

Kommunedelplan for trafikksikkerhet og forbyggende arbeid

2010-2014

Averøy kommune



Innholdsfortegnelse	Side
1.0 Innledning	4
2.0 Trafikksikkerhetsarbeidet	5
<i>2.1 Generelt</i>	<i>5</i>
<i>2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Averøy</i>	<i>5</i>
<i>2.3 Arbeidet med planen</i>	<i>6</i>
<i>2.4 Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet fremover</i>	<i>7</i>
<i>2.5 Sentrale planer</i>	<i>10</i>
<i>2.6 Regionale planer</i>	<i>10</i>
<i>2.7 Kommunale planer</i>	<i>11</i>
3.0 Kommunen – trekk ved trafikkbildet	12
<i>3.1 Generelt</i>	<i>12</i>
<i>3.2 Veinettet</i>	<i>12</i>
4.0 Ulykkeskartlegging	14
<i>4.1 Antall ulykker fordelt på årstall</i>	<i>14</i>
<i>4.2 Kategori - skadegrad</i>	<i>15</i>
<i>4.3 Antall ulykker fordelt på måned</i>	<i>16</i>
<i>4.4 Trafikantgruppe – skadegrad</i>	<i>17</i>
<i>4.5 Aldersgruppe – skadegrad</i>	<i>18</i>
<i>4.6 Aldersgruppe – trafikantgruppe</i>	<i>19</i>
<i>4.7 Veg – skadegrad</i>	<i>20</i>
<i>4.8 Ulykkeskart</i>	<i>21</i>

5.0 Visjoner og mål	22
<i>5.1 Visjon</i>	22
6.0 Handlingsplan	25
<i>6.1 Innledning</i>	25
<i>6.2 Handlingsplan, fysiske tiltak 2010-2014</i>	25
<i>6.3 Konsekvenser for kommunale budsjett</i>	25
7.0 Prioriterte tiltak	26
7.1 Investering/driftstiltak, fylkesveger	26
7.2 Investering/driftstiltak, kommunale veger	27
8.0 Notat	28

1.0 Innledning

Kommunedelplan for trafikksikkerhet og forebyggende arbeid 2010-2014 er andre generasjons trafikksikkerhetsplan for Averøy kommune. Den første trafikksikkerhetsplanen ble vedtatt i Averøy kommunestyre sak 028/03 – 30.06.03. Denne ansees nå som utdatert da trafikksituasjon og trafikkmengde har endret seg mye siden 2003.

Planen, som er en revisjon av eksisterende trafikksikkerhetsplan for Averøy, skal være et viktig styringsverktøy for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Den skal blant annet vise hvilke områder og tiltak som prioriteres kommende år.

Møre og Romsdal fylke krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale midler, herunder tilskudd fra 'Aksjon skoleveg' skal være forankret i kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert.

Trafikksikkerhetsplanen vurderes årlig av de aktuelle interne administrative høringsinstanser samt Forvaltningsutvalget som fungerende trafikksikkerhetsutvalg i Averøy kommune. Sistnevnte jf. delegasjonsreglement.

Averøy kommune viderefører visjonen fra eksisterende trafikksikkerhetsplan:

Ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken i Averøy kommune.

2.0 Trafikksikkerhetsarbeidet

2.1 Generelt

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der "Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til "Aksjon skolevei". I år 2000 ble det fra Samferdselsdepartementet anbefalt at en kommunal trafikksikkerhetsplan skulle ligge til grunn for å få ut "Trafikksikkerhetsmidler". Fra og med 2001 har det vært en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Statens Vegvesens veileder til utarbeiding av KTP (Kommunal Trafikksikkerhetsplan) skisserer følgende forhold som var viktig i ved utarbeidelse av eksisterende trafikksikkerhetsplan:

- En forankring på høyt politisk og administrativt nivå i kommunen
- En organisering av arbeidet og en planprosess som gir tverretattlig medvirkning og "eiere" til alt innhold i planen
- At planen utformes som en del av kommuneplanen og revideres på linje med denne

Arbeidet med å redusere trafikkulykkene er et nasjonalt prosjekt som pågår kontinuerlig. I en kommune vil ulykkestallene variere mye fra år til år. Ulykkene rammer oftest tilfeldig og uventet. Den eller de som blir rammet av ei ulykke, kan i tillegg til økte kostnader til livsopphold og pleie, får store problem med daglige gjøremål som igjen fører til redusert livskvalitet. Pårørende blir påført store ulemper av både praktisk og fysisk karakter.

