

Trafikksikkerhetsplan med tiltaksdel 2025-2027

Leka kommune



Saksmappe 2024/244
Vedtatt i K.sak 15/2025
27.03.2025

Innhold

FORORD:.....	2
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR LEKA KOMMUNE.....	3
1.0 MÅL	4
1.1 Nasjonalt og regionalt.....	4
1.1.1 Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:	4
1.1.2 Etikk.	5
1.1.3 Vitenskapelighet.	5
1.1.4 Ansvar.	5
1.2 Trøndelag Fylke	5
FNs Bærekraftsmål	6
1.3 Leka kommune.....	7
2.0. ANSVAR.....	8
2.1 Nasjonalt nivå	8
2.2 Trøndelag fylkeskommune	8
2.3 Kommunalt nivå	9
3.0. SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER.....	10
3.1 Ulykkeskostnader for landet.....	10
3.2 Ulykkeskostnader for Trøndelag fylke	10
4.0. ULYKKESANALYSE	11
4.1 Ulykkesanalyse for landet.	11
4.2 Ulykkesanalyse, generelt for fylket.....	11
4.3 Ulykkesanalyse, Leka kommune	14
5.0. TILTAKSPLAN 2025-2028	15
Delmål 1: Utarbeide trafiksikkerhetsplan for Leka kommune	15
Delmål 2: Opplæring / informasjon.....	15
Delmål 3 - overvåking / kontroll.....	16
Delmål 4 - fysiske tiltak 2025-2027	16
Fysiske tiltak som er gjennomført til 2024	17

FORORD:

Iht. planstrategi for 2021-2023 skal trafikksikkerhetsplanen rulleres. Rulleringen blir annonsert og sendt aktuelle høringsinstanser.

Trafikksikkerhetsutvalget er formannskapet. Det ble i f-sak 49/24 opprettet en arbeidsgruppe for trafikksikkerhetsarbeid bestående av Mari- Anne Hoff, Svein Arve Solli og barne og unges representant Maja Moen Furre.

Nye innspill og henvendelser som er mottatt i løpet av 2023 og 2024 er tatt inn i trafikksikkerhetsplanens tiltaksdel. Arbeidsgruppen har lagt inn sine vurderinger og prioriteringer.

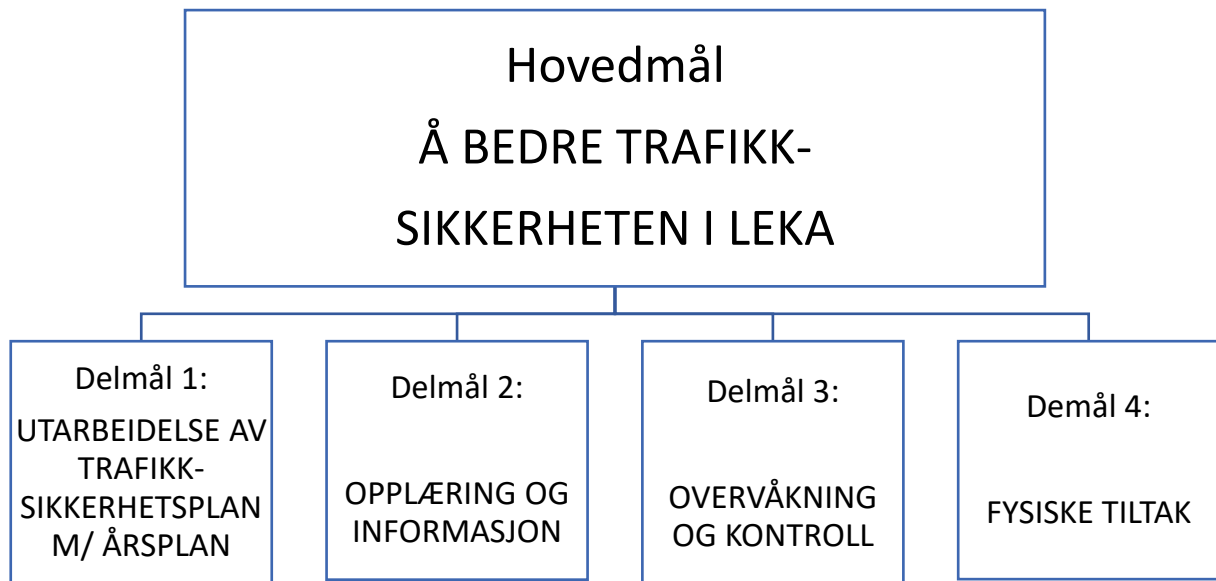
Planen skal være et styringsverktøy for målrettet kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, og viser blant annet hvilke områder og tiltak som skal prioriteres i kommunen. Planen fremmes for politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget (formannskapet) og kommunestyret.

Trafikksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktig folkehelseiltak. Trafikksikkerhetsplanen bidrar til å sette fokus på folkehelsearbeid.

Trøndelag Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan. Tiltak som forbedrer sikkerheten ved grunnskolevei i en radius på 2 km blir høyt prioritert. Prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Administrasjonen får ansvar for at arbeidet som følger av vedtatt plan blir fulgt opp. Det bør gjennomføres kostnadsberegninger for de tiltak kommunen skal gjennomføre. Tiltakene må inn i et investerings- og driftsbudsjett.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR LEKA KOMMUNE



Kommentar:

En forutsetning for at trafikksikkerhetsarbeidet skal lykkes, må være at en får et «levende» trafikksikkerhetssamarbeid i kommunen.

1.0 MÅL

1.1 Nasjonalt og regionalt

Nasjonal transportplan (NTP) hvor trafikksikkerhet som et hovedmål for all transport på linje med fremkommelighet og miljø. NTP bygger på en nullvisjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

1.1.1 Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:

«Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.»

I (NTP) Nasjonal transportplan 2025-2036 (St.meld. Nr.14 (2023-2024), er en av hovedmålsettingene: *«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.»*

- Enkelere reisehverdag og økt konkurranseverne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av teknologi
- Mer for pengene

Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren – Nullvisjonen (en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade)

«Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Ved Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 33 ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 350 i 2030 en reduksjon på 60%. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

I 2020 omkom 93 og for første gang siden 1947 var det færre enn 100 personer som ble drept vegtrafikkulykker. Til sammenlikning har tallet på hardt skadde ligget mer stabilt, men med en liten nedgang. I 2019 var det 565 hardt skadde. Men i 2022 og 2023 var det en økning i antall personer som omkom og at man er på etterskudd i forhold til målkurven frem mot 203 og 2050.

Tiltaksplanen gir en samlet framstilling av hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal gjennomføres i Norge i perioden 2025-2036 for at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal kunne bli redusert til maksimalt 350 i 2030.

Tiltaksplanen er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- Nivå 1 Nullvisjonen – grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge
- Nivå 2 Etappemål for maksimalt antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken
- Nivå 3 Indikatormål, dvs. mål som må oppnås for at etappemålet skal nås
- Nivå 4 Tiltak som må gjennomføres for at indikatormålene skal nås

Nullvisjonens tre grunnpilarer er:

1.1.2 Etikk.

Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

1.1.3 Vitenskapelighet.

Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet.

Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak.

Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

1.1.4 Ansvar.

Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar.

Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy.

Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å tilrettelegge for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

1.2 Trøndelag Fylke

Trøndelag fylkeskommune vedtok en ny vegstrategi i mars 2023 som har fire temamål.

Trafiksikkerhet, fremkommelighet, klima og miljø og vegeierrollen. I denne strategien ble det lagt opp til at Trøndelag Fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafiksikkerhet. Med bakgrunn i dette ble det utarbeidet en delstrategi for Trafiksikkerhet.

Trøndelag fylke vil følge opp null-visjonen. Vegstrategiens temamål for trafiksikkerhet deles i 5 delmål.

1. Antall ulykker som involverer myke trafikanter skal reduseres i perioden.
2. Møteulykker og utforkjøringsulykker skal reduseres
3. Gjennomføring av gang og sykkelvegsinspeksjoner på eksisterende sykkelvegenett
4. Alle veger med minst 7,5 meter vegbredde skal ha forsterket midtmerking i løpet av første halvdel av planperioden
5. Registrerte ulykkespunkt og -strekninger skal elimineres innen 2027.

Fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU) er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i saker som gjelder trafiksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet i fylket.

Nullvisjonen ligger til grunn for det videre arbeidet til FTU.

Overordnet mål for transportpolitikken er: Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

FTU ønsker å bidra til å redusere de alvorligste ulykkene og vil derfor rette søkelyset mot møteutforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere og syklisters spesielt.

FNs Bærekraftsmål

Trafikkulykker er den åttende vanlige dødsårsaken i verden. Trafikkulykker er den vanligste dødsårsaken for barn og unge voksne i alderen 5-29 år. Menn under 25 år er mest utsatt i trafikken og utgjør tre fjerdedeler av dødsofrene. I FNs bærekraftsmål nummer 3- God helse og livskvalitet, var det et mål at antall skader og dødsfall i verden forårsaket av trafikkulykker, skulle halveres innen 2020. Fremgangen har ikke vært tilstrekkelig, men tiltakene hittil har lagt til grunnlag for raskere forbedring i årene fremover.

Målet at innen 2030 skal alle ha tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn personer med nedsatt funksjonsevne og eldre.

Ett viktig element i dette arbeidet vil være å få overført en god del av tungtransporten fra vei til sjø eller jernbane.

1.3 Leka kommune

Kommunes intensjon med planen er å følge opp sentrale og regionale mål. Det er imidlertid vanskelig å konkretisere nøyaktig tallverdi for reduksjon av trafikkulykkene i kommunen.

Hovedmålet må være: **Å BEDRE TRAFIKKSIKKERHETEN I LEKA KOMMUNE.**

Dette kan gjøres ved å:

- * Samordne trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen for å oppnå bedre resultat.
- * Øke statusen på dette arbeidet i kommunen, blant annet ved å få et "levende" trafiksikkerhetsarbeid.
- * Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på vegnettet (alle veier i kommunen).
- * Bedre informasjonen og samarbeidet for økt trafiksikkerhet
- * Trafiksikkerhetsarbeidet skal fungere som et bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafiksikkerhetssaker.
- * Holde nøye oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen.
- * Være pådriver overfor offentlige etater
- * Vurdere planlegging av gang og sykkelveger
- * Lyssetting

2.0. ANSVAR

2.1 *Nasjonalt nivå*

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas hovedsakelig av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet, som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet.

2.2 *Trøndelag fylkeskommune*

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok fylkeskommunene ansvaret for riksvegnettet i fylket fra 1.1.2010. Innenfor samferdselssektoren innebærer regionformen en overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegfergesamband. Dette vil si et fullstendig ansvar for vegnettet, inkludert drift og vedlikehold.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTT) er organisasjonsmessig underlagt fylkestinget, og er delegert politisk myndighet for trafikksikkerhetsarbeidet.

2.3 Kommuntalt nivå

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Dette ansvaret forvaltes av kommunens trafikksikkerhetsutvalg som er formannskapet.

Kommunens ansvar er hjemlet i følgende lover:

* Lov om vegar § 26 (veglova av 21.juni 1963, nr 23)

«Kommunen ber utgiftene til underskjønn etter denne paragrafen.»

* Lov om kommunale helse- og omsorgstjenester m.m. § 3-3 (helse og omsorgstjenesteloven av 24.juni 2001, nr 30)

«Helse- og omsorgstjenestene skal bidra i kommunens folkehelsearbeid, herunder til oversikten over helsetilstand og påvirkningsfaktorer etter folkehelseloven § 5.»

* Lov om planlegging og byggesaksbehandling § 3-3 (plan- og bygningsloven av 2008-06-27-71)

«Kommunestyret skal sørge for å etablere en særskilt ordning for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen.»

Her er trafikksikkerhet en naturlig del av representantens oppgaver.

Fremtidens trafikksystem og trafikksikkerhet er nært knyttet til den overordnede arealplanlegging; trafikksikkerhet i vegsystem, gang- og sykkelveiavstander til viktige aktiviteter, attraktiv kollektivtrafikk etc.

*Stortingsmelding nr 14 (2023-2024)

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for bl.a. arealplanlegging. Trafikksikkerhet inngår også i kommunenes ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. Mindre enheter som en kommune, er godt egnet for planlegging, samordning og målretting av trafikksikkerhetstiltak. Særlig viktige områder er tiltak for fotgjengere og syklistar i utformingen av et trygt lokalmiljø.

