



SKODJE KOMMUNE

TRAFIKKTRYGGINGSPLAN 2002 - 2005(2013)

REVIDERT ETTER VEDTAK I DET FASTE PLANUTVALET 08.10.02, SAK PS 0032/02.

FORORD

Dei aller fleste menneske kjem ein eller annan gong ut for trafikkulukker, anten ved at ein sjølv vert involvert, eller ved at ein slekting eller kjenning vert utsett for ulukker av varierende alvorsgrad.

Kvart år vert omlag 300 - 350 menneske drepne i trafikkulukker i Noreg, medan langt fleire vert alvorleg skadde.

Det er ei klar politisk målsetting i Noreg at talet på trafikkulukker skal reduserast. Det er difor introdusert ein såkalla "null-visjon", som inneber at ein på sikt skal unngå at menneske vert drepne eller alvorleg skadde i trafikken.

Også for trafikktryggingarbeidet i vår kommune vil "null-visjonen" vere målet ein vil arbeide mot.

Denne første trafikktryggingplanen i Skodje systematiserar relevant kunnskap om trafikken i Skodje kommune, samstundes som den gir råd om tiltak som skal få ned talet på ulukker. Planen er utarbeid etter grundig gjennomgang av situasjonen i kommunen vår, der mange aktørar har vore med i arbeidet.

Sjølv om statistikken fortel at Skodje har færre trafikkulukker enn gjennomsnittet i fylket vårt, viser og den same statistikken at fleire unge i vår kommune vert utsett for ulukker enn gjennomsnittleg i fylket.

Dette er opplysningar ein må ta alvorleg, og difor inneheld planen ein systematisk oversikt over opplæringstiltak retta mot barn og unge. For trafikktrygging er meir enn tiltak retta mot fysisk sikre vegar. Det er i stor grad også eit spørsmål om haldningar og oppførsel i trafikken, og opplæring og adferdsretta arbeid er eit viktig arbeid for å få ned talet på trafikkulukker.

Planen er sektorovergripande, og må difor samordnast med anna kommunal planlegging, mellom anna kva gjeld målsettingar. Planen vil også vere retningsgjevande for søknad om eksterne trafikktryggingmidlar, såkalla "Mindre anlegg med 50% kommunedel"

Ei grunnleggande politisk utfordringa er at intensjonane i planen vert fylgd opp med konkrete vedtak, som kan sikre oppnåing av måla i planen. Dette vil gjere planen til eit aktivt arbeidsreiskap for ei positiv utvikling mot færre trafikkulukker i Skodje kommune.

Ole Stokke
ordførar

INNHALD

	Side
1 TRAFIKKTRYGGINGSSARBEIDET	6
1.1 Generelt	6
1.2 Trafikktryggingssarbeidet i Skodje.....	7
1.2.1 Organisering og planprosess	7
1.2.2 Fysiske trafikktryggingstiltak	8
1.2.3 Trafikktryggingssarbeidet i skolar og barnehagar	8
1.2.4 Trafikktryggingssarbeidet i helse- og sosialsektoren.	8
1.2.5 Trafikktryggingssarbeidet i politiet.....	8
1.3 Viktige aktørar i trafikktryggingssarbeidet framover	9
1.4 Sentrale planar	10
1.4.1 Kommunen sine prioriteringar i samband med handsaming av NTP	10
1.4.2 Sentrale styresmakter sine prioriteringar for planperioden 2002-2011.	11
1.4.3 Satsingsområde i Nasjonal transportplan for 2002-2011.	11
1.5 Fylkes-/regionale planar	11
1.6 Kommunale planar.....	12
1.7 Finansiering	12
2 ANALYSE	13
2.1 Vegsystemet.....	13
2.2 Utbyggingsmønster og arealbruk.....	14
2.3 Ulykkesanalyse.....	16
2.3.1 Utviklingstrekk skadde/drepne fordelt på aldersgrupper	17
2.3.2 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategoriar	18
2.3.3 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper	19
2.3.4 Ulykker fordelt på ulykkestype	20
2.3.5 Skadde/drepne fordelt på ulykkestype og aldersgrupper	20
2.3.6 Ulykker fordelt på månader og føretilhøve	21
2.3.7 Ulykker fordelt på vekedag.....	22
2.3.8 Ulykker fordelt på vegkategori.....	22
2.3.9 Forsikringsuhell.....	24
2.4 Konklusjon	24
2.5 Ulykkeskart Europa- riks- og fylkesveg Skodje 1990 -1999	25
3 VISJONAR, MÅL OG TILTAK.....	26
3.1 Visjon.....	26
3.2 Hovudmål.....	26
3.3 Delmål.....	27
3.4 Tiltak	27
4 HANDLINGSPLAN.....	27
4.1 Innleiing	27
4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2002 – 2005.....	28
4.3 Handlingsplan øvrige tiltak.....	29
4.4 Organisering og oppfølging.....	29
4.5 Konsekvensar for kommunale budsjett.....	29
4.6 Opplæring, informasjon og haldnings-skapande arbeid	30
4.7 Kontroll og overvaking	35
4.8 Organisatoriske tiltak	37
4.9 Fysiske tiltak	38

VEDLEGG

Nr	Innhald
1	Trafikktryggingsplan for skodje kommune - Innspel til planarbeidet etter melding om oppstart..
2	Trafikktryggingsplan for skodje kommune – Systematisering av merknader, innkomne etter melding om oppstart.
3	Innkomne merknader, etter offentlig ettersyn, er samanfatta i sak PS 0032/02 med endeleg godkjenning av trafikktryggingsplan for Skodje kommune.

1 TRAFIKKTRYGGINGSSARBEIDET

1.1 Generelt

I Møre og Romsdal har det vore dreve trafikktryggingssarbeid sidan tidleg på 1970-talet. Fylkeskommunen utarbeidde i regi av Fylkets trafikktryggingssutval (FTU) sin første handlingsplan for trafikktryggleik i 1987. Handlingplanen har sidan vore revidert jamnt. Tidleg på 90-tallet starta Statens vegvesen kommunevise synfaringar med spesielt fokus på trafikktryggleik. Dette er synfaringar i den enkelte kommune der deltakarane representerer Teknisk avdeling, lensmannskontoret, Vegvesenet og evt. også andre etatar (skule, helsestell) og busselskap. Tanken bak var å samle aktørane, identifisere problema og plassere ansvar for gjennomføring og oppfølging. Ambisjonsnivået både på førebuing og oppfølging er høgt, og opplegget er ressurskrevjande å gjennomføre. Dette saman med økonomiske innstrammingar har gjort at gjennomføringstakten har vore vesentleg lågare enn tanken var i utgangspunktet.

Sjølv om det årleg går tapt mellom 300 – 350 menneskeliv på vegane i Noreg, har dessverre TS-arbeidet alt for låg status blant folk flest og engasjementet er stort sett lite. Ein flystyrt med tilsvarande tap av menneskeliv ville imidlertid blitt sett på som ein katastrofe, fått ein enorm mediadekning, og opprørt alle. Trafikkulykkene kjem imidlertid *enkeltvis* og gjer i mediasamheng lite av seg. På årsbasis vert imidlertid tala ein rystande statistikk der tap av liv og lemmer, sorg og sagn kjem i tillegg. Ein stor del av dette er vanskeleg å tallfeste. Dei *materielle* skadane er dei enklaste å ha oversikt over, men også her går store verdiar tapt i samfunnet vårt. Dei *samfunnsøkonomiske kostnadane* knytta til skadegradane er rekna til (1995-prisnivå):

• Eit dødsfall	16,6 mill kr
• Ein svært alvorleg skade	11,4 mill kr
• Ein alvorleg skade	3,8 mill kr
• Ein lettare skade	0,5 mill kr
• (Ei materiellskadeulykke	30 000 kr

Opplysningane er henta frå "Trafikksikkerhetshåndbok", utgjeven av Transportøkonomisk institutt, Oslo 1997.

Trafikkulykkestala og følgjene av dei må betraktast som eit vesentleg samfunnsproblem. I 1998 kostar trafikkulykkene med personskade i Møre og Romsdal samfunnet rundt 1 milliard kroner.

Det burde vere ein viktig motivasjonsfaktor for å satse meir på trafikktryggingssarbeid. Det å utarbeide ein kommunal trafikktryggingssplan der ein får synleggjort problema og innsatsen i ein samla plan er eit steg i denne retninga.

I åra framover vil det i dei politiske miljøa være fleire viktige oppgåver å ta tak i dersom trafikkulykkene skal reduserast:

- Større merksemd og auka status for dette arbeidet.
- Auka løyvingar til nye tiltak
- Auka løyvingar til løpande tiltak m.a. gjennom forvaltning, drift og vedlikehald.

1.2 Trafikktryggingssarbeidet i Skodje

1.2.1 Organisering og planprosess

Oppstart av arbeidet med trafikktryggingssplan vart vedteke av teknisk utval i Skodje 01.07.98, sak PS0026/98.

Arbeidet har vore utført av ei arbeidsgruppe med følgjande samansetnad:

- Magnar Kvalvik, Teknisk avdeling (leiar)
- Ingunn Stette, Teknisk avdeling
- Frode Helland, Teknisk avdeling
- Jo Volle, helse- og omsorgetaten
- Halldor Åsebø, oppvekstetaten
- Lensmannen og Statens vegvesen har vore innkalla etter behov.

Asplan Viak v/siv.ing. Alf Idar Småge har vore innleigd som sekretær for prosjektgruppa, og har stått for planframstillinga. I tillegg har Statens vegvesen delteke på møte i arbeidsgruppa representert ved overingeniør Mario Obreque Cardeñas. Medlemmene i gruppa har gjeve tekstlege bidrag som er innarbeidde i planen. Skulane har utarbeidd den delen av handlingsplanen som gjeld trafikkopplæring i grunnskulen.

Planarbeidet vart for alvor sett i gang ved annonsering i Bygdebladet og Sunnmørsposten 13.01.01, med frist for uttale sett til 15.02.01.

Ved sida av kunngjering i Bygdebladet og Sunnmørsposten vart det sendt ut ei orientering til alle husstandane i Skodje om oppstart av trafikktryggingssplanarbeidet i kommunen sin eigen informasjonskanal "Kommunenyt". Der vart alle interesserte oppmoda om å komme med innspel til planarbeidet, og kommunen bad då særskilt om innspel i høve til:

- Skuleveg
- Gang-og sykkelveg
- Kryssingspunkt
- Lysforhold

FAU ved alle skular, busselskapet, drosjene, frivillige velforeiningar og andre lag/organisasjonar (totalt 21), i Skodjebygda og i krinsane vart tilskrivne med informasjonsbrev vedlagt kartusnitt, der dei vart bedne om å komme med innspel til planarbeidet i form av fysiske tiltak og/eller haldningsskapande arbeid.

Engasjementet omkring trafikktryggingssplanarbeidet har vore svært bra. Fram til høyringsfristen gikk ut 15.02.01, fekk kommunen inn totalt 21 uttalar, som hovudsakleg var frå skulane, velforeiningar og privatpersonar i Skodje. Storparten av innspela som vi fekk inn omfatta framlegg til fysiske tiltak for å betre trafikktilhøva, særskilt for skuleborna.

Planen er utarbeidd som temaplan. Trafikktryggingssarbeidet er i sin natur sektorovergripande. Trafikktryggingssplanen vil derfor vere retningsgjevande og gje premissar for anna planarbeid i kommunen, som rammeplanar og arealplanar.

Helsesøster har gått gjennom planen utan særleg merknader. Ingunn Stette, som har stått for det praktiske arbeidet med planen for kommunen, har samstundes vore barn og unge sin representant i plansaker.

Skodje kommune er verdikommune. Visjon og hovudmål vart handsama i verdirådet i sak 0003/01. Synspunkta frå verdi rådet er så langt som råd innarbeidd i planen.

Planen har vore ute til offentleg høyring i tidsrommet 20.03.02 – 20.04.02, og er handsama av planutvalet 12.03.02, sak PS 0010/02 og teknisk utval 10.04.02, sak PS 0003/02.

1.2.2 Fysiske trafikktryggingstiltak

Kommunen har nytta seg av ordninga med tilskott frå "Aksjon skuleveg" og "Trafikksikringstiltak med statstilskudd" for å gjennomføre trafikktryggingstiltak på fylkeskommunale og kommunale vegar. Eksempel på tiltak som er omfatta av ordninga er trafikktrygging ved Skodje ungdomsskule, Skodje barneskule og Skodje barnehage.

Ein oversikt for perioden 1980 – 1998 viser at det i gjennomsnitt for kommunane er tildelt 205 kroner/innbyggjar. Skodje har til samanlikning fått 305 kroner/innbyggjar.