2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Averøy.

Hensikten med revisjon av trafikksikkerhetsplanen er å ha et oppdatert redskap for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Gjennom planen vil en kunne prioritere blant de mange prosjektene som venter på å bli realisert.

Økonomiske virkemiddel virker nesten alltid sterkt motiverende. I økonomiplanen er det satt av 150 000 kroner per år i økonomiplanperioden til trafikksikkerhetstiltak. Dette er en liten sum i forhold til å få realisert tiltak. Likevel vil det med kommunal egeninnsats i prosjektering og planlegging virke stimulerende for å utløse statlige midler.

Det er en god del "uvettig kjøring" etter veiene i kommunen, og det kan slik sett være et tidsspørsmål før noe alvorlig skjer i trafikken. Når det blir tenkt trafikksikkerhetstiltak, blir det i all hovedsak tenkt fysiske tiltak som nedsatt fartsgrense, fjerning av ting som hindrer fritt oversyn i farlige veikryss, veilys, busslommer, gangfelt osv. Dette vil virke forebyggende for konkrete veistrekninger og spesifikke områder. Likevel må det presiseres at mange av trafikkulykkene, kanskje de fleste, skyldes en atferd som ikke er forenlig med trygg trafikk. Derfor blir det holdningsskapende (det atferdsendrende) arbeidet minst like viktig som de fysiske tiltakene.

2.3 Arbeidet med planen

Averøy formannskap vedtok i sak 59/2010 – 07.06.10 oppstart planarbeid, kommunedelplan for trafikksikkerhet og forebyggende arbeid 2010-2014.

Rådmannen har delegert ansvar for planarbeidet til arealplanlegger. Revidert utkast vil i hovedsak basere seg på den eksisterende planen med en gjennomgang av tiltaksliste og innarbeiding av nye tiltak.

Oppstart planarbeid ble kunngjort i Tidens krav 09.06.10 med en frist for innspill satt til 23.07.10 (6 uker).

Kommunen har mottatt 5 merknader til planarbeidet. Alle merknadene er forslag til konkrete tiltak hvorav noen har stått på prioriteringslisten i gjeldende trafikksikkerhetsplan siden 2003 uten å bli iverksatt.

2.4 Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet fremover

Møre og Romsdal fylke

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) er et politisk utvalg med fem faste medlemmer fra samferdselsutvalget, og som har ansvar for å koordinere og være pådrivere for alt trafikksikkerhetsarbeid i Møre og Romsdal. Dette innebærer bl.a. å stimulere og støtte alt kommunalt og frivillig trafikksikkerhetsarbeid i fylket. FTU skal ellers uttale seg i saker som er viktig for trafikksikkerheten.

Fylkeskommunen har også følgende oppgaver:

- Ansvar for fylkeveinettet
- Utarbeide samferdselsplaner for fylket.
- Ansvar for kollektivtrafikken
- Ansvar for skoleskyssen og andre transportløyve
- Ansvar for videregående skoler
- Ansvar for forebyggende helsearbeid

Statens vegvesen

- Ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier og gang- og sykkelveier i sammenheng med riksveinettet.
- Utføre trafikksikkerhetstiltak som veilys, busslommer, rekkverk m.m.
- Bistand til fylkeskommune og kommuner.
- Føreropplæring og førerprøver.
- Trafikantveiledning og trafikkontroller.
- Informasjon og kampanjer.
- Kjøretøykontroll

