkøyring til byggefeltet.	Sande kommune
Sjukeheimsvegen	Tiltak for å skilje vegbane frå parkering og ankomstområde til Nyglå.	Forholda forbi Nyglå (legesenter, helsestasjon, mm) er kaotisk med blanding av mjuke trafikantar og parkering, samt biltrafikk til/frå byggefeltet, barnehagen og Sandetun. Tiltak som "strammar opp" skilje mellom ulike formålsareal må gjennomførast for å trygge dei mjuke trafikantane.	Sande kommune / Huseigar
FV5868 K S1D1 m55	Gangfelt for kryssing av FV v/ Joker Gursken	Mange skuleelevar, ikkje trygg kryssing av fylkesveg	Fylkeskommunen
FV5868 K S2D1 m4400	Fareskilt v/ Gjerdsvika barnehage	Mange barn i området ved Gjerdsvika barnehage	Fylkeskommunen
FV5868 K S2D1 m1950 - 7350	Hide - Muren, nedsett fartsgrenser	Generelt stor fart på dei fylkeskommunale vegane.	Fylkeskommunen
FV5868 K S1D1 m0 - 700	Joker Gursken - verftet, nedsett fartsgrenser	Generelt stor fart på dei fylkeskommunale vegane.	Fylkeskommunen
FV5860 K S1D1 m3400 - 4450	Dollstun - Hamna, nedsett fartsgrenser	Generelt stor fart på dei fylkeskommunale vegane.	Fylkeskommunen
FV61 K S6D1 m7750 - 9200	Almestad, nedsett fartsgrenser	Generelt stor fart på dei fylkeskommunale vegane.	Fylkeskommunen

Andre mindre fysisk tiltak.			
Haugsbygda - kommuneveg	Generelt busstur	Busstur på Ytre Hauge, Myrane, Vik	Sande kommune
Kommunale vegar	Gatelyst generelt	Gatelyst Vegskilje/Vassverket, Myrane, Busstomme Øver Knotten, Gustavvegen, Honndalskrysset/ Nyglå, Basseneset/Kvamsvegen/ Kvamme, Hamnevegen/ferjekaia	Sande kommune
Dalen v/ X FV61 K S7D1 m 5950	Stoppskilt og forbodskilt	Stoppskilt i X mot FV61 for trafikk frå Dalen. Forbodskilt om sving til venstre for trafikk frå Dalen.	Sande kommune
X Larsnesvegen til Larsnesbryggja	Stoppskilt	Stoppskilt i X inn mot FV61	Sande kommune
V/ kommunale bygg	Skilting	Skilting av HC-parkeringsplass	Sande kommune
FV5868 K S1 D1 m6400, m3400, m2450, m5250, m2000, m1500	Generelt busstur på FV gjennom Gjerdsvika og Haugsbygda	Generelt busstur på strekninga, eksisterande busstur ved Coop Gjerdsvika er for lite.	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m5375/5400	Busstur	Busstur begge retningar i Larsnes sentrum	Fylkeskommunen
FV 5862 K S1D1 m6150	Fareskilt FV v/ Nova	Fareskilt om farleg sving	Fylkeskommunen
FV 5862 K S1D1 m3200	Fareskilt FV v/ Neskleiva	Fareskilt om farleg sving	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m5950	Fareskilt FV v/ X Dalen	Fareskilt om farleg trafikkpunkt	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m6400	Markeringskilt v/ Vikane	Markeringskilt som markerer retningsendringar	Fylkeskommunen
FV61 K S7D1 m6150 - 7000	Sikre gangvegen - Vikane	Fysisk skilje mellom køyrebane og gangveg	Fylkeskommunen
FV5866 K S1D1 m100-300	Sikring køyrebane - Ryggen	Autovernet vert vurdert som mangelfullt på strekket	Fylkeskommunen

Andre store fysiske tiltak

Generelt kommuneveggar	Bereevne og aksellast	Kommunevegane må kartleggast mtp bereevne og aksellast og evt utbetrast til ein standard som stettar næringslivet sitt behov.	Sande kommune
Gjerdsvikvegen - Småbåthamna	Ny vegadkomst	Vanskeleg tilkomst for store bilar/bussar, store problem vinterstid.	Sande kommune
Sædalsvegen	Asfalt		Sande kommune
Vågen	Parkeringsplass	Parkeringsplass for busspendlarar.	Sande kommune
Knotten	Utbetre vegbane	Delvis øydelagt og dårleg vegbane.	Sande kommune
Sandvikdalen	Utbetre vegbane	Svært dårleg vegbane.	Sande kommune
Hamnevegen	Omlagging av veg	Vegen til småbåthamna går gjennom industriområdet til BrimerServitech. Skapar farlege og uhaldbare situasjonar for alle partar.	Sande kommune
FV5860, m0, m7600	Snuplassar på Skare og Helland	Vegen sine endepunkt har ikkje anlagt snuplass for større bilar.	Fylkeskommunen
FV5868 K S1D1 m1500 - 8000	Rassikring Gjøneset	Sikring av fjellsida med vaiernett, m.m.	Fylkeskommunen
FV5868, FV5864, FV5866, FV5860, FV5862	Bereevne og aksellast	Fylkesvegane må kartleggast mtp bereevne og aksellast og evt utbetrast til ein standard som stettar næringslivet sitt behov.	Fylkeskommunen

Vedlegg – Eksempel på trafikkfarlige forhold som kan rettast gjennom ordinær forvaltning og drift.



Bildet til v. vise eit eksempel på manglande sikring av sidearealet til ei vegbane – det er om lag 2 meter frå topp vegbane til botn på elveløp. Sikringa av elveløpet bør strekkast lengre frå vegbane slik at både kjøretøy, syklistar og gåande kan få ein meir skånsam stopp om uhell skulle oppstå. Føringskant, rist, eller forlenging av rørføring kan vere tiltak for å betre sikkerheita.

Bildet til h. viser veg med nytt asfaltdekke. Det nye dekket er lagt opp på eksisterande. Resultatet vert både at vegbane vert smalare, vegskuldra vert vanskelig å nytte, og veggrøftene vert djupe. Kvar for seg og samla utgjør desse forholda ein auka risiko for både fortgjengarar og syklistar.



Tiltaket for å unngå dette er betre forarbeid i form av høvling av eksisterande asfaltdekke slik at ferdig nytt vegdekke ligg på om lag same nivå som det gamle. Botnen på djupe veggrøfter kan hevast med å legge ned dreneringsrør og tilføre drenerande masse opp til akseptabelt nivå.



Bilde til v. vise strøsand som ikkje er rydda vekk etter vintersesongen. Strøsand i vegbane er som kulelager for syklistar og motorsyklistar. Rydding av slik strøsand etter vintersesongen er derfor eit viktig førebyggjande trafikktryggingstiltak.



Bilde til v. er eit eksempel på at nødvendig fri sikt er hindra som følge av beplantning. Som mynde må kommunen gjennom forvaltningsvedtak gi pålegg til grunneigarar om nødvendig rydding langs veg for å ta i vare behovet for fri sikt både til vegbane, vegkryss, vegskilt, mm.