1.2.3 Trafikktryggingarbeidet i skolar og barnehagar

I barnehagane er trafikktryggleik eit naturleg tema i samband med turar. Det vert drive trafikkundervisning i heile grunnskulen. Det skjer delvis i samarbeid med lensmannen, som har fast innslag i 1., 4., 9. og 10. klasse. Lensmannen medverkar ved sykkelprøve i 4. klasse. I 10. klasse er rus og mopedkøyring tema.

Eleva t.o.m 10. klasse har busstransport. Det er ikkje særordningar for enkeltelevar eller grupper av elevar. Skodje kommune tildeler skuleskyss på grunn av farleg skuleveg etter søknad pr. 1.mai kvart år, og dei som meiner dei har farleg skuleveg kan søke om fri skyss. Det er laga kriteriar for handsaming av slike søknader.

Vurdering av trafikktryggleiken på ulike vegstrekningar ligg til grunn for handsaming av søknadene. Det er lenge sidan det vart gjennomført ei samla vurdering av alle aktuelle vegar. Ein slik gjennomgang av alle aktuelle vegstrekningar må gjennomførast før søknadene om skuleskyss grunna farleg skuleveg for skuleåret 2002/2003 vert handsama. Det må då ligge føre ei skriftleg vurdering av trafikktryggleiken på vegstrekningane med tilråding om tildeling av skuleskyss grunna farleg skuleveg.

Dei som ikkje får innvilga fri skyss har høve til å kjøpe transport. Mellom heimen og busshaldeplassen er det fylkeskommunen som vurderer tryggleiken.

1.2.4 Trafikktryggingarbeidet i helse- og sosialsektoren.

Helse og sosialsektoren sin rolle i trafikktryggingarbeidet vil vere å førebyggje, men sektoren vert også sterkt involvert etter at ulykker har skjedd, både med akutt hjelp og i samband med rehabilitering av trafikkskadde. Skodje har felles kriseteam med Ørskog kommune, og det vert halde kurs for deltakarane.

1.2.5 Trafikktryggingarbeidet i politiet.

Skodje har felles lensmannskontor med Ørskog. Lensmannskontoret har ei stilling fast hos UP. I tillegg er det ei stilling ved Sula lensmannskontor som også skal dekkje Skodje. Lensmannen har eit breitt spekter av oppgåver, og arbeid med trafikktrygging har lett for å bli salderingspost.

Trafikkbiletet i kommunen er prega av ein stor del gjennomgangstrafikk, og mange langvegsfarande. Ulykkene er gjennomgåande alvorlege. Fartskontrollar er ein viktig del av UP sine oppgåver, og svært mange av dei som vert stoppa høyrer til denne kategorien.

Det foregår ein del festkøyning i helgene i samband med utestader, og mellom bygdene regionen. Politiet har derfor aktiv teneste ute natt til laurdag og natt til søndag.

Det vert og drive ein viss aktivitet mot frivillige organisasjonar, og lensmannen har som nemnt faste innslag i grunnskulen.

1.3 Viktige aktørar i trafikktryggingsarbeidet framover

Møre og Romsdal fylkeskommune - Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal (FTU)

FTU er eit politisk utval med 5 faste medlemmer frå samferdselutvalet, som har ansvaret for å koordinere og vere pådrivar for alt trafikktryggingsarbeid som vert utført i Møre og Romsdal. Dette inneber m.a. å stimulere og støtte alt kommunalt og frivillig trafikktryggingsarbeid i fylket. FTU skal elles uttale seg i saker som er viktig for trafikktryggleiken.

Statens vegvesen

Statens vegvesen er sekretariat for FTU, og driv elles med planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegnettet. Etaten registrerer trafikantatferd, gjev rettleiing/informasjon og gjennomfører køyretykontroll, førarprøver og tilsyn med trafikkskolane. Elles driv Statens vegvesen med fagleg rådgjeving og deltek til ein viss grad i trafikkopplæring i vidaregåande skule.

Politiet

Politiet utfører kontroll og overvaking av både køyrety, trafikk og trafikantar. Ut over dette driv politiet med informasjon og førebyggjande arbeid i skolar, barnehagar og organisasjonar. Rådgjeving til kommunen i spørsmål knytt til trafikktryggleik og reguleringar, skilting, og datainnsamling ved trafikkulykker er andre oppgåver.

Kommunane

Kommunane har eit stor og allsidig ansvar innanfor trafikktryggingsarbeidet innan helse, opplæring (barnehage og grunnskule) samt planlegging, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Fordi det er ein nær samanheng mellom transportomfanget og talet på ulykker er arealplanlegginga i eit langsiktig perspektiv kanskje det viktigaste verkemidlet kommunen rår over i trafikktryggingsarbeidet.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ansvarleg for å koordinere frivillige organisasjonars trafikktryggingsarbeid. Trygg Trafikk arbeider primært med informasjon og opplæring (utvikling og distribusjon av opplæringsmateriell), men engasjerer seg også i forhold til lovverket – t.d. for å få lågare fartsgrenser, bilbeltepåbod i buss, påbod om sykkelhjelm og lovfesta rett til trygg skuleveg.

Andre viktige aktørar

- Bilorganisasjonane
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskolane
- Forskningsinstitusjonane

- Transportnæringa
- Fylkeslegen
- Media
- Redningstenesta
- Spesielle interesseorganisasjonar

1.4 Sentrale planar

Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1998 – 2007 gjev en god del føringar for både vegutbygging og ulike trafikktryggingstiltak som t.d bygging av nye gang- og sykkelveggar. NVVP og andre sektorplanar innan transport vert i 2001 erstatta av Nasjonal transportplan (NTP) som omfattar alle transportformer.

Stortingsmelding om Nasjonal transportplan omfattar m.a. handlingsprogram for dei forskjellige transportetatane. Statens vegvesen i Møre og Romsdal har i samband med utarbeiding av handlingsprogram for stamveggar, riksveggar og fylkesveggar bede kommunane om å kome med forslag til investeringstiltak i eigen kommune, eller nabokommune.

1.4.1 Kommunen sine prioriteringar i samband med handsaming av NTP

Kommunestyret i Skodje handsama sak, PS 0061/00, vedkommande handlingsprogram for stamveggar, riksveggar og fylkesveggar i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Skodje kommunestyre vedtok følgjande prioritering i handlingsprogram for stamveggar, riksveggar og fylkesveggar for perioden 2002-2011:

Stamveggar:

1. E136/E39: Fullføring av veganlegg Valle-Håhjem, avkøyring og akselrasjonsfelt i kryss ved Håhjem Industripark.
2. E136/E39 : Vegkrysset i Dragsundet, forbikøyringslomme og avkøyringsfelt.
3. E136/E39 : Gang-og sykkelveg på strekninga Dragsundet- Håhjem industripark.
4. E136/E39 : Avkøyring ved Solnør Gaard (golfbana).
5. E136/E39 : Tøssasvingen.
6. E136 : Breivika –Lerstad

Riksveggar:

1. Rv 661: Digernesskiftet-Straumen-Stette, viser til vedteken reguleringsplan.
2. Rv 661: Gang-og sykkelveg Skodje aust (Lia-Vågskrysset).
3. Rv 656: Tiltak for å sikre ei tryggare kryssing på Valle (Bustadområdet aust for rv 656 og skuleområdet vest for riksvegen.
4. Rv 661: Utviding av vegen frå Skodje sentrum til Dragsundet, samt å bygge gang-og sykkelveg mellom Vågskrysset og Dragsundet.
5. Rv 656: Gang-og sykkelveg på strekninga frå Valle til Indrevik.
6. Rv 661: Fortau på sørsida av riksvegen i Skodje sentrum. (Gjennomføring av reguleringsplan)

7. Rv 656: Gang-og sykkelveg på strekninga frå Indrevik til Glomset.
8. Rv 656: Valle-Maherholm, utbetring.

Fylkesveggar:

1. Fylkesveg 110: Digernes-Ålesund grense. Trafikktryggingstiltak, forsterking og fast dekke.
2. Fylkesveg 104: Skodjevåg-Ørskog grense. Forsterking til bruksklasse Bk 10/ omlegging.
3. Fylkesveg 111: Brusdal vest-Ålesund grense. Opparbeiding av busslomme ved Brusdal skule.
4. Fylkesveg 106: Opparbeiding av busslomme ved Skogstad i Engesetdal.
5. Fylkesveg 111: Trafikktryggingstiltak, samt forsterking til bruksklasse Bk 10.
6. Fylkesveg 106: Skodje – Haram grense. Trafikktryggingstiltak, samt forsterking til bruksklasse Bk 10.

Kommunestyret har i sak 66/99 bede formannskap/ordførar medvirke til at det vert utarbeidd ein handlingsplan for opprusting/utbetring av fylkesvegane i kommunen og tilgrensande kommunar. Dette planarbeidet må sjåast i samanheng med trafikktryggingplanen.

1.4.2 Sentrale styresmakter sine prioriteringar for planperioden 2002-2011.

Fylkestinget handsama framlegg til handlingsprogram 2002-2011 for stamveggar, og andre riksveggar i Møre og Romsdal, sak T-34/01.

I vedteke handlingsprogram for 2002-2011 ligg tiltak på stamveg E136/E39 "Tøssesvingen-Dragsundet" inne for gjennomføring i 2003.

I prioriteringar over øvrige riksveggar i fylket, ligg tiltak på rv.661 – "Skodjebruene" inne for oppstart i tidsrommet 2006-2011.

1.4.3 Satsingsområde i Nasjonal transportplan for 2002-2011.

Gang-og sykkelvegprosjekt og trafikktryggingstiltak er definert som satsingsområder i Nasjonal transportplan for 2002-2011.

I oversikta over planlagte gang-og sykkelvegprosjekt i investeringsperioden 2002-2011, er ny gang-og sykkelveg i tilknytning til rv.661- Skodje aust, sett som prioritet nr.26.

Planlagde trafikksikringstiltak i tilknytning til E39-Brusdal, er sett med prioritet nr 7.

Trafikksikringstiltak på E39 – Håhjem/Dragsund er sett med prioritet nr. 13, og tiltak på Skinnstadreset er prioritert som nr. 39.

1.5 Fylkes-/regionale planar

Fylkesvegplanen for Møre og Romsdal 1998 – 2001 har som målsetting å redusere trafikkulykkene med 17% i høve til gjennomsnittet for perioden 1990-94. I følgje fylkesvegplanen bør det nyttast 8 millionar kroner til gang- og sykkelveggar, miljø, trafikktrygging- og kollektivtiltak.

Fylkeskommunen har også utarbeidd sin eigen handlingsplan for trafikktrygging. Gjennomføring av revidert handlingsplan vil krevje 5 millionar kroner i planperioden 1997-2000, dvs 1,25 mill/år.

1.6 Kommunale planar

Trafikktryggingarbeidet er sektorovergripande, og bør derfor samordnast med den øvrige kommunale planlegginga, t.d når det gjeld målsetjingar. Det inneber også at tiltak som krev økonomiske ressursar frå kommunen si side må innarbeidast i årlege budsjett og langtidsprogram. Skodje kommune har i økonomiplanperioden 20–2 - 2005 avsett 100.000,- til trafikktryggingstiltak for år 2002. Det er ikkje gitt prioriteringar for dei 3 siste år i økonomiplanperioden.

I kommuneplan for Skodje kommune er det ei målsetting å auke trafikktryggleiken for alle vegfarande. Det skal gjerast gjennom tiltak som gang- og sykkelvegutbygging, styrking av kollektivtrafikktiltak, veglysutbygging, å nytte offentleg tilskotsordningar og trafikkregulerande tiltak

1.7 Finansiering

Støtte til trafikktryggingstiltak (tidl. Aksjon skuleveg) vert brukt som eit aktivt verkemiddel for å betre trafikktryggleiken ved å stimulere det lokale trafikktryggingarbeidet. Desse midlane kunne brukast i tilknytting til fylkes- og kommunale veger, men vilkåret var vore ein eigendel på 20 % frå veghaldar. Frå 2002 vil ordninga bli lagt om, slik at kostnadane vert delte med 50% på kommunen, og 50% på stat/fylke. Midlar til trafikktrygging må no takast av rammeoverføringa til fylket, der det før var øyremerka tilskott.

Fylkeskommunen kan også delfinansiere trafikktryggingstiltak der kostnadene vert delte likt mellom kommunen og fylkeskommunen, såkalla "Mindre anlegg med 50% kommunedel.

Tildeling av slike midlar vil f.o.m. 2001 vere under føresetnad av at kommunene har egne, godkjende TS-planar. Når det gjeld eigendelane for tiltak på kommunale og fylkeskommunale vegar, er det avgjerande at det vert sett av midlar til dette i dei årlege budsjetta. Her er det mogleg for å få aktivert mykje statlege og fylkeskommunale midlar dersom kommunen klarer sin del av finansieringa.