Kommunen:

- Planlegging, bygging, drift og vedlikehold av kommunale veier og gang- og sykkelveier langs disse.
- Vedtaksmyndighet i arealplanlegging.
- Sørge for trafikksikkerhetstiltak som veilys, fartsregulering m.m.
- Står for opplæring i grunnskolen.
- Ansvar for elevenes sikkerhet mellom skolen og heimen.
- Utarbeidelse og gjennomføring av kommunal trafikksikkerhetsplan.
- Teknikk-, plan- og miljøutvalget (TPM) er tillagt det politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Politiet/lensmannen:

Politiet sitt arbeid er av stor betydning for trafikksikkerheten på Averøy. Organiseringen av lensmannskontorene er under omlegging og bemanningen ved lensmannskontoret i kommunen er alvorlig redusert i løpet av 2010. Politimesteren for Nordmøre og Romsdal hevder at tjenestetilbudet til innbyggerne skal bli like god og helst bedre. Averøy kommune har en helt klar forventning om at tilstedeværelsen av politi på Averøy blir like godt som før, og da særlig for folks generelle sikkerhet og for trafikksikkerheten spesielt. Politiet må regelmessig og aktivt overvåke trafikken på Averøy ved kontroller, og også være en partner for skoler og frivillige organisasjoner i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. Politiet bør også regelmessig patruljere Averøy på samme måte som det praktiseres i Kristiansund. Politiet bør også være en mer synlig del av redningsetatene i Averøy.

- Gjøre forebyggende trafikksikkerhetsarbeid.
- Foreta farts- og atferdskontroll og rådgiving.
- Informasjon og kampanjer mot ulike målgrupper.

Trygg Trafikk

- Ansvarlig for å koordinere det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.
- Yte trafikkfaglig bistand til barnehager og skoler gjennomkurs og materielltilbud.
- Drive med informasjonsvirksomhet overfor trafikantene.
- Hjelp kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Andre viktige aktører:

- Foreldre/foresatte.
- Ungdomsrådet
- MOT
- Bilorganisasjonene.
- Forsikringsselskapene.
- Trafikkskolene.
- Transportnæringa.
- Redningstjenesten.
- Media.

2.5 Sentrale planer

NASJONAL HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2002 – 2011.

Formålet med planen er å presentere et stort spekter av effektive trafikksikkerhetstiltak som det skal satses på i planperioden. En annen hensikt er å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019 (NTP)

Presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk og er et verktøy for prioritering, utbygging, drift og vedlikehold av den statlige transportstrukturen.

2.6 Regionale planer

TRANSPORTSTRATEGI FOR GÅANDE OG SYKLANDE I MØRE OG ROMSDAL 2010 – 2019.

Strategien legger opp til at det i den neste 10-årsperioden skal bygges vesentlig mer gang- og sykkelveier langs riks-, fylkes- og kommuneveier enn i de foregående 10 år. Behovet for, og betydningen av, gang- og sykkelveier skal alltid vurderes i forbindelse med investeringstiltak i veisystemet.

I transportstrategien tillegges disse kriteriene størst vekt ved prioriteringer av tiltak:

- En radius på 4 km rundt grunnskoler, 6 km rundt videregående skoler.
- etablering av sykkelnett inn til byer, større tettsteder og store arbeidsplasskonsentrasjoner.
- Sammenhengende gang- og sykkelveinett i bygder/mindre lokalsamfunn.
- Skilting og tilrettelegging av gjennomgående sykkelårer i fylket.
- Etablering av reiselivspakker.

FYLKESDELPLAN TRANSPORT MØRE OG ROMSDAL 2002 – 2011.

Formålet med planen er å samordne statlige, fylkeskommunale og kommunale virkemiddel sammen med de ulike sektorene for å utvikle de beste transportløsningene for brukerne. I kap. 4.2.3 står følgende:

- Det skal utviklas ei samanhengande gang- og sykkelnett
- Byggje gang- og sykkelveggar der omsynet til trygghet gjer dette anudsynt
- Skilta sykkelruter
- godt vedlikehald på gang- og sykkelveggar.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR FYLKET

Denne har vært til behandling i samferdselsutvalget og vedtatt i fylkestinget i april 2010.