*Læreplanen for grunnskolene

I tillegg til det formelle ansvar vi her har nevnt, har kommunen også et moralsk ansvar for å drive trafikksikkerhetsarbeid.

3.0. SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER

Trafikksikkerhetsarbeid må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi. Trafikkulykkene er ikke bare en tragedie for dem som rammes, men de utgjør og et betydelig tap for samfunnet.

3.1 Ulykkeskostnader for landet

De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 28 mrd. kroner jfr. Transportøkonomisk Institutt (TØI 2007-1). Ved reduksjon i trafikkskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger.

SKADEGRAD	Ulykkeskostnader (2020 kr) pr skadetilfelle etter skadegrad
Dødsfall	32,2 mill
Hardt skade	11,7 mill
Lettere skade	774 tusen
Kun materiell skade	30.000,-

Kilde: NTP 2022-2033

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025, er det gitt tiltak som skal bidra til en fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde.

Utviklingen viser at gruppen 45 – 64 år har hatt den minst gunstige utviklingen hvor andel av de har gått opp på ulykkesfronten. I aldersgruppen 15 – 24 år er det en positivnedgang og det samme er det for alderen 0-14 år. Drepte og hardt skadde er redusert betydelig. Andel som er fylt 65 år og mer og denne aldersgruppen utgjør en noe større del av de drepte og hardt skadde enn for 25 år siden.

3.2 Ulykkeskostnader for Trøndelag fylke

Gjennomsnittlig ulykkeskostnad i perioden 2000 – 2007 ligger på om lag 600 mill. kroner – med registrering i 2002 med 800 mill. kroner, og laveste registrering i 2003 med 480 mill. kroner.

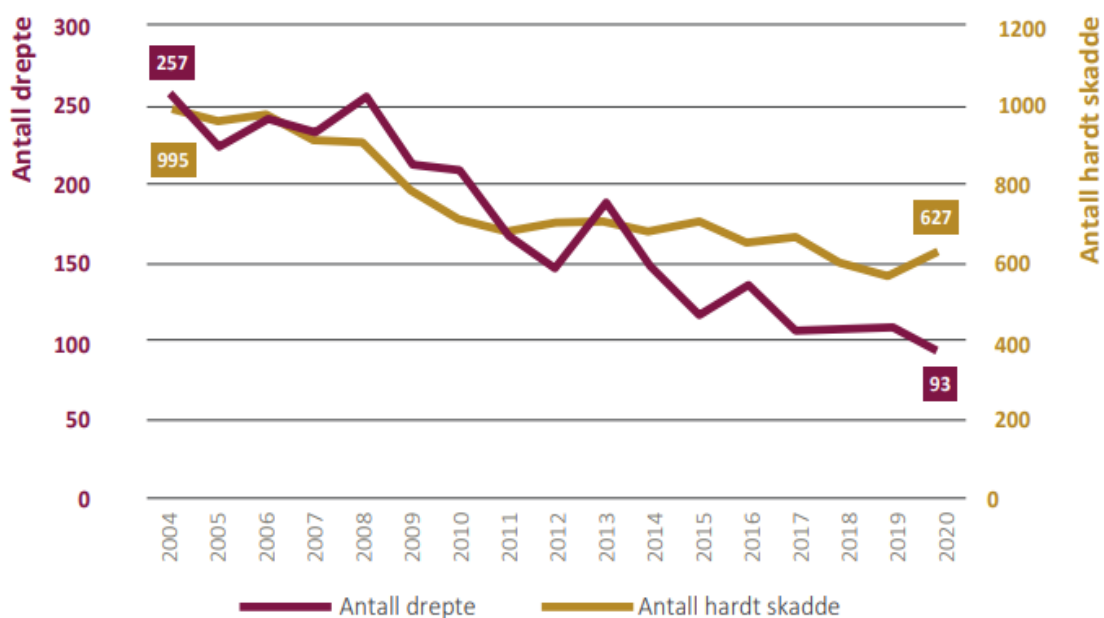
4.0. ULYKKESANALYSE

4.1 Ulykkesanalyse for landet.

Jfr. vegvesenets dybdeanalyse nr 847 for 2012 til 2021, er de viktigste medvirkende faktorene til skadeomfanget, dvs. at ulykkene fikk dødelig utgang er møteulykker og utforkjøringer, er dels knyttet til trafikantene hvor manglende førerdyktighet har medvirkende faktor samt høy fart.