2 ANALYSE

2.1 Vegsystemet

Trafikkmengder og lengder

Trafikkmengder for riks- og fylkesvegnettet er henta frå Statens vegvesen sine offisielle tal frå 2000, og går fram av tabell 2.1 nedanfor. For det kommunale og private vegnettet ligg det ikkje føre data om trafikkmengder.

Tabell 2.1 Riks- og fylkesvegar i Skodje. Lengder og trafikkmengder 2000.

Vegnr	Strekning	Lengde (km)	Årsdøgntrafikk (ÅDT)
E 39	Ålesund grense – Digernesskiftet × R661	8.67	6300
E 39	Digernesskiftet – Solnør × R661	7.05	45–0 - 4300
E 39	Solnør × R661 – Ørskog grense	1.25	4100
R656	Valle × E39 – Ålesund grense	8.45	870
R661	Digernesskiftet × E39 – Straumen × arm	2.81	2700
R661	Straumen × arm – Stette × F107	2.97	2300
R661	Stette × F107 – Haram grense	1.42	2400
R661	Solnør × E39 – Skodjevåg × F104	1.03	2300
R661	Skodjevåg × F104 – Skodje × F106	1.47	25–0 - 3000
R661	Skodje × F106 – Straumen × R661	3.50	30–0 - 1800
F104	Ørskog grense – Skodjevåg × R661	2.65	–0 - 300
F106	Skodje × R661 – Haram grense	9.54	250
F107	Stette × R661 – Ålesund grense	9.09	900
F110	Digernes × R661 – Ålesund grense	11.0	175

Gang- og sykkelvegnett

Det er bygd gang- og sykkelveg mellom Svorta og Valle, og med samband bort til Digernesskiftet. Parsellen mellom Digernesskiftet og Svorta er ein del av gamlevegen, og er privat eigd, men inngår naturleg i eit samanhengande gang- og sykkelvegnett. Det er vidare bygd gang- og sykkelveg langs R661 frå Grindvika gjennom Skodje sentrum, for det meste einsegn. Unntaket er strekninga Skodje ungdomsskule – Prestemarka. Det er behov for samanhengande gang- og sykkelveg rundt heile Skodjevågen både for arbeidssykling og rekreasjonssykling. Det er også behov for gang- og sykkelveg på strekninga Valle – Glomset.

Overordna vegnett

Kommunen har relativt mykje Europa-, riks- og fylkesvegar innanfor grensene sine. E 39 (E136) går gjennom kommunen. E39 og R661 med sin regionale og nasjonale transportfunksjon set sitt preg på trafikkbiletet i kommunen. Det gjev seg m.a utslag i at det er mange langvegsfarande og utanbygds trafikantar på vegane i kommunen. Ei stor del av dei har ikkje ærend i Skodje, og har som mål å komme fortast råd gjennom.

Aksellastrestrikasjonane på Skodjebruene fører til at mykje trafikk til og frå Haram og Giske som naturleg ville valt Skodjebruene vert tvinga til å køyre gjennom sentrum til Dragsundet. Realisering av ny bru med tilhøyrande veg er derfor svært viktig for miljø og trafikktryggleik i Skodje sentrum.

2.2 Utbyggingsmønster og arealbruk

Det er ein omtrent lineær samanheng mellom trafikkmengder og talet på ulykker. Det vil seie at når (bil)trafikkjen aukar, aukar talet på ulykker med ein viss faktor i høve til trafikkauken. Omfanget av biltrafikk heng igjen saman med mellom anna arealbruksmønsteret. På lang sikt er arealplanlegging det viktigaste fysiske verkemidlet for at samfunnet kan dekkje sitt transportbehov med minst mogleg trafikkarbeid. Arealplanlegging etter Plan- og bygningslova er det i første rekkje kommunane som står for. Kommunane rår med andre ord over eit viktig instrument for å betre trafikktryggleiken på lang sikt.

Skodje sentrum strekker seg frå Grindvika i vest til Skodjevågen i aust, og har den største konsentrasjonen av bustadar.

Bustadområda ligg hovudsakleg nord for rv. 661. Barneskule, ungdomsskule, barnehagar, og dag- og arbeidstilbod for menneske med psykisk utviklingshemming er i hovudsak konsentrert sør for riksvegen.

Det er såleis ein stor del barn, unge og andre menneske med særskilde behov, som kryssar den gjennomgåande riksveg 661 i Skodje sentrum dagleg. Dette gjer at det må stillast særskilde krav til trafikkmiljøet for at tryggleiken skal vere tilfredsstillande. Austre del av sentrum, frå Lia til Skodjevåg, har ikkje gang- og sykkelveg.

Det er forventa ei større utbygging av eit bustadområde i sentrum, sør for riksvegen, i nær framtid.

I gjeldande kommunedelplan for Skodjebygda er det planlagt framtidige bustadområde på begge sider av riksvegen i Grindvika. Sosiale relasjonar på tvers av riksvegen kan representere eit trafikktryggingproblem.

Valle har den nest største konsentrasjonen av bustadar i kommunen. Bustadområda ligg på aust og vestsida av riksveg 656. Barneskulen ligg i eksisterande bustadområde vest for rv.656.

Det er forventa ei utbygging av bustadområder på begge sider av riksvegen innanfor planperioden for trafikktryggingplanen. Den planlagde utbygginga er hovudsakleg konsentrert aust for riksvegen og skuleområdet, og samsvarar i stor grad med dei føringar som ligg i kommunedelplan for Svorta-Valle. Kryssingsbehovet er i hovudsak konsentrert til eitt punkt, der det bør vere mogleg å gjennomføre tiltak som gjer at tryggleiken vert tilfredsstillande.

Busetnaden på **Glomset** strekker seg i hovudsak frå Valle til Honningdalsneset. Busetnaden i sentrum av Glomset ligg hovudsakleg nord for riksveg 656, mens bustadområda som ligg mellom sentrum og Vallebygda er spreidd, og ligg sør for riksvegen.

Glomsetbygda soknar til Svorta skulekrins. Det er ikkje etablert gang- og sykkelveg mellom Vallebygda og bustadområda på Glomset.

Ein starta opp arbeidet med å etablere kommunedelplan for Glomset, m.a. med målsetting om å legge til rette for utbygging i Glomset krins. Statens vegvesen stiller krav til gang- og sykkelveg på strekninga, før det kan leggest til rette for utbygging av bustadområder mellom Valle og Glomset sentrum.

På **Stette** ligg det største bustadområdet vest for riksveg 661, og sør for fylkesveg 107. Det er ikkje godkjent kommunedelplan for området. Ein forventar likevel vekst i området, med ei naturleg utviding av eksisterande bustadområde sør for fylkesveg 107. Den gamle fylkesvegen er no kommunal, og vert nytta som tilkomstveg til bustadområda.

Utvikbygda er langstrakt, og busetnaden i området, som er spreidd, ligg hovudsakleg mellom fylkesveg 110 og sjøen. Det er ikkje gang- og sykkelveg langs denne fylkesvegstrekninga. Utvikbygda høyrer til Skodje skulekrins.

Det er ikkje utarbeidd kommunedelplan for Utvikbygda. Presset på tilrettelegging av bustadområder frå Digernes til Mørkeset har ikkje vore stort dei siste åra. Det er ikkje forventa større utbygging av nye bustadområder i Utvikbygda, men heller vekst i form av einskilde frådelingar og fortetting i eksisterande bustadområde.

Busetnaden i austre del av **Brusdal** ligg hovudsakleg nord for E39/136. Arealet vestover mot Ålesund grense er spreiddbygd ligg hovudsakleg mellom E39/136 og Brusdalsvatnet.

Brusdalsvatnet er drikkevasskjelde for Ålesundsområdet. Det er klausuleringsføresegner (Brusdalskjønnet) knytt til nedslagsfeltet til vatnet, som legg sterke føringar for arealbruken i området. Ein kan såleis ikkje rekne med særleg auke i busetjinga i denne delen av kommunen.

I **Engesetdalen** er busetnaden spreidd, og ligg hovudsakleg i tilknytning til den gjennomgåande fylkesveg 106. Arealet som ligg i tilknytning til eksisterande busetnad, frå Fylling til Stige ved Haram grense, har i kommuneplanen sin arealdel fått status som LNF-2 område. Innanfor LNF-2 området kan ein tillate spreidd utbygging til bustadføremål. Det er pr. i dag sporadisk vekst med moderat etterspurnad etter bustadtomter i dette området.

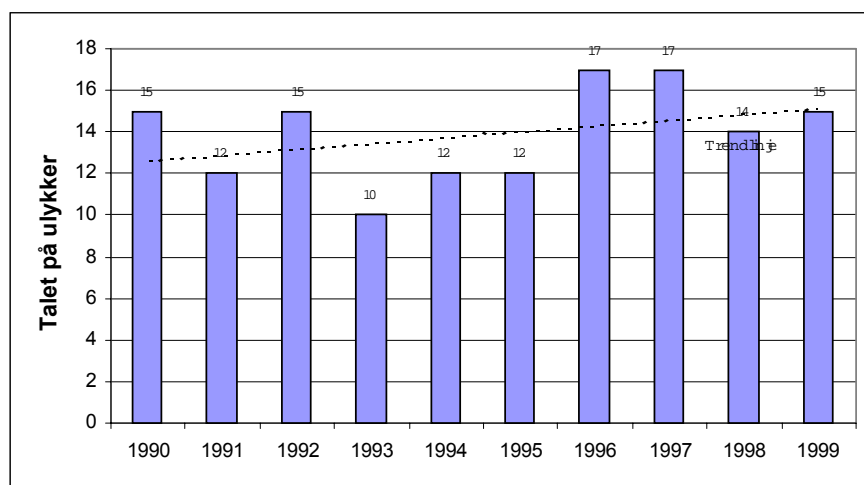
2.3 Ulykkesanalyse

Dei følgjande berekningane er utførte med bruk av Statens vegvesens ulykkesregister STRAKS. Registeret inneheld alle politirapporterte trafikkulykker med personskade.

Analysen byggjer i hovudsak på ulykkesdata for perioden frå 1990 til og med 1999. Figur 2.1 og 2.2 viser talet på ulykker og talet på skadde/drepne pr år for denne perioden. Av figurane framgår at det er ein del variasjonar frå år til år. Ulykkesmaterialet er for avgrensa i storleik til å kunne gjennomføre detaljerte analysar. Det er derfor hovudintrykka som blir presenterte og kommenterte vidare i dette kapitlet.

Fleirtalet av ulykkene fører til lettare personskade. Dette framgår av tabell 2.1. 186 av 225 skadde/drepne i 1990-99 er klassifiserte som lettare skadd. I same perioden vart 7 drepen i trafikken.

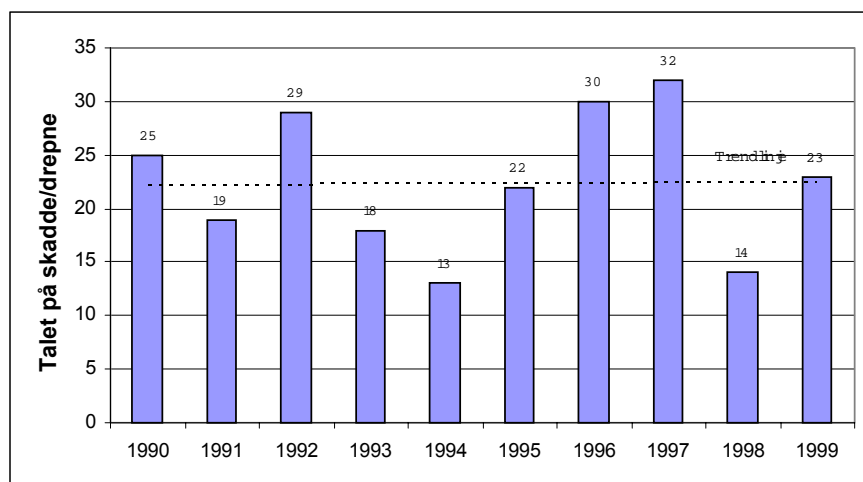
Figur 2.1 Talet på ulykker, Skodje 1990-99



Tabell 2.1 Fordeling av skadde/drepne etter skadegrad

År	Ulykker	Skadde/drepne	Drepne	Middels alv. skadd	Alvorleg skadd	Lett. skadd
1990	15	25	0	0	0	25
1991	12	19	1	1	3	14
1992	15	29	1	2	5	21
1993	10	18	0	0	4	14
1994	12	13	0	0	3	10
1995	12	22	0	1	4	17
1996	17	30	1	0	2	27
1997	17	32	2	1	4	25
1998	14	14	1	0	2	11
1999	15	23	1	0	0	22
Sum	139	225	7	5	27	186