2.7 Kommunale planer

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende, og må derfor samordnes med den øvrige kommunale planlegginga. Det innebærer at tiltak som krever økonomiske ressurser fra kommunen må innarbeides i årlige budsjett og langtidsprogram. Trafikksikkerhetsplanen blir derfor grunnleggende for planlegginga innenfor disse områdene når det gjelder arbeidet med trafikksikkerhet. Trafikksikkerhet inngår også som en viktig del av kommunens generelle veiledningsansvar.

Kommuneplanen er det vanligste overordna styringssystemet for kommunal arealplanlegging til vei-infrastruktur. Traseer til framtidige gang- og sykkelveier må merkes tydelig på kart som viser kommunikasjonssystemet i kommune(del)planer. Denne trafikksikkerhetsplanen inngår som ei tematisk kommunedelplan i kommunens planverk.

3.0 Kommunen – trekk ved trafikkbildet

3.1 Generelt

Som nevnt i FS-sak 59/2010 har Averøy kommune et desentralisert bosettingsmønster. Denne bostrukturen fører til at innbyggerne må forflytte seg etter vei uansett hva man skal delta i. Dette fører til flere motoriserte kjøretøy på veiene. Det offentlige transporttilbudet er blitt bedre, men har fortsatt et stykke igjen for å bli et fullverdig alternativ til privat biltransport. Kommunens innfartsåre fra Kristiansund som til og med 2009 foregikk med ferge er nå erstattet med fastlandsforbindelse gjennom Atlanterhavstunnelen. Fergeforbindelsen førte i sin tid til biltrafikk i puljer med høy hastighet. Denne situasjonen er etter tunnelåpningen, endret til det bedre.

Kollektivtrafikktilbudet på vei er bedret mellom Bruhagen og Kristiansund, men fremdeles er det mulig å fremme kollektivbruken ytterligere. Kommunen har sammen med fylkeskommunen og Nettbuss fått midler fra ordningen ”Kollektivtransport i distriktene” i 2010 for prosjektet ”Knutepunkt Bruhagen”. Kommunen har også søkt om midler fra BRA-ordningen for investering i ny bussterminal i Bruhagen. En del av prosjektet er også utprøving av bestillingsruter på Averøy.

For å redusere behovet for økt privatbilisme, og økte transportbehov vil kommunen aktivt jobbe med samordnet areal-og transportplanlegging som en integrert del av kommunens overordna arealplanlegging. I den forbindelse blir lokalisering av handelsvirksomhet og tjenesteytende næringer svært sentralt.

3.2 Veinettet

Veinettet i Averøy kommune består av 29,0 km riksveg, 89,0 km fylkesveg og 79,5 km kommunale veger. **Fra og med 2010 er alle riksveger definert som fylkesveger. Det betyr at det totalt er 118,5 km fylkesvei i Averøy.**

I Averøy kommune er det bygd 2,1 km gang- og sykkelveg i forrige planperiode. Dette er et godt steg i riktig retning, men likevel er behovet for flere gang- og sykkelsamband prekært. Med flere km med gang – og sykkelveier ville en også fått flere til å ta seg fram og tilbake fra skolen ved egen hjelp. Helseaspektet ved dette må også vektlegges, både for skoleelever og befolkningen for øvrig. Gang – og sykkelveier er også løsninga på mange av de påpekte trafikkfellene som er rapportert inn etter kunngjøring av oppstart planarbeid.

Standarden på riksvegene er av middels/dårlig kvalitet dersom man tar veibredde og veidekke i betraktning. På noen strekninger er kvaliteten svært kritikkverdig på grunn av svinger og vegetasjon nært vegbanen.