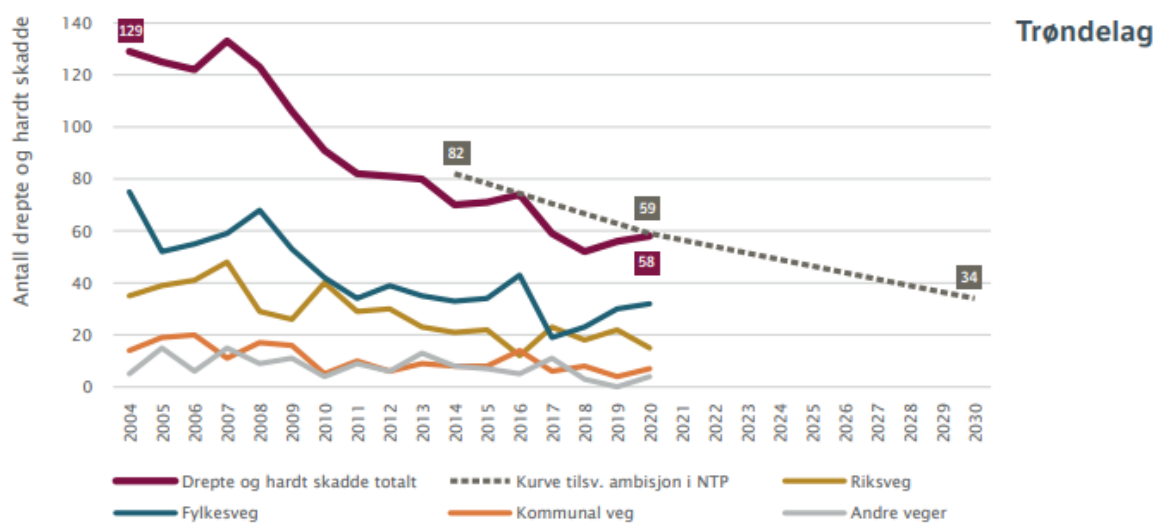
2.3. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde

Figur 1 viser drepte og hardt skadde i Norge – Utvikling 2004-2020 og målkurve fram til 2030. I 2017 var det 771 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge, mens målkurven viser at tallet ikke burde vært høyere enn 720. Figuren viser at utviklingen etter 2011 har vært betydelig svakere enn det som er lagt til grunn i målkurven.