Figur 2.2 Talet på skadde/drepne, Skodje 1990-99



2.3.1 Utviklingstrekk skadde/drepne fordelt på aldersgrupper

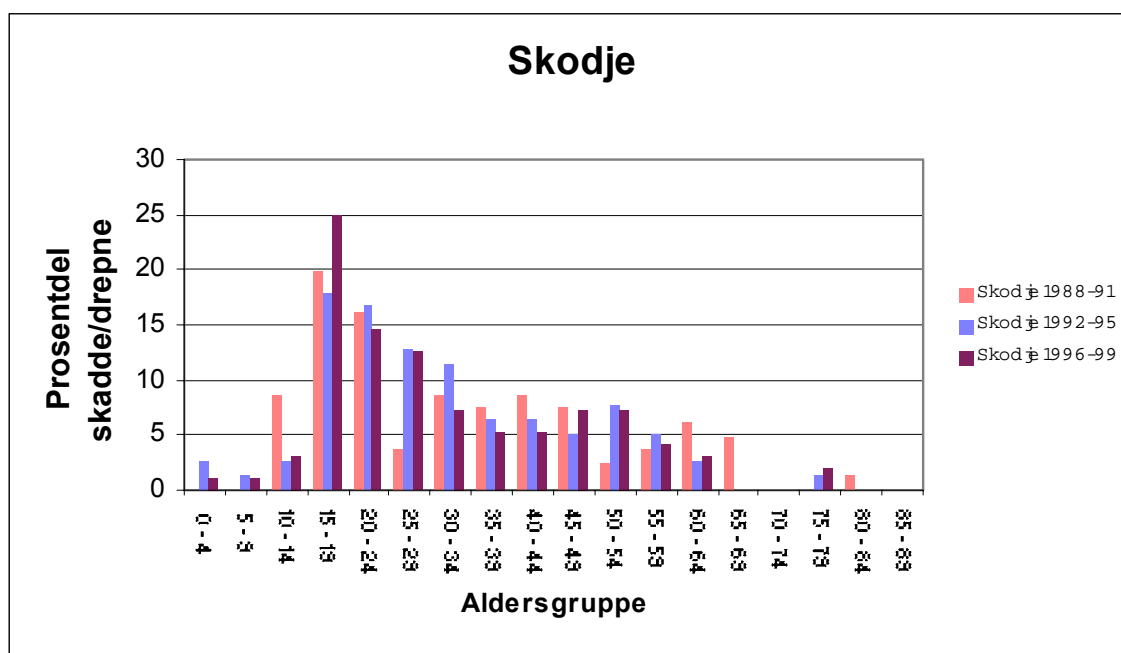
Figur 2.3 og figur 2.4 inneheld utviklingstrekk når det gjeld skadde/drepne i trafikkulykker i Skodje og i heile Møre og Romsdal.

Av figurane finn ein prosentdel skadde/drepne i ulike aldersgrupper for periodane 1988-91, 1992-95 og 1996-99.

Forklaringa på at kurvane i figur 2.3 er meir ujamne enn i figur 2.4 er at det har vore relativt få ulykker i Skodje, samanlikna med heile fylket.

Hovudintrykket både for Skodje og for fylket under eitt er at aldersgruppene 15-19 år og 20-24 år skil seg negativt ut med en høg prosentdel av dei som blir skadde/drepne i trafikkulykker.

Figur 2.3 Fordeling skadde/drepne i Skodje på aldersgrupper

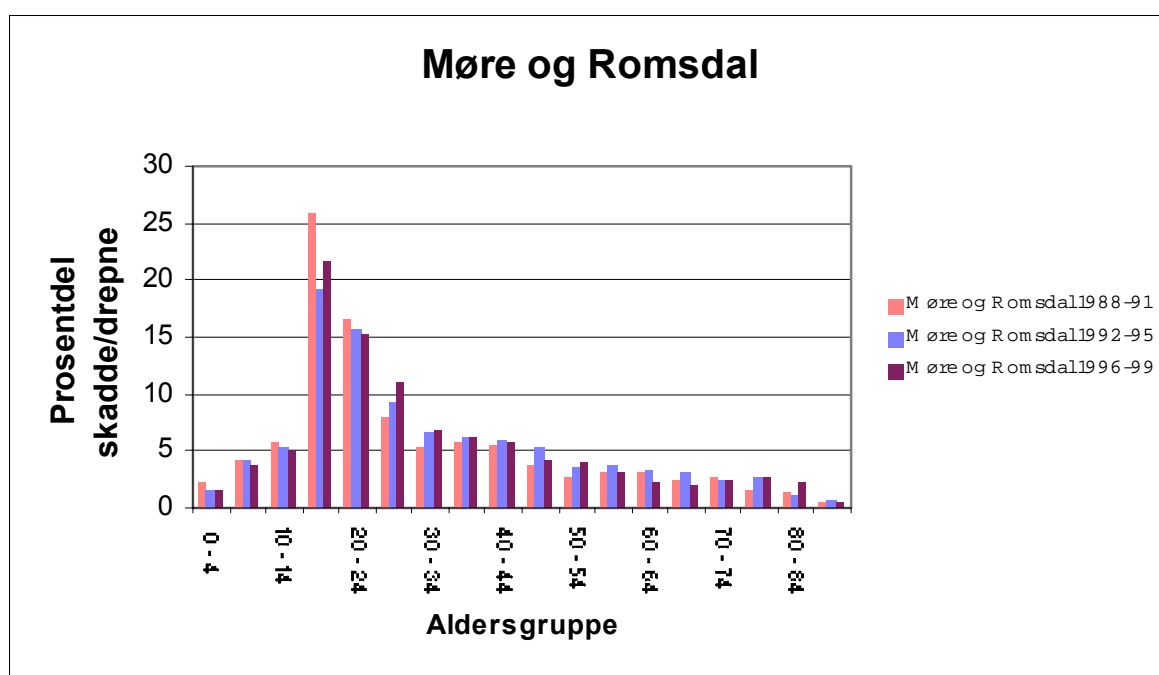


Samanlikna med resten av fylket har Skodje gått frå å ha ein prosentdel skadde/drepne i aldersgruppene 15-19 år og 20-24 år på eit lågare nivå enn fylkesgjennomsnittet til å ha ein prosentdel som ligg over fylkesgjennomsnittet. Dette framgår av tabell 2.2.

Tabell 2.2 Prosentdel skadde /drepne tilhøyrande aldersgruppene 15-19 år og 20- 24 år

År	Skodje	Møre og Romsdal
1988-91	36%	43%
1992-95	35%	35%
1996-99	40%	37%

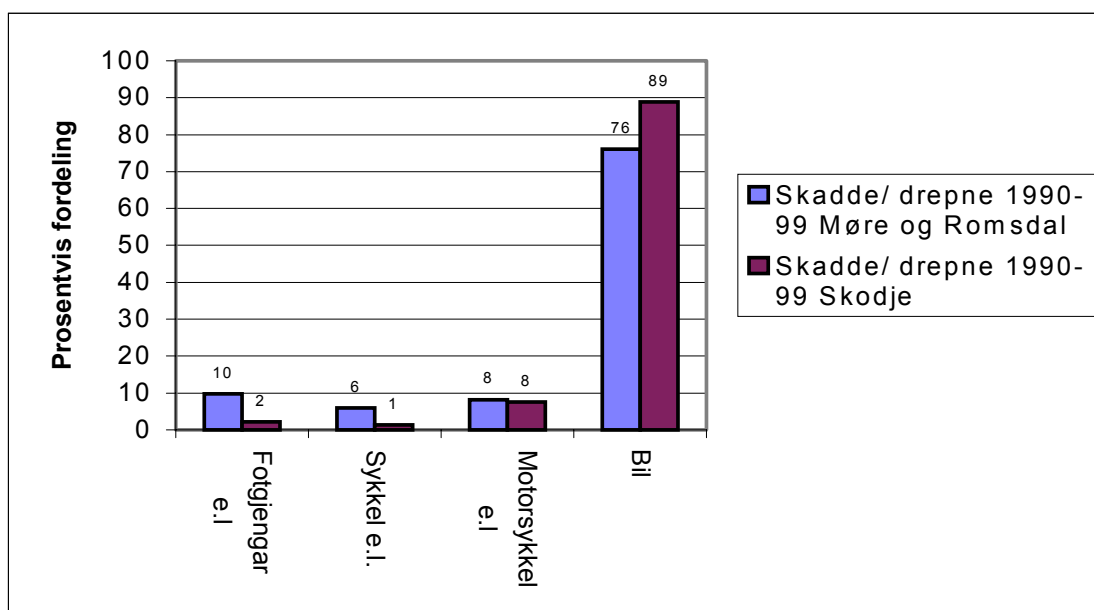
Figur 2.4 Fordeling skadde/drepne i Møre og Romsdal på aldersgrupper



2.3.2 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategoriar

Av figur 2.5 framgår at dei aller fleste skadde/drepne i trafikkulykker anten er bilførarar eller bilpassasjerar. 89% av dei skadde/drepne er bilførarar eller bilpassasjerar, 8% køyrer motorsykkel eller moped om laglag 1-2% ferdast som fotgjengarar eller syklistar. Tala for Skodje skil seg frå tala for heile fylket sett under eitt gjennom lågare del fotgjengar-/sykkelykker og høgare del bilulykker. På grunn av at tallmaterialet for Skodje er lite, kan tilfeldige variasjonar gi store utslag.

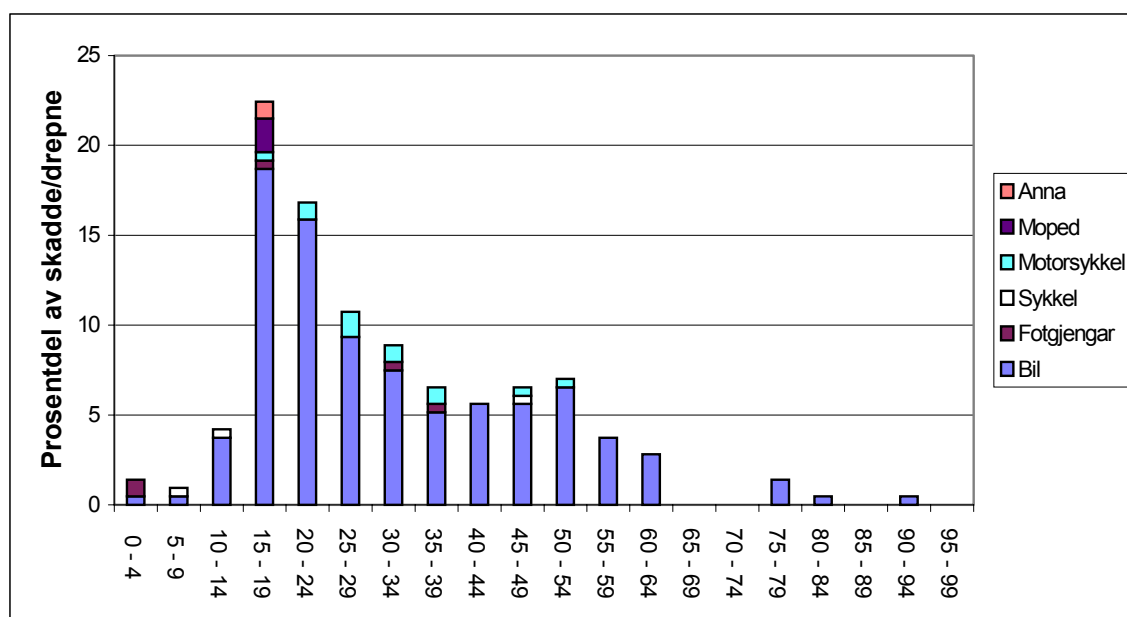
Figur 2.5 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori, Skodje 1990-99



2.3.3 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper

Som i figur 2.5 viser figur 2.6 at bil dominerer ulykkesbildet med omsyn på trafikantkategori. Heile 35% av dei skadde/drepne i trafikkulykkene er anten bilførar eller bilpassasjer i aldersgruppa 15-19 år eller 20-24 år.