Fylkesvegene har i likhet med riksveg heller utilfredsstillende standard. En del veistrekningsforringes sikkerhetsmessig på grunn av innsnevring i bergskjæringer og store nivåforskjeller over korte avstander. Når det gjelder veidekke vil noen fylkesveier få fast dekke i løpet av 2011.

Det kommunale vegnettet har fast dekke på ca 25% av veiene. Dette er ikke tilfredsstillende etter dagens standard og må utbedres på et generelt grunnlag. Det kommunale vegnettet utgjør ca 40% av all offentlig vei i Averøy kommune. Kun en liten prosentandel av ulykkene forekommer på det kommunale vegnettet.

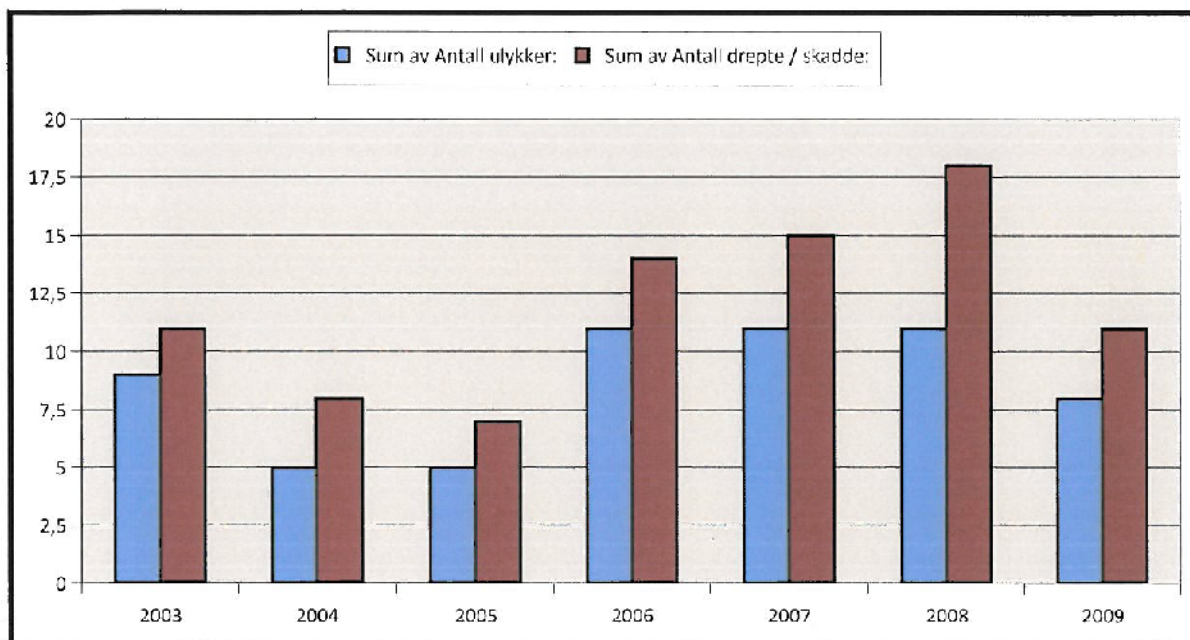
Ut fra den foreliggende ulykkesstatistikken for Averøy 2003-2009 er det tydelig at majoriteten av alle ulykker forekommer på nettopp fylkesveinettet i kommunen. Da spesielt på FV 64 som også utgjør den lengste separate veistreknings i kommunen.

4.0 Ulykkeskartlegging

Følgende presentasjoner er utarbeidet av Statens vegvesen, plan- og trafikkseksjonen v/Marianne Amundsen. Statistikken viser trafikkulykker med personskade for perioden 2003-2009.