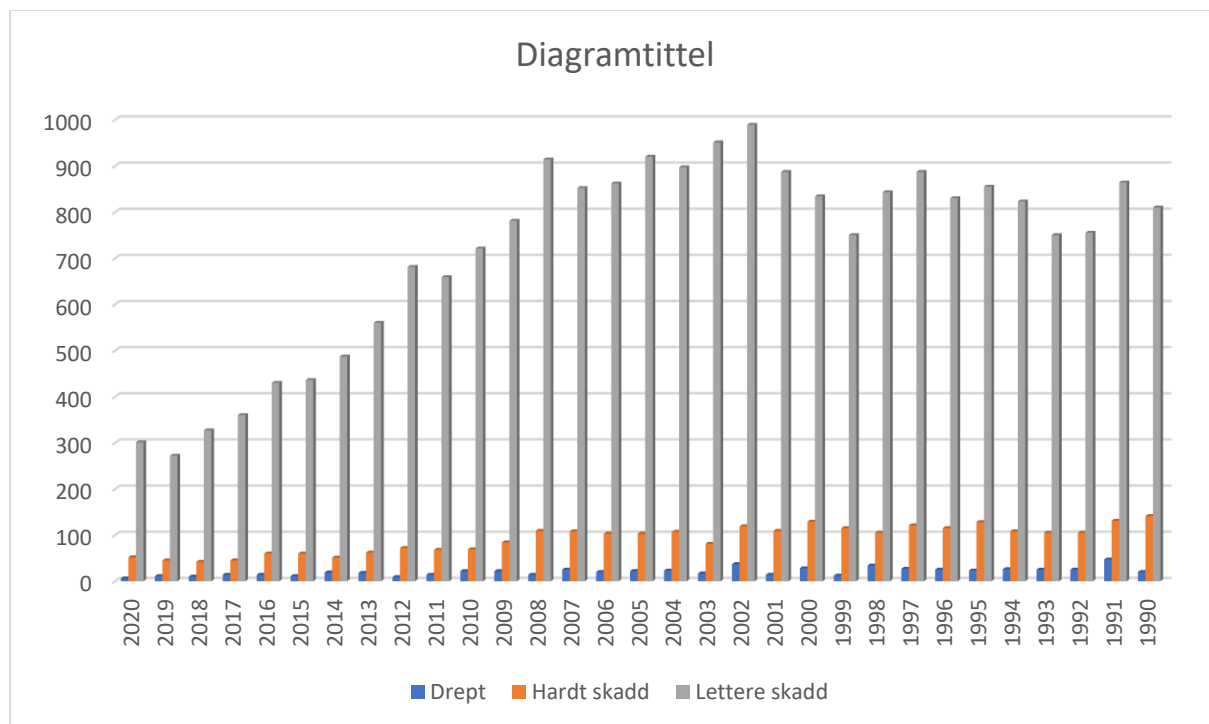
4.2 Ulykkesanalyse, generelt for fylket.

Figur 2 vise den fylkesvise målekurven for Trøndelag.

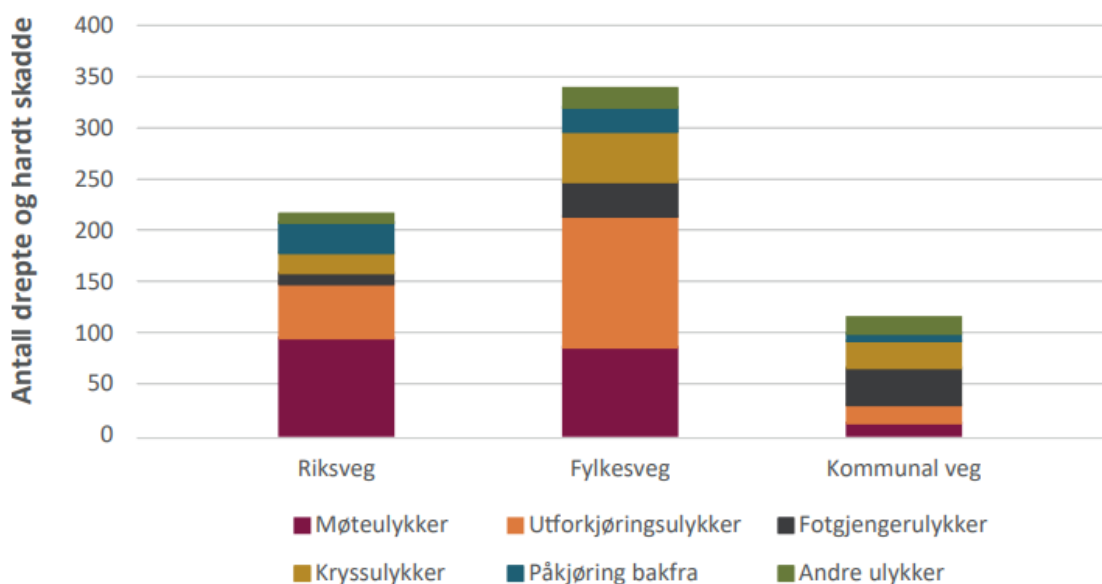


Figuren viser drepte og hardt skadde i Trøndelag – Utvikling 2004-2020 og målkurve fram til 2030. Figuren er hentet fra Nasjonal tiltaksplan 2022-2025.

Figur 3 Viser drepte, hardt skadde og lettere skadde fra 1990 - 2020



Figur 4 viser ulike ulykkestyper fra 2017-2020



Drepte og hardt skadde i perioden 2017- 2020 fordelt på veikategori og ulykkestype. Både utforkjøringer og møteulykkene som er de dominerende ulykkestypene, har gått ned de i de siste fireårsperiode.