Figur 2.6 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper, Skodje 1990-99

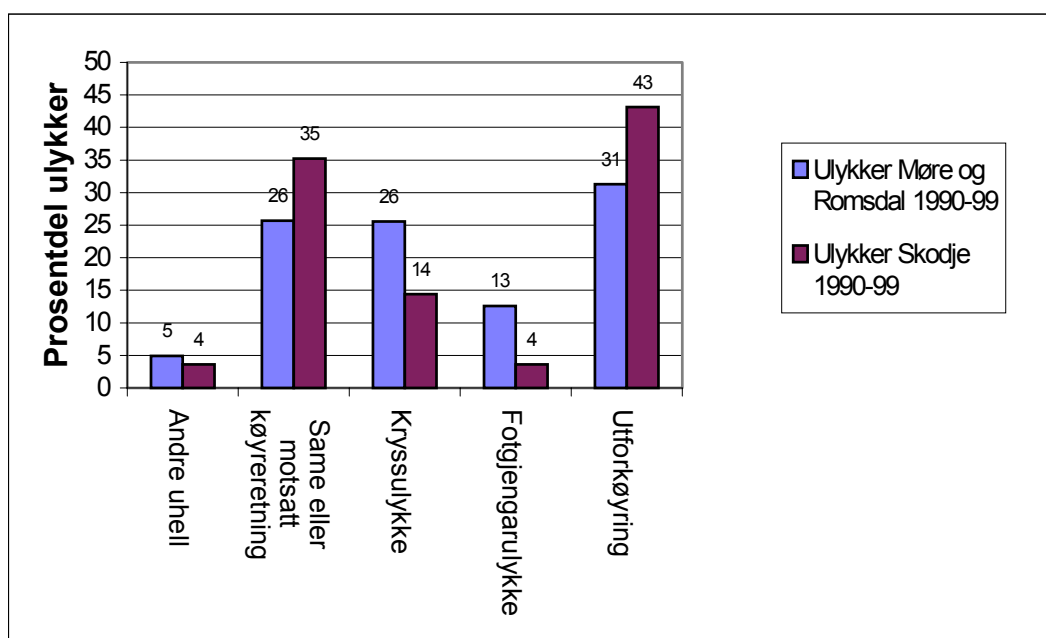


2.3.4 Ulykker fordelt på ulykkestype

Ved registrering av trafikkulykker vert dei klassifiserte ut frå kva slags type ulykke som har skjedd (uhellskode). Figur 2.7 viser fordeling av ulykkene på ulykkestype for Skodje og fylket totalt. For Skodje er utforkøyringsulykker den mest dominerande ulykkestypen. 43% av ulykkene er klassifiserte som utforkøyringsulykker, noko som er vesentleg over gjennomsnittet på 31% for heile fylket. Prosentdel ulykker med same eller motsatt køyreretning ligg og over gjennomsnittet for heile fylket. Prosentdel fotgjengarulykker og kryssulykker er vesentleg mindre i Skodje enn for heile fylket sett under eitt.

Skodje har stort sett same mønster som andre landkommunar i fylket når det gjeld fordeling på ulykkestypar – mykje utforkøyringsulykker og lite kryssulykker.

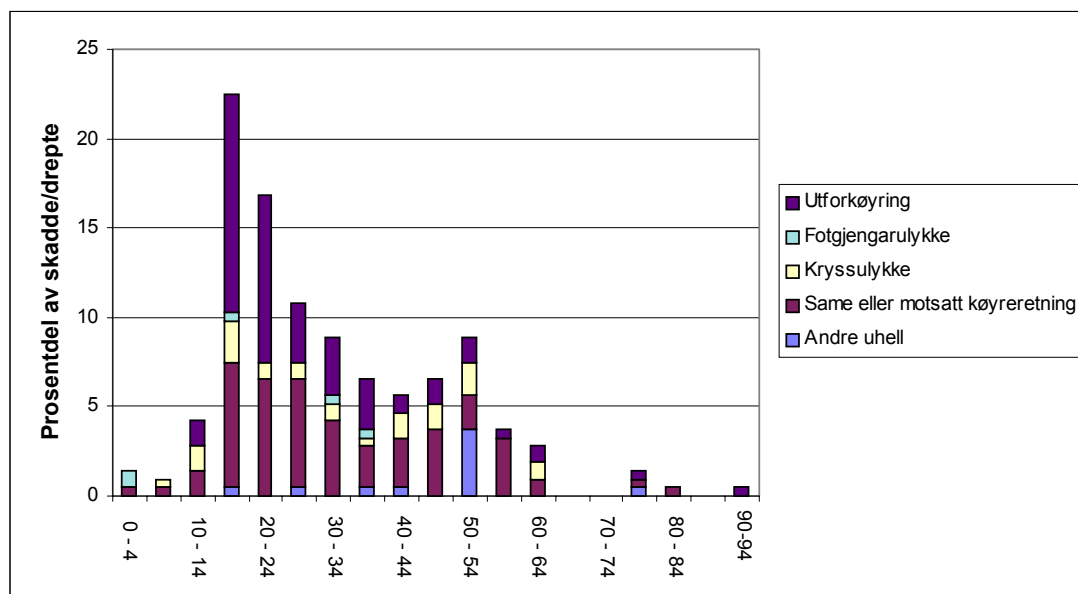
Figur 2.7 Ulykker fordelt på uhellskoder, 1990-99



2.3.5 Skadde/drepne fordelt på ulykkestype og aldersgrupper

21% av skadde/drepne i Skodje er knytta til utforkøyringsulykker med bil blant trafikantar i aldersgruppa 15-24 år. Dette må sjåast i samanheng med figur 2.7 og den høge andelen utforkøyringsulykker i Skodje samlikna med gjennomsnittet for fylket. Den same gruppa skil seg når det gjeld møteulykker med same eller motsatt køyreretning. For andre ulykkestyper er bildet meir nyansert med mindre konsentrasjonar om enkelte aldersgrupper. Figur 2.8 viser dette. I sum tyder dette på at unge bilførarar bør vere ei hovudmålgruppe i det haldningsskapande trafikktryggingarbeidet i Skodje.

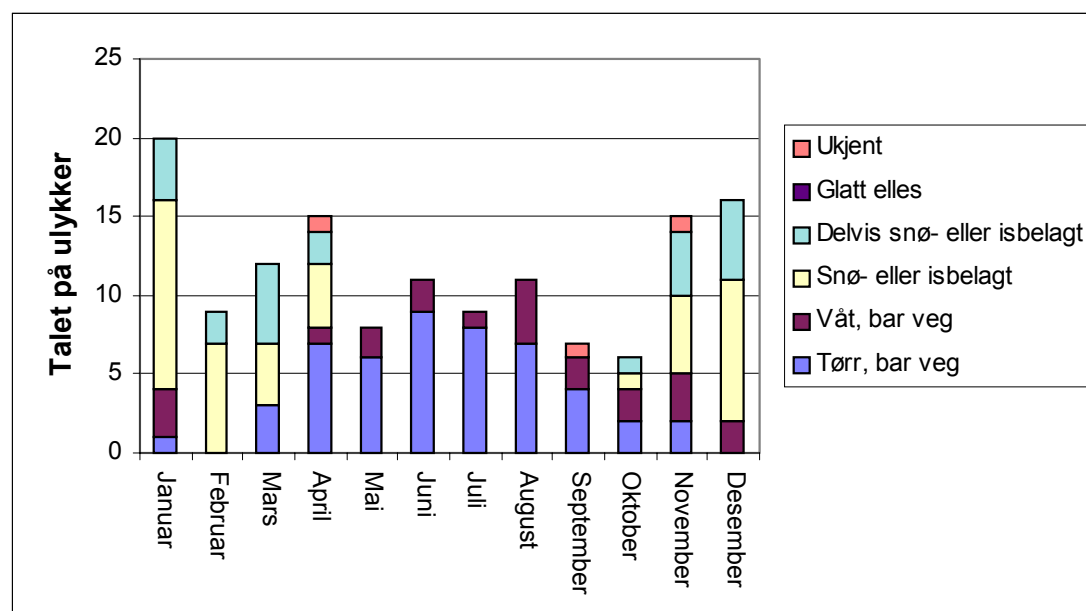
Figur 2.8 Skadde/drepne fordelt på uhellskoder og aldersgrupper, Skodje 1990-99



2.3.6 Ulykker fordelt på måneder og føretilhøve

Figur 2.9 viser fordeling av ulykker på måned og på føreforhold når ulykka skjedde. Av 139 registrerte ulykker i perioden 1990-99 har 20 skjedd i januar, 16 i desember og 15 i april og november. Fleirtallet av ulykkene i desember og januar har foregått på snø-/isbelagte vegar. Om våren og sommaren skjer dei fleste ulykkene på tørr, bar veg.

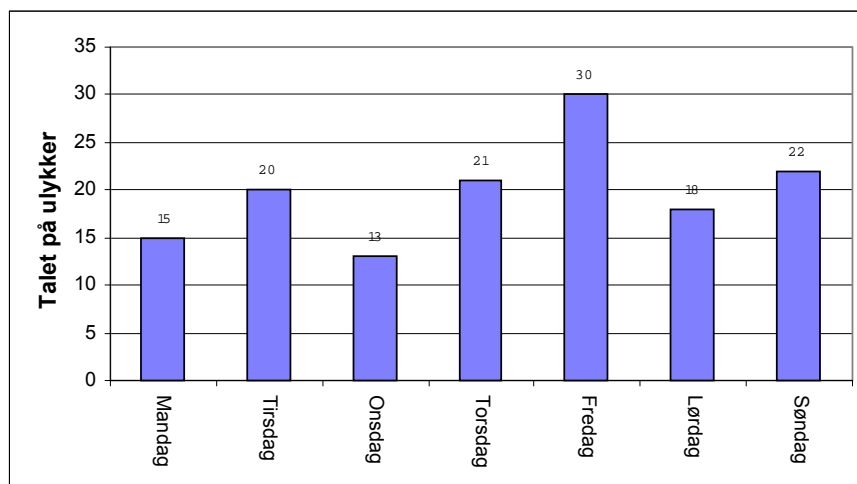
Figur 2.9 Ulykker fordelt på måneder og føreforhold, Skodje 1990-99



2.3.7 Ulykker fordelt på vekedag

Ulykkene i Skodje toppar seg på fredagar. Dette framgår av figur 2.10. Gjennomgang av materialet viser at av 18 ulykker i tidsrommet 20-07 natt til lørdag og natt til søndag så er 13 ulykker utforkøyringsulykker med einsleg køyrety kor føraren er i alderen 15-29 år. Eit bortfall av desse ulykkene ville kunne ha redusert ulykkesalet i Skodje med om lag 10%. Jamfør også pkt 2.3.5

Figur 2.10 Ulykker fordelt på vekedag, Skodje 1990-99



2.3.8 Ulykker fordelt på vegkategori

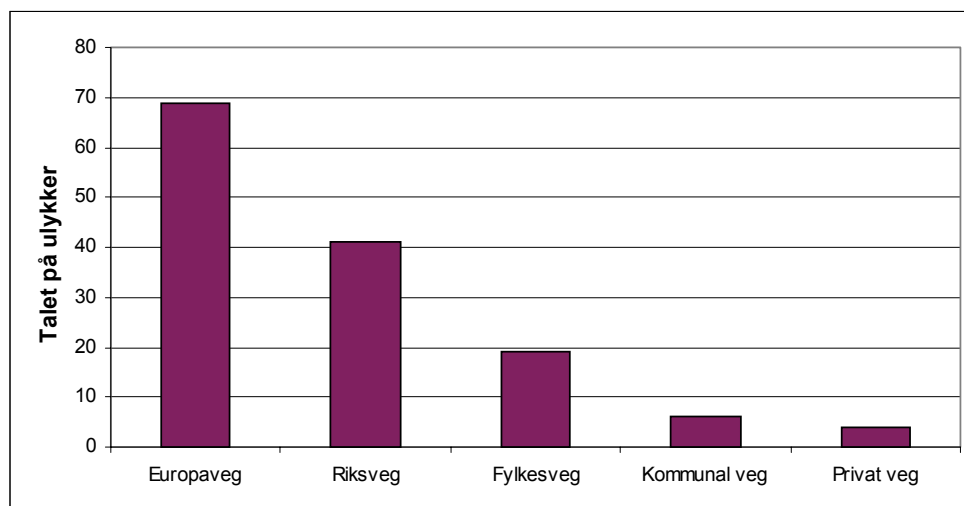
Av figur 2.11 framgår ulykker fordelte på vegkategori. Grunnlagsmaterialet er vist i tabell 2.3.

Tabell 2.3 Ulykker fordelt på vegkategori og år, Skodje 1990-99

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Sum
Europaveg	6	5	8	4	5	6	11	8	8	8	69
Riksveg	6	4	2	3	5	4	2	4	4	7	41
Fylkesveg	3	2	2	2	0	1	4	4	1	0	19
Komm.veg	0	0	3	1	1	1	0	0	0	0	6
Privat veg	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	4
Sum	15	12	15	10	12	12	17	17	14	15	139

Fleirtalet av ulykkene skjer på europaveg og riksveg. Dette skuldast at dette vegnettet har den største trafikken, og at det er nær samanheng mellom trafikkmengde og talet på ulykker, sjå også tabell 2.4.