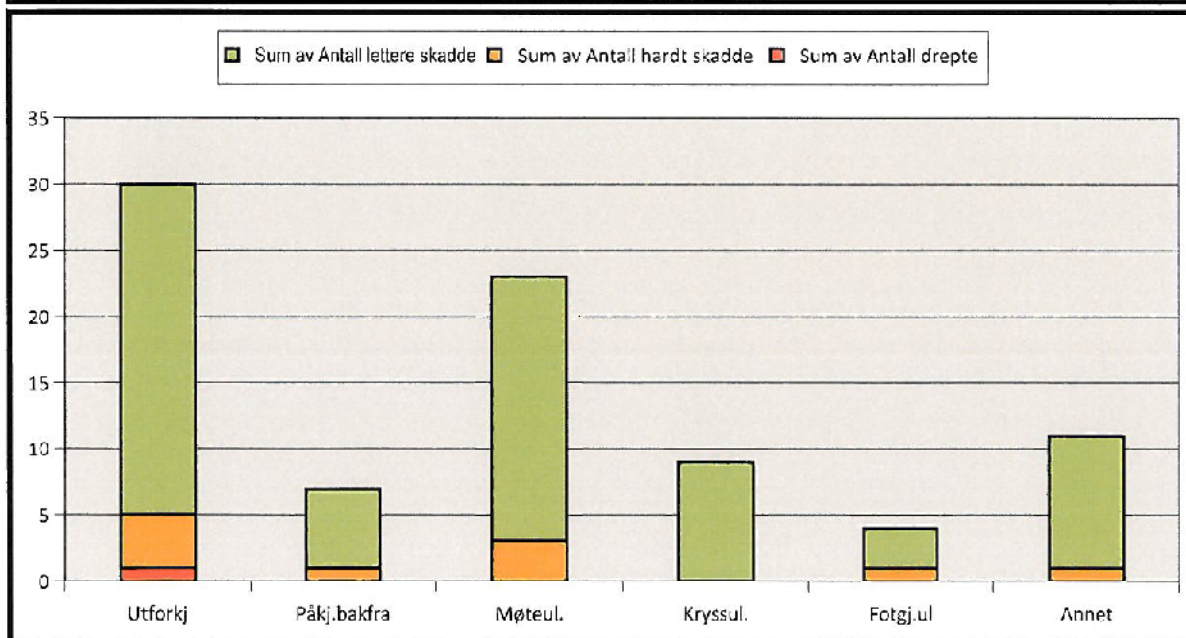
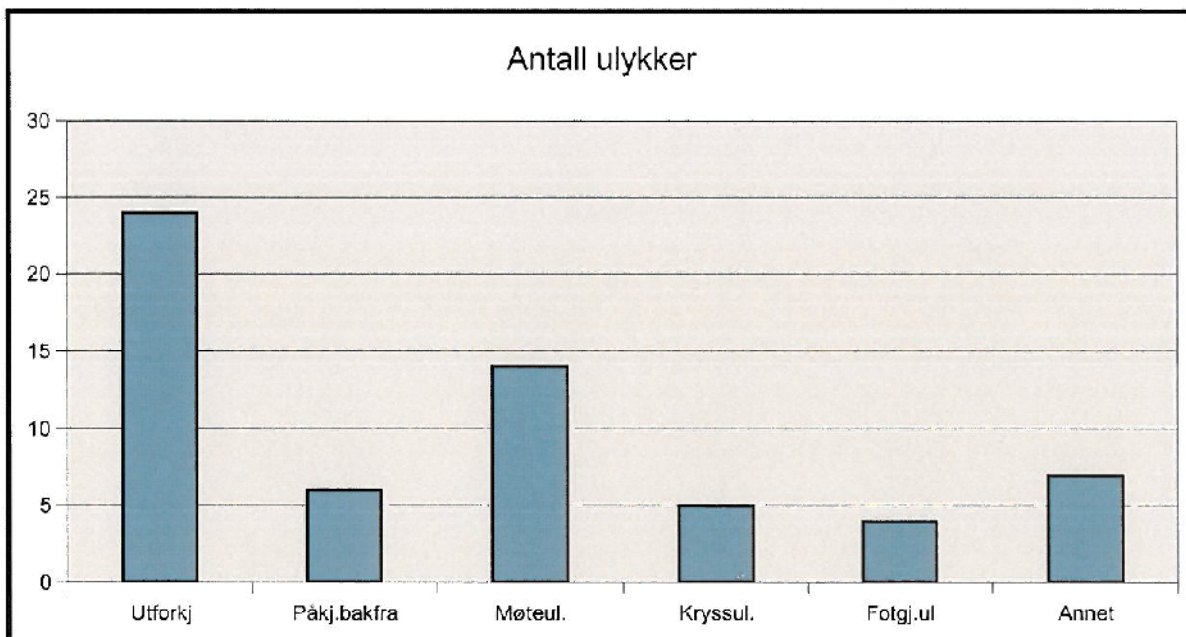
4.1 Antall ulykker fordelt på årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
2003	9	11	0	0	0	11
2004	5	8	0	0	0	8
2005	5	7	0	0	2	5
2006	11	14	0	0	2	12
2007	11	15	0	0	4	11
2008	11	18	1	0	0	17
2009	8	11	0	0	2	9
Sum	60	84	1	0	10	73