Handlingsplan for folkehelsearbeid Trøndelag

Folkehelsearbeid er samfunnets innsats for å påvirke faktorer som direkte eller inndirekte fremmer befolkningens helse og trivsel, forebygger psykiske og somatisk sykdom, skade eller lidelse, eller som beskytter mot helsetrusler, samt arbeid for en jevnere fordeling av faktorer som direkte eller indirekte påvirker helsen.

Trafikksikkerhet er et viktig folkehelseprinsipp.

God trafikksikkerhet er en viktig del av folkehelsearbeidet

Forebygging av kjøring i ruspåvirket tilstand – holdningsskapende arbeid hva gjør vi?

Økt samarbeid mellom skoleeier, Trygg Trafikk og aktuelle interesseorganisasjoner for å sikre at skolen arbeider bevisst med trafikkopplæring.

Syklister og fotgjengere har høyere ulykkesrisiko enn bilførere.

Hjertesone – skole

4.3 Ulykkesanalyse, Leka kommune

Ulykkestallene for Leka kommune er små og det er endel usikkerheter med ulykkesrapporteringen, samtidig som tallene gledelig nok blir små for Lekas vedkommende. At tallene er små, gjør og at det er vanskelig å trekke konklusjoner ut fra tallene.

Det er for små tall til at en kan kalle dette spesielt ulykkesbelastede strekninger. Tar en med de ulykkene med materiell skade som en er kjent med så er det noen steder som fremhever seg.

Dette er følgende området / strekninger:

- * Husbysvingen
- * Lekneskrysset
- * Madsøybrua
- * Sving v/ ferjeleiet i Gutvik
- * Vegkrysset på Skei

4.4 Forslag til mål for perioden 2025 – 2028

Hovedmål- Myke trafikanter skal prioriteres

Fartsgrensene settes i utgangspunktet etter hyppighet av avkjørsler langs vei, etter oversiktighet, og etter om veien går gjennom gårdstun eller svært nær boliger.

Generell målsetting er at kommunale veier skal ha 50 km/time som fartsgrense og

Det bestrebes en viss likhet i fartssetting, der veier med noenlunde like forhold får lik fartsgrense.

30-sone foreslår vi bare på veier som ender i barnehage eller skole, eller der det er blindvei, hyppige avkjørsler og betydelig trafikk av myke trafikanter.

Gang- og sykkelvei/belysning

Opplyst gang- og sykkelvei mener vi er et gode som både kan gi barn og unge tryggere vei til og fra skolen, og gi resten av befolkningen et godt alternativ til å ferdes langs bilveiene. Det vil også kunne gi et godt alternativ for de av våre eldre og eller bevegelseshemmede innbyggere som ønsker å bruke ulike typer elektrisk rullestol for å ta seg fram i sentrumsområdet.

Vi foreslår å prioritere veinettet nærmest skolen med gang- og sykkelvei/belysning. Her er det mest fylkesvei, men også litt kommunevei. I den grad det er mulig å søke om hel eller delvis finansiering fra fylkeskommunalt nivå til gang- og sykkelvei/lys, bør det absolutt gjøres. Dersom det forutsettes kommunal egenandel, så må vi finne rom for det på budsjettene våre.

Ellers mener vi at tryggere veier for innbyggerne våre så absolutt er elementer som kan bidra til «bo- og bli-lyst»!

Finansiering-tidshorisont

Vi er innforstått med at de tiltakene vi foreslår ikke kan løses innenfor kommunale budsjetter på kort sikt. Vi foreslår derfor at en lager prioriteringslister for både utarbeidelse av skiltplaner med påfølgende oppsetting av skilt, samt for opparbeidelse av gang- og sykkelveier med belysning. Tiltakene må så tas inn i økonomiplanen og årsbudsjettene framover.