Figur 2.11 Ulykker fordelt på vegkategori, Skodje 1990-99



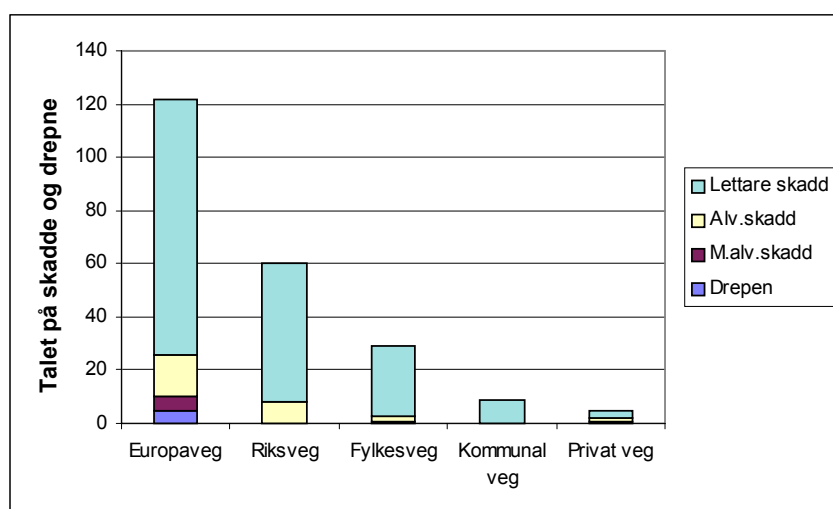
Figur 2.12 viser ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori. Talmaterialet framgår av tabell 2.4.

Tabell 2.4 Ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori, Skodje 1990-99

	Ulykke med drepne	Ulykke med svært alv.sk.	Ulykke med alv.skade	Ulykke med lettare skade
Europaveg	5	5	16	96
Riksveg	0	0	8	52
Fylkesveg	1	0	2	26
Komm.veg	0	0	0	9
Privat veg	1	0	1	3
Sum	7	5	27	186

Ulykker med drepne og med svært alvorleg skadde finn vi på europavegnettet. Dette kan ha samanheng med høgare fart, og som nemnt, større trafikkmengder/fleire utkørde kilometer på dette vegnettet.

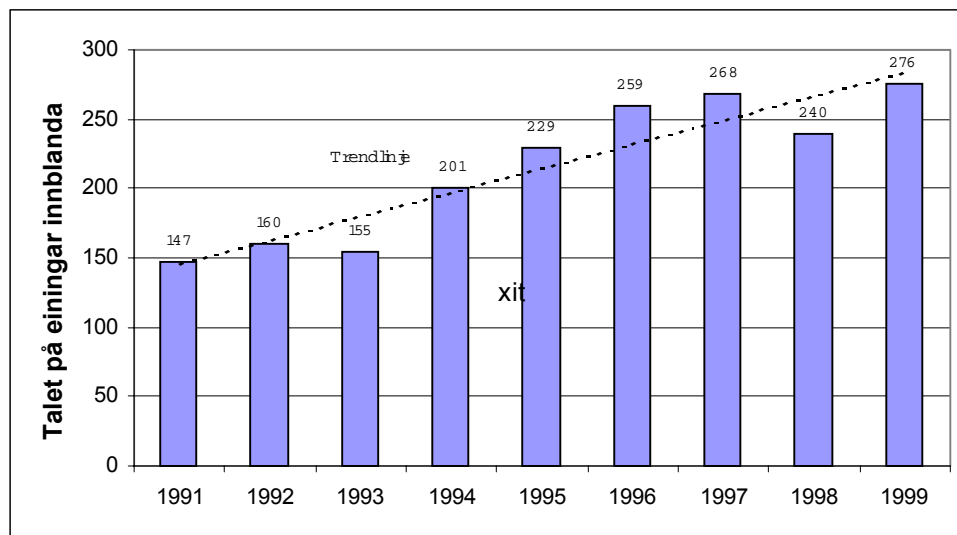
Figur 2.12 Ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori, Skodje 1990-99



2.3.9 Forsikringsuhell

Utviklinga i uhell i kommunen som er rapporterte til forsikringsselskapa går fram av figur 2.13 nedanfor. Auken i denne typen trafikkuhell har auka sterkt utover 1990-talet, og sterkare enn personskadeulykkene, jamfør figur 2.1

Figur 2.13 Einingar innblanda i forsikringsskadeuhell pr år



2.4 Konklusjon

Ulukkesanalysen viser at Skodje kommune skil seg ut med relativt mange utforkøyringsulykker. 35% av dei skadde og drepne er bilførarar eller passasjerar i bil i aldersgruppa 15 – 24 år. Fredag er den verste ulykkesdagen. Dette peikar i retning av at mange av ulykkene er knytt til ungdom og festkøyring. Denne typen ulykker har i liten grad årsak i manglar ved vegnettet eller køyretyet, men har samanheng med stort mot, feil haldningar og manglande erfaring som bilførarar.

Dette ulykkesbiletet sett i samanheng med kommunen sin økonomiske situasjon, viser at det i det lokale trafikktryggingssarbeidet bør leggjast hovudvekt på **opplæring og haldningsskapande arbeid**.

Eit verkemiddel for å førebyggje ungdomsulykker er å starte haldningsskapande arbeid tidleg, dvs i barnehagen og grunnskulen. **Haldningsskapande arbeid i skulen bør vere eit satsingsområde i det kommunale trafikktryggingssarbeidet.**

Både ulykker med gåande innblanda og ulykker med barn er lågare i Skodje enn i fylket elles. Det skuldast truleg at det vert utført mykje "trafikktryggingssarbeid" i form av henting og bringing med privatbil, og utstrakt bruk av skuleskyss. Denne transportverksemda skaper mykje trafikk, som i sin tur aukar talet på ulykker. Det er dessutan eit symptom på at barn til ein viss grad har innskrenka fridom til å ferdast. Ut frå dette er det naturleg at **tiltak som kjem barn og unge til gode får høg prioritet.**

2.5 Ulykkeskart Europa- riks- og fylkesveg Skodje 1990 -1999

Kartet viser ulykker på riks- og fylkesvegar som er meldt til politiet i Skodje kommune.

3 VISJONAR, MÅL OG TILTAK

3.1 Visjon

Visjon er eit *ønska framtidsbilette*, som t.d kan vere knytt til innbyggjarane si helse og trivsel eller andre parametrar som har med livskvalitet å gjere. Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) har ein visjon "Visjon 2030", som seier at i 2030 skal ingen bli alvorleg skadd eller drepne i trafikken. Med alvorleg skade er meint skader som er så store at dei fører til livsvarig mein. Dersom denne visjonen vert lagd til grunn på nasjonalt nivå, har det som konsekvens at han må gjelde også lokalt, dvs

Ingen skal bli drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Skodje kommune.

3.2 Hovudmål

I arbeidet med trafikktrygging treng ein mål der måloppnåing kan etterprøvast. Dette er imidlertid problematisk når det gjeld trafikktryggingarbeid dersom mål vert knytt til talet på drepne og skadde, fordi ulykkestala er kjenneteikna av stor variasjon frå år til år. Det gjeld sjølv på datagrunnlag som omfattar heile landet. For mindre kommunar seier det sjølv at uvisse vert endå mykje større. Endringar i ulykkesbiletet kan derfor i beste fall registrerast som ein trend over ein periode på fleire år.

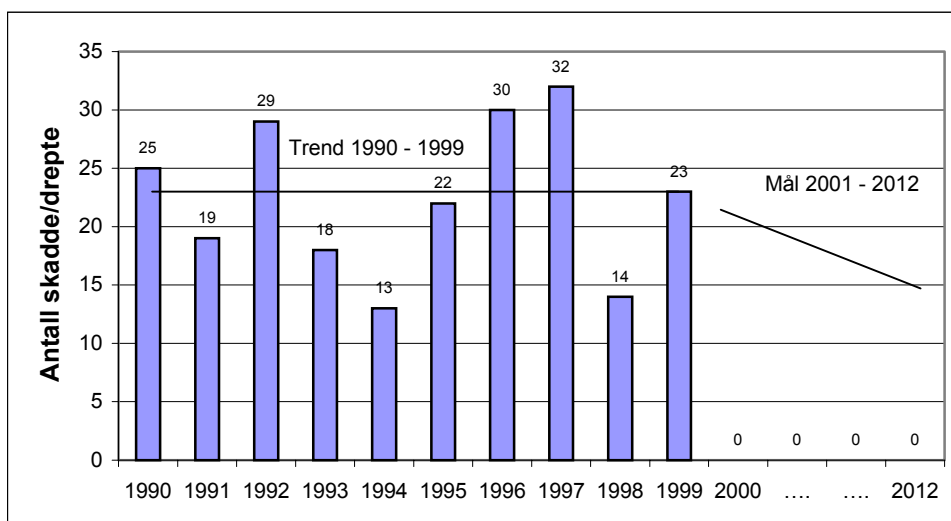
Ein annan måte å måle trafikktryggleik på kan vere indirekte gjennom indikatorar, t.d. endring i talet på fartsoverskridingar, endring i talet på rusa førarar m.m. Dette medfører imidlertid uvisse med omsyn til trafikkmengde, kontrollomfang, kontrolltidspunkt og stad, m.v.

Trendlina i figur 2.2 viser at talet på skadde og drepne i kommunen er svakt avtakande dersom ein ser 90-talet under eitt. Med dei atterhald som er nemnde ovanfor kan det vere naturleg å knytte eit hovudmål til desse figurane:

Omsynet til trafikktryggleik skal vere ein viktig premis i all verksemd driven av Skodje kommune. I samarbeid med aktuelle etatar og organisasjonar på alle nivå skal talet på trafikkulykker reduserast.

I figur 3.1 nedanfor er dette illustrert ved ein nedgang i ulykkene etter år 2001 når auka innsats i trafikktryggingarbeidet, som skal vere ein følge av trafikktryggingplanen, tek til å gjere utslag.

Figur 3.1 Utvikling skadde/drepne 1990 – 1999 og målsetti-g 2001 - 2012



3.3 Delmål

På vegen fram mot eit hovudmål vil det vere aktuelt å ha fleire sjekkpunkt undervegs. Desse delmåla bør vere meir kortsiktige , men samtidig etterprøvbare slik at dei kan følgjast opp.

Dette kan gjerast ved å knytte delmåla til gjennomføring av tiltak, dvs at mål er nådd når tiltak er gjennomført i ein på førehand bestemt gjennomføringstakt. Positiv verknad på ulykkene ligg implisitt i at tiltaka verkar sjølv om det ikkje er praktisk målbart for kvart einskild tiltak. Oppfølging og rapportering er omtala under kapittel 4.4.

3.4 Tiltak

Tiltak i planen går fram av kapittel 4, og er inndelt i 4 delkapittel: Opplæring , informasjon og haldningsskapande arbeid, kontroll og overvaking, organisatoriske tiltak og fysiske tiltak.

Ein stor del av tiltaka er retta mot barn og unge i ein opplæringssituasjon. Dette fordi ein erkjenner at haldningsskapande arbeid må ha eit langsiktig perspektiv. For øvrig er ikkje spesielle grupper som eldre og funksjonshemma trekt fram og særbehandla. Eldre er inga einsarta gruppe. Dei har svært ulike føresetnader som trafikantar avhengig av helse og bustad. Dei tiltak det er behov for som ledd i tilrettelegging for funksjonshemma vil i mange tilfelle ha meir karakter av framkommelegheit enn trafikktrygging.

4 HANDLINGSPLAN

Innleiing

Handlingsplanen er ein systematisk oversikt over kva **tiltak** det bør satsast på for å møte dei måla kommunen set seg, og ei tidfesting av gjennomføringa for den første perioden. Verksemda som vert driven av politiet, Vegvesenet og fylkeskommunen lar seg ikkje binde opp gjennom trafikktryggingplanen, men kommunen kan påverke gjennom dialog med desse aktørane.

Trafikktryggingstiltak på kommunale vegar, fylkesvegar og statlege vegar er sett opp i 2 kategoriar i dette plandokumentet.

Tiltaksliste/prosjektlister vert difor å sjå på som ei systematisk og **uprioritert** oversikt over behovet for trafikktryggingstiltak i kommunen og er vist i kap.4.6 – kap. 4.9. Oversikta omfattar både tema som ”opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid”. Tiltak i høve til ”kontroll og overvaking”, ”organisatoriske tiltak” og endeleg oversikt over ”fysiske tiltak”.

Det prioriterte handlingsprogramet for perioden 2003-2005, omfattar fysiske tiltak som kommunen ønskjer å arbeide med i dei næraste åra og er vist i eigen tabell i kap. 4.2.

4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2003 – 2005.

I økonomiplanen er det sett av 100.000 kroner av kommunale midlar for 2002. For dei 3 neste åra i økonomiplanperioden er det ikkje sett av midlar.

Med utgangspunkt i **uprioritert tiltaksliste** i kap.4.9, har ein sett opp handlingsprogram over fysiske tiltak som kommunen ønskjer å prioritere dei næraste åra.

HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2003 – 2005					
Pri	Prosjekt	År	Finansiering		Sum
			Kommune	Tilskotsmidlar	
1.	Utarbeide planar for trafikkavvikling i tilknytning til Svorta skule/ Valle barnehage og Stette skule og barnehage.	2003	60.000.-	60.000.-	120.000.-
	Trafikkvakt/trafikklys v/Svorta skule og Skodje barneskule.	2003	60.000.-	60.000.-	120.000.-
	Busslommer og gatelys i tilknytning til fylkes-og kommunale vegar.	2003	150.000.-	150.000.-	300.000.-
2.	Gangveg og parkeringsplass ved Prestemarka barnehage og Stadionområdet.	2004	250.000.-	250.000.-	500.000.-
	Trafikkvakt/trafikklys v/Svorta skule og Skodje barneskule.	2004	60.000.-	60.000.-	120.000.-
	Busslommer og gatelys i tilknytning til fylkes-og kommunale vegar.	2004	150.000.-	150.000.-	300.000.-
3.	Gjennomføring av trafikktryggingstiltak på Svorta skule/Valle barnehage og Stette skule og barnehage (Jmf. Pkt.1.)	2005	400.000.-	400.000.-	800.000.-
	Trafikkvakt/trafikklys v/Svorta skule og Skodje barneskule.	2005	60.000.-	60.000.-	120.000.-

4.2 Handlingsplan øvrige tiltak

Organisatoriske tiltak, og haldningsskapende og atferdsretta tiltak går fram av tabellene i kapittel 4.6 – 4.9. Mange av desse har preg av å vere kontinuerlege, og medfører ikkje alltid kostnader. Dei er derfor i liten grad prioritert etter år. Gjennomføringstakt eller frekvens går fram av kolonnen "Tidsperspektiv" i tabellane.

4.3 Organisering og oppfølging

Utarbeiding av ein trafikktryggingssplan er ikkje eit arbeid som kan avsluttast ein gong for alle. Planen må ajourhaldast og reviderast med jamne mellomrom. Trafikktryggingssarbeidet er også sektorovergripande, og det må etablerast system for oppfølging og rapportering på tvers av sektorane. Tiltak må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan, tiltaksplanar og årsmeldingar.

Det faste planutvalet er politisk utval for saksområdet trafikktrygging. Ansvar for oppfølging av planen bør derfor ligge hos planutvalet. Det praktiske arbeidet med oppfølging og rullering ligg til plankonsulentent.

Som nemnt under avsnitt 1.6 bør trafikktryggingssarbeidet integrerast i den øvrige kommunale planlegginga. Det inneber at tiltak må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan, tiltaksplanar og årsmeldingar. Ved rullering må trafikktrygging integrerast med rammeplan for barnehagar og grunnskule.

4.4 Konsekvensar for kommunale budsjett

Haldningsskapande arbeid blir ein integrert del av dei enkelte etatar sine budsjett. Etatane og tilhøyrande folkevalde organ, styrer dette gjennom årsbudsjett og økonomiplan (4 år) innafør sine rammer. Det er rekna med at samarbeidande etatar og organisasjonar utanfor kommunen set av nødvendige midlar for å følgje opp dei kommunale trafikktryggingssplanane. Innsatsen for betre trafikktryggleik blir dermed avhengig av kor mykje midlar kommunen kan disponere til dette føremålet.

Prioritert handlingsprogram for fysiske tiltak for åra 2003 – 2005 er vist i kap. 4.2. Tabellen syner forventa kostnader på dei prioriterte prosjekta.

Tiltaka som er sett opp i den uprioritert prosjektlista for ønska fysiske tiltak, vist i kap 4.9 i plandokumentet, er ikkje kostnadsrekna.

Som eksempel på kostnader på typiske trafikktryggingstiltaktiltak, tiltak som går fram av den uprioriterte tiltakslista i kap. 4.9, er det følgjande sett opp veiledande prisar på:

Busslomme	:	frå ca. 30.000.- kr til ca. 50.000.- kr. pr. stk.
Gatelys	:	frå ca. 12.000.- kr til ca. 15.000.- kr. pr. punkt..
Gang-og sykkelveg:	:	ca. kr. 4000.- . pr. meter.

Skodje kommune må sette av eigne midlar til trafikktryggingstiltak i sine budsjett for at det skal kunne søkjast om statlege tilskotsmidlar til tiltaka. Ein føresetnad for å få innvilga statleg tilskot er ein kommunal andel på 50%, og at tiltak er prioritert i kommunal trafikktryggingssplan.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
4.5 Opplæring, informasjon og haldnings-skapande arbeid							
Barnehagane, førskulebarn							
Trafikkopplæring skal integrerast i "Kommunal rammeplan for barnehagar i Skodje" ved rullering i 2002.	3-5 åringar ved alle barnehagane	2002→	Oppvekstsjefen	Styrarane			Målet er å sikre kontinuitet og langsiktig perspektiv i opplæring og haldnings-skapande arbeid gjennom en felles overbygning for trafikktryggingsarbeidet i barnehagane.
Motivere til medlemskap i Barnas Trafikkklubb	Alle 3-åringar med foreldre	2002→	Styrar	Trygg Trafikk Sponsorar	390 kr/barn for heile perioden frå 3 til 6,5 år.	Praksis i nokre barnehagar	Barnehagane oppmodast om å bruke materiellet i opplæring av 5-åringane
Bruke materiell frå Barnas Trafikk-klubb i trafikkopplæringa	5.-åringane	2002→	Pedagogisk leiar			Praksis i nokre barnehagar	

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg	Andre aktører	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Grunnskulen							
Rektor er trafikkansvarleg ved eigen skule		2002→	Rektor				Målet er å sikre kontinuitet og langsiktig perspektiv i opplæring og haldningsskapande arbeid gjennom en felles overbygning for trafikktrygging-arbeidet i skulane.
Trafikkopplæring skal vere ein integrert del av skulane sine planar	1. – 10. klasse	2002→	Rektor	Lærarar	Tiltaket er på plass i planverket ved alle skulane		
Trafikkopplæringstiltak som skal gjennomførast i løpet av grunnskulen Refleksdemonstrasjon. Utdeling av refleksvestar Gåtrening i nærmiljøet. Øve på trafikkreglane Øve på å bruke buss. Køkultur Trafikkteljing Lære å halde venstre side, bruke gangfelt og undergangar.	Småskuletrinnet	Årleg	Rektor Klassestyrar	Lensmannen Trygg Trafikk Sponsorar			Lensmannen vil delta i refleksdemonstrasjon, dele ut refleksvestar til nye 1. klassingar i oktober/ november kvart år.

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid Grunnskulen, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Sykkelprøve med sykkelkontroll. Øve på trafikkreglane	Mellomtrinnet	Årleg	Klassestyrar	Lensmannen, foreldre			Lensmannen vil delta i samband med sykkelprøve vår 4.klasse/haust 5. klasse
Trafikk og etikk som tema. Rus. Nytte tilbod utanfrå som "Ikkje tøft å være død", o.l Frivillig mopedopplæring Bruk av sikringsutstyr som refleksvestar og –brikker, sykkelhjelm og bilbelte	Ungdomstrinnet	Årleg	Rektor/ klassestyrar	Lensmannen Trafikktilsynet og køyreskolar Vegvesenet, Trygg Trafikk Helsesektoren			Lensmannen vil delta i samband med skulering i trafikk/etikk/rus

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Føraropplæring							
Repetisjonskurs for eldre bilførarar	Bilførarar over 60 år.	Årleg	Statens vegv, v/distrikts-leiar	Pensjonistfor., Trafikkskolar, Forsikring.			Trafikkskolane kontakter pensjonistlag og informerer om opplegget.
Aksjonar og kampanjar							
Refleksdemonstrasjon	1.-4. klasse	Kvart 4. år	Lensmann	Buss-selskap Statens vegv.			
Refleksaksjon med utdeling av gratis refleks	Alle trafikantar	Kvar haust	Teknisk avdeling/Trygg Trafikk	MA og NAF			

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid Aksjonar og kampanjar, framh.	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Haldningsskapande arbeid i næringslivet.	Alle arbeidstakarar	2001	Trygg Trafikk	Yrkesorg., NHO			Motivere til gåing og sykling til arbeid, erstatte reising i arbeid med telefonmøte og internetløyningar. Trafikktryggleik inn i HMS og bedriftene/etatane sin miljøprofil og etiske plattform. Eksempel Telenor.
Kampanje for betre tryggleik ved transport i regi av idrettslag	Leiarar, foreldre	2001	Trygg Trafikk	Idrettsorganisasjonane			
Jamnleg bruk av kommunal informasjonsavis/lokalavis/ internet om trafikktryggingsarbeid	Alle innbyggjarar i kommunen	2001	Prosjektgruppa				

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
4.6 Kontroll og overvaking							
Atferdskontroll av køyrande, syklande og gåande i nærleiken av skolar	Alle trafikantar	Hele året, men spesielt ved skulestart om hausten.	Lensmann				Tiltaket vert følgd opp av ein info. kampanje ved skulestart. Atferdskontroll bør også gjennomførast på andre stader der det er registrert konflikter bil/sykkel/gåande. Rapport og tilbakemelding frå lensmann og Vegvesenet vert sendt til Teknisk sjef.
Kontroll av tryggingstutstyr	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Lensmann Statens vegv.	Trygg Trafikk			Kontroll, teljing og utstyrsrettlegg (hjelm, bilbelte og sikring av barn i bil)
Politikontroll (m.a. retta mot "festkøyring" i helgane).	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Lensmann				Politikontroll er eit utvida omgrep der trafikkontroll er ein del av all personkontroll som politiet utfører.

Aktivitet/tiltak Kontroll og overvaking, framh.	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Politikontroll av respekt for vikeplikt for gangfelt.	All køyretrafikk	Årleg, ved skulestart	Lensmannen				
Kontroll av lastsikring.	Tungtrafikk, landbruks- trafikk	Årleg	Statens vegvesen, v/distr.leier	Politi			
Minst ein "gladkontroll" med info om trafikktryggleik og atferd.	Alle trafikantar	Årleg	Lensmann	Statens vegv. Trygg Trafikk NAF, MA Evt. andre			
Kontroll og oppfølging av riktig arbeidsvarsling	Off. etatar Entreprenører	Kontinuerleg	Statens vegv. v/distr.leiar Skodje komm.	Lensmann Arbeidstil- synet			
Kontroll av at trafikantane tek omsyn til arbeidsvarsling	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Lensmann	Statens vegv. Skodje komm.			
Automatisk trafikkontroll på E39 i Brusdalen	Alle trafikantar	Snarast	Statens vegvesen	Politi			

Aktivitet/tiltak 4.7 Organisatoriske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Trafikktryggingstiltak skal innarbeidast i kommunen sitt budsjett og økonomiske langtidsprogram	Representantar for sektorane med ansvar for gjennomføring og rullering av planen	2002, deretter kontinuerleg i samband med budsjett-arbeidet	Kommune-styret	Rådmannen greier ut korleis dette kan innarbeidast i eksisterande rutinar.			Sidan det faste planutvalet har eit ansvar for dette saksområdet er det naturleg at dei har det koordinerende ansvaret, med plankonsulenten utførande.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
4.8 Fysiske tiltak							
Samarbeid om fysiske tiltak							
Trafikktryggingmøte/-synfaring	Alle trafikantar	Kvart 4. år.	Statens vegv. v/distr.leiar	Lokale TS- med- arbeidarar og brukargrupper			
Drift og vedlikehald, generelt							
Kontroll av tverrfall i kurver ved dekkeleggjing og andre vedlikehaldsarbeid (Skodje har som dei fleste landkommuner høg andel utforkøyringsulykker).	Alle trafikantar	Kontinuerleg i samband med reasfaltering.	Statens vegv. trafikk- distriktet v/dekkeansv.				
Siktbetring i kryss og avkøyrslar bør innarbeidast som ein kontinuerleg aktivitet i drifta av vegnettet.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Statens vegv. trafikk- distriktet. Teknisk avdeling.	Innehavarar av hekkar.			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Skilting og oppmerking							
Utarbeiding av skiltplan for Skodje kommune	Alle trafikantar		Teknisk avdeling	Statens vegvesen			
Vurder plassering, sikt, oppmerking, belysning og skiltkvalitet ved gangfelt. Føresetnadane for dei enkelte gangfelt bør vurderast.	Gåande og syklande	2001	Statens vegv. Trafikkavdelinga, vegseksjonen Teknisk avdeling				Riktig plassering (spesielt ved busslommer) er viktig. Behova for gangfelt endrast over tid. Skilt eldre enn 15 år må byttasts ut!
Vurdere skilting og eventuelle fysiske hindringar på gang-og sykkelveggar	Gåande og syklande	2002	Statens vegvesen Teknisk avdeling				
Foreta ein kritisk gjennomgang av skilt og skiltvedtak på gang-og sykkelveggar	Gåande og syklande	2002	Vegkontoret, vegseksjonen				Skilt eldre enn 15 år må skiftast ut!