5.0. TILTAKSPLAN 2025-2028

Delmål 1: Utarbeide trafikksikkerhetsplan for Leka kommune

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Utarbeide planutkast m/ forslag til prioriteringer	Administrasjonen		2025
Politisk behandling av planen m/ prioritering av tiltak	Formannskapet		2025
Iverksettelse av de prioriterte tiltak	Teknisk avdeling		Hele året
Årlig evaluering av tiltaksdel / rullering av planen hvert 4 år	Trafikksikkerhetsutvalget		Årlig før budsjett
Følge opp målsetningene til FTU-	Trafikksikkerhetsutvalget		Hele året

Delmål 2: Opplæring / informasjon

TILTAK	ANSV.	Kostn.	Tidsrom
LEKA BARNEHAGE OG SKOLE:			
Øke bruk av hjelm, bilbelte og refleks Trafikk som tema m/ besøk av politiet	Barnehage /skole Politi		Årlig på høsten
Oppførsel i trafikken, gående og syklist	Kommunen		Årlig
Øke bruk av refleks (holdninger)	Barnehage/skole/politi		Årlig på høsten
KAMPANJER:			
Aktuelle kampanjer	Politiet / skole/barnehage		Årlig Aug/sept.

Delmål 3 - overvåking / kontroll

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Samarbeide med Politiet bør styrkes	Politiet		Hele året

Delmål 4 - fysiske tiltak 2025-2027

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	TIDSROM
Bilfritt skoleområde / underskilting til skoleplassen; Innkjøring forbudtskilt med underskilt Mandag-fredag 08-17. Gjelder ikke handicap /	Teknisk avdeling		Tiltaket må følges opp. Nytt underskilt.
Fartsreduksjon 30 km fra krysset og opp til skolen			2025
Ordne 30 km/t skiltene Leknes gamle skole/barnehage samt boligfeltet			2025
Fartsreduksjons Leknessjøveien fra 60 km/t til 50 km/t. Skilt som varsler kai			2025
Fartsreduksjons Vågaveien til 50km/t og 30 km/t fra Vågaveien 72 og resten av strekningen			2025
Fartsreduksjon Kvernhusbakkan 50 km/t			2025/26
Rossvikveien skilting 60 km/t			2025
Fartsreduksjon Olbergveien 30 km/t			2026
Fartsreduksjon Botnaveien 50 km/t			2026
Skilting gang/sykkelvei Klokkegårdsveien 38 til NTE bygget begge veier.			2026
Lyssetting gangvei fra NTE bygg til Barnehagen	Teknisk avdeling Søknad trafiksikkerhetsmidler		2025/2026 Søke midler
Brøting strøing på vinter			Hvert år
Vegbelysning Skei Husbykrysset	TF		2025/2026
Oppjustere / flytte leskur v/ bussholdeplassene.	Teknisk avdeling / skole		Hvert år Før skolestart
STREKNINGER / KRYSS - TILTAK:			
Husbysvingen, tiltak for bedre sikt	TF		2025
Regrusing av veiskulder	TF		Årlig
Bedre sikt , oppfordre til beskæring av busker og trær som hindrer sikt	Kommunen		Årlig
Sving før fergeleie Gutvik, Gutvikveien, fartsreduksjon/ gang og sykkelveg	TF		2026/2027
Gang- og sykkelvei – avstand 2 km fra skole	TF/Kommune		2026
Se på tiltak/mulighet for å begrense hastigheten i 50-sonen fra kryss ved Joker til 60 sonen mot ferga.	TF/kommune		

Fysiske tiltak som er gjennomført til 2024

TILTAK	ANSV.	KOSTN.	UTFØRT
Bilfritt skoleområde / underskilting til skoleplassen; <i>Mandag-fredag 08-17.</i> <i>Gjelder ikke handicap /</i>	Teknisk avdeling		2018 Tiltaket virker ikke
Flytting avkjørsel Gongstøveien – ny kommunal vei	Kommunen		2024
Haugsveien-Vassdalsveien (kv12) jfr. f.sak 14/05 og k.sak 31/05, skiltes.	Teknisk avdeling		2018.
STREKNINGER / KRYSS - TILTAK:			
Madsøybrua, Lysregulering og fartsreduksjon Det er satt opp skilt at det ikke er tillatt å fiske fra brua i 2021.	TF		Fylket ønsker ikke å utføre dette
Parkeringsplass/ Lauvhatten v/ fylkesveien.	TF/kommune		2022