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktører	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Generelt lågare fart på riks- og fylkesvegnettet.	Alle trafikantar	2004	Statens vegvesen.	Teknisk avdeling, politikarane		Fartsgrense-kriteria er under revisjon. Forsøk med nedsett fart om vinteren blir evaluert i år 2000.	
Fartsgrense 30 km i alle bustadvegar	Alle trafikantar	Fullført i løpet av planperioden	Teknisk avdeling.	Politikarane, FTU			Redusert fart bør supplerast med fysiske fartsdemparar for å sikre reelt lågt fartsnivå.
Tiltak mot ulovlig reklame							
Auke innsatsen for å fjerne distraherande og sikthindrande reklame	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Statens vegv. Skodje kommune	Lensmann			Ved bensinstasjonar skal det etter avtale <u>ikkje vere bakkeståande reklame</u>
Belysning:							
Etablere nye veglysanlegg og utbetre eksisterande anlegg.	Alle trafikantar	2001 -	Statens vegv. Skodje kommune	Lokale organisasjonar			Prioritere skulenære område.
Brøyting og strøing							
Brøyte og strø sidevegane tidlegare, og samtidig med hovudvegane.	Alle trafikantar	Ved behov.	Teknisk avdeling	Brøyte-mannskap.			Innarbeidast i brøyte- og strørutinar

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Gang- og sykkelveggar							
Skuleveggar må sikrast med gang- og sykkelveggar i minst 4 km avstand frå skolane	1. - 10. klasse, alle gåande og syklande	Behovsreg. 2001	Teknisk avdeling.	Statens vegv.			G/s-vegar langs riksvegnettet inn i Nasjonal Transportplan v/neste rullering
Kartlegge manglar og uheldige løysningar som reduserer bruken av gang- og sykkelvegane	Gåande, syklande	Kontinuerleg	Statens vegv. Teknisk avdeling.				Standarden og vedlikehaldet bør være like bra som på bilvegen, også om vinteren. Spesiell merksemd bør rettast mot endepunkta og stader der gang- og sykkelvegen kryssar bilveg.
Betre vintervedlikehaldet der gang- og sykkelvegen går langs salta bilveg.	Gåande, syklande	Kontinuerleg	Statens vegv.				Salting gjer bilvegen fortar bar. Dersom gs-vegen er glatt eller dårleg brøyta vil det få gåande og syklande til å nytte bilvegen.
Sikre, opparbeide og merke etablerte snarveggar	Gåande, (syklande)	Kontinuerleg	Skodje kommune, Teknisk avdeling	Statens vegv.			Låg kostnad og lite planlegging. Snarveggar bør ha ein fleksibel og uformell status.

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktører	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Kryss/avkøyrslar:							
Planleggje og gjennomføre trafikktryggingstiltak i kryss, Spesielt ved skolar og barnehagar. Sikker kryssing av skuleveg.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Veghaldar				Aktuelle tiltak: fartsgrense, kanalisering, forbikøyringslomme, skilting (m.a. gangfelt)
Vurdere ordning med trafikkvakter ved utsette krysningpunkt på skuleveg.	Skuleborna		Teknisk avdeling Statens vegvesen				
Prioritere siktrydding i kryss (sommar/vinter) og møte- og forbikøyringssikt på vegstrekningar generelt.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Veghaldar				Forbetring av vintersikt må takast opp med brøytarane. Snølagring må gjerast utanfor frisktsonene i kryss.
Siktutbetring eller sanering av avkøyrslar med dårleg sikt generelt	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Teknisk avdeling.				Gjeld avkøyrslar frå kommunale veger.
Kollektivtrafikk:							
Generell nyetablering/utbetring av busslommer med leskur	Alle bussbrukarar		Statens vegvesen, fylkeskommunen.	Skodje kommune, Teknisk avdeling.			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Arealdisponering/byggesaker:							
Ta vare på trafikktryggleiken Gjennom planlegging og lokalisering av offentlege bygningar	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker.	Skodje kommune.				Dette området er forsømt i mange kommunar m.a. ved bygging av nye skolar der det ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til trafikksikring.
Bruke arealplanlegginga som verkemiddel for å minimalisere transportomfanget ved tilrettelegging av nye byggeområde.	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker.	Skodje kommune.				Jfr. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging. Rundskriv T-5/93 frå Miljøverndepartementet.
Tiltak for personar med bevegelsehemming							
Tiltak for funksjonshemma og eldre. Nedsenka kantstein, ramper og lignende.	Alle trafikantar		Statens vegvesen Teknisk avdeling				

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Europaveg	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
E39/E136							
Håhjem Industripark. Kanalisering av kryss.	Køyretrafikken		Statens vegvesen				Fullføring av veganlegg Valle-Håhjem. Prioritet 1 på Ev i kommunen si handsaming av NTP
E39/E136 × Rv 661 Dragsundet. Omlegging av europavegen, ny bru og to-planskryss. Alternativt kanalisert plankryss.	Køyretrafikken		Statens vegvesen	Småbåt foreiningar, Friluftsrådet, Kyst- direktoratet			I tillegg til betre trafikktryggleik vil prosjektet vere til stor nytte for småbåttrafikken. Prioritet 2 på Ev i kommunen si handsaming av NTP
Dragsundet - Håhjem industripark. Gang- og sykkelveg.	Gåande og syklande		Statens vegvesen				Viktig ledd i samanhengande gang- og sykkelveg rundt Skodjevågen. Prioritet 3 på Ev i kommunen si handsaming av NTP
Tøssesvingen. Utbedring	Køyretrafikken	2003	Statens vegvesen				Gjennomføring ligg inne i handlings-program for 2003, prioritet 5 på Ev i kommunen si handsaming av NTP
Solnør Gaard (golfbana). Utbetre avkøyning.	Køyretrafikken		Statens vegvesen	Golfklubben			Prioritet 4 på Ev i kommunen si handsaming av NTP

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Europaveg	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktører	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
E39/E136, framhald							
E39/E136 × veg til Brusdal. Kanalisering av kryss.	Køyretrafikken		Statens vegvesen				Et av flere tiltak i Brusdalen, som har prioritet 7 i NTP
Skindstadreset. Krabbefelt	Køyretrafikken		Statens vegvesen				Prioritet 39 i NTP

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Riksvegar	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Rv 656							
Valle – Indrevik. Gang-og sykkelveg.	Gåande og syklande		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 5 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Indrevik - Glomset. Gang-og sykkelveg.	Gåande og syklande		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 7 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Valle. Tiltak for å sikre tryggare kryssing. Gangfelt.	Gåande og syklande		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			(Bustadområdet aust for rv 656 og skuleområdet vest for riksvegen). Fartsgrense 40 km/t og fartsdempar dimensjonert for buss bør vurderast. Prioritet 3 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Valle-Magerholm. Vegutbetring.	Alle trafikanter		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 8 på Rv i kommunen si handsaming av NTP

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Riksvegar, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Rv 661							
Digernesskiftet-Straumen- Stette. Omfattar nye bruer og ny veg. Gjennomføring av vedteken reguleringsplan. Digernesskiftet – Straumen Gang –og sykkelveg	Alle trafikantergrupper Gåande og syklende	2006 – 2011	Statens vegvesen Statens vegvesen	Teknisk avdeling Teknisk avdeling		Vedteken regulerings- plan Planarbeid er oppstarta	Prioritet 1 på Rv i kommunen si handsaming av NTP. Prioritert i handlingsplan for perioden 2006 – 2011. Prioritet 2 på Rv i kommunen si handsaming av NTP. Prioritet 26 i NTP.
Skodje aust (Lia-Vågskrysset). Gang-og sykkelveg	Gåande og syklende		Statens vegvesen	Teknisk avdeling		Planarbeid er oppstarta	Prioritet 4 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Skodje sentrum – Dragsundet. Utviding av vegen. Fotgjengarovergangar(særskilt i sentrumsområdet)	Alle trafikantergrupper		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 4 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Vågskrysset Dragsundet. Gang- og sykkelveg	Gåande og syklende		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 4 på Rv i kommunen si handsaming av NTP
Skodje sentrum. Fortau langs sørsida av riksvegen.	Gåande og syklende		Statens vegvesen	Teknisk avdeling		Regulerings plan er godkjend.	Prioritet 6 på Rv i kommunen si handsaming av NTP

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Riksvegar, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Rv.661 × kommunal veg gjennom Stettebygda. Betring av sikt, sikringstiltak ved busshaldeplassane. Fotgjengar over-og undergang samt utbetring av kryss. Rv. 661 Stette –Stette Industriområde Gatelys	Alle trafikantar Alle trafikantar		Teknisk avdeling/ Statens vegvesen Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Gang-og sykkelveg Grindvika Straumen. Nedsett fart og fotgjengarovergang Straumen.	Gåande og syklende		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Fylkesvegar	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktører	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Fv 104: Skodjevåg - Ørskog grense							
X Skodjevåg - Plassebakken. Gang-og sykkelveg. Nedsett fartsgrense til 30 km/t	Gående og syklande		Statens vegvesen				
Plassebakken barnehage. Busslommer, gatelys og sikringstiltak.	Alle trafikantar		Statens vegvesen				
Fv 106 Skodje – Haram grense.							
Ollmanngjerdet - X rv.661(Skodje sentrum). Gang-og sykkelveg. Gatelys	Gående og syklande		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Trafikkavvikling ved Skodje Kyrkje	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Skodje sokneråd Skodje kommune			Skodje sokneråd har starta opp arbeidet med planlegging av sjølve kyrkjeområdet m.a. med tanke på betring av parkeringstilhøva.
Skogstad i Engesetdal. Busslomme.	Busspassasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 4 på Fv.
Skogstad i Engesetdal. Gatelys	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Fylkesvegar, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Ved Engeset Venteskur	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Engeset Gatelys	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Skogstad i Engesetdal. Nedsett fartsgrense.	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Ekroll. Busslomme.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Ekroll. Gatelys	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved kryss til Storsætra. Busslomme.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved kryss til Storsætra. Gatelys	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Stige. Busslomme.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Stige. Gatelys	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Fylkesvegar, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Fv 107							
Ved Opskar. Busslommer og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Stavset. Busslommer og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Steinset. Busslommer og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Ved Mauren. Busslommer og gatelys .	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Fv 110: Digernes - Ålesund grense.							
Innvik. Busslomme og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 1 på Fv.
Utvik. Busslomme og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 1 på Fv.
Tøssebro. Busslomme og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 1 på Fv.
Juvågen. Busslomme og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 1 på Fv.
Mørkeset. Busslomme og gatelys.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Del av prosjekt med prioritet 1 på Fv.
Frå X Rv.661 til Ålesund grense Sikringstiltak/ autovern	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Fylkesvegar, framhald	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Fv 111 Brusdal vest - Ålesund grense.							
Brusdal skule. Opparbeiding av busslomme.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			Prioritet 3 på Fv i kommunen si handsaming av NTP.
Slettebakken. Opparbeiding av busslomme.	Buss- passasjerar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			
Frå Fv.111 til Ålesund grense Gatelys og forkjørsvveg	Alle trafikantar		Statens vegvesen	Teknisk avdeling			

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Kommunale vegar	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Tiltak (m.a. tilkomstveg og parkering) i nærområdet til Svorta barneskule og Valle barnehage.	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Tiltak (tilkomstveg/parkering) i tilknytning til Skodje barneskule og Skodje barnehage.	Alle trafikantar		Teknisk avdeling			Plarbeid er utført	Asplan Viak har utarbeidd planar for trafikkavviklinga i området.
Tiltak (tilkomstveg/parkering) i tilknytning til Stette barneskule – og barnehage.	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Trafikkregulering ved Skodje barne- og ungdomsskule. 240 m ny veg for buss/drosje med fortau nord for skolen	Alle trafikantar	2002	Teknisk avdeling			Del-prosjektet er utført.	Delprosjekt i ei større plan for trafikkregulering i skuleområdet med sikte på differensiering av trafikken mht trafikantgrupper og målpunkt.
Prestemarka barnehage og Stadionområdet Gangveg og parkeringsplass	Alle trafikantar		Teknisk avdeling			Plarbeid er utført	
Kommunal veg på Stette Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Kommunal veg til Langnes Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Stette Industriområde Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				

Aktivitet/tiltak Fysiske tiltak Kommunale vegar	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
Kommunal veg til Nes Gatelys/ Nedsett fart i tunområda	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Kommunal veg til Beite og Grasdal Gatelys Breidare veg og betre vedlikehald Sikringstiltak – elv ved Beitevegen.	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
X Rv. 661 – Liabakken Gang-og sykkelveg og fotgjengarovergang	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Kommunal veg "Gamle Brusdalsvegen" Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Kommunal veg til Håemshøgda/Roaldfeltet Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				
Kommunal veg "Gamlevegen i Lia" Gatelys	Alle trafikantar		Teknisk avdeling				

Vedlegg 1