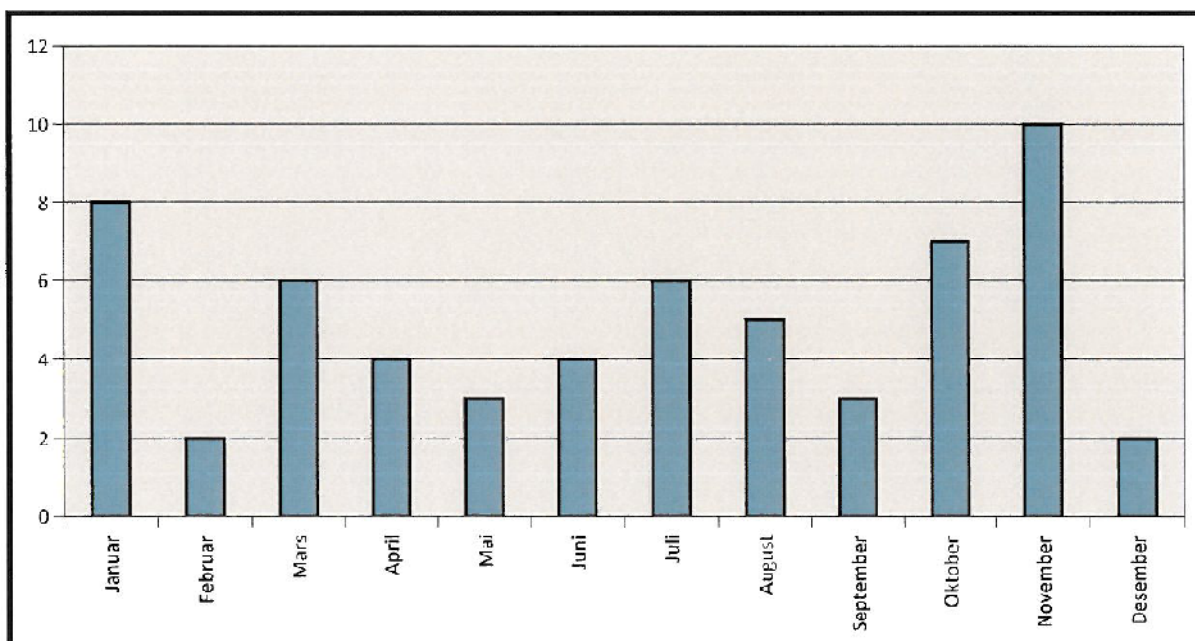
4.2 Kategori- skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	7	11	0	1	10
Fotgj.ul	4	4	0	1	3
Kryssul.	5	9	0	0	9
Møteul.	14	23	0	3	20
Påkj.bakfra	6	7	0	1	6
Utforkj	24	30	1	4	25
Sum alle	60	84	1	10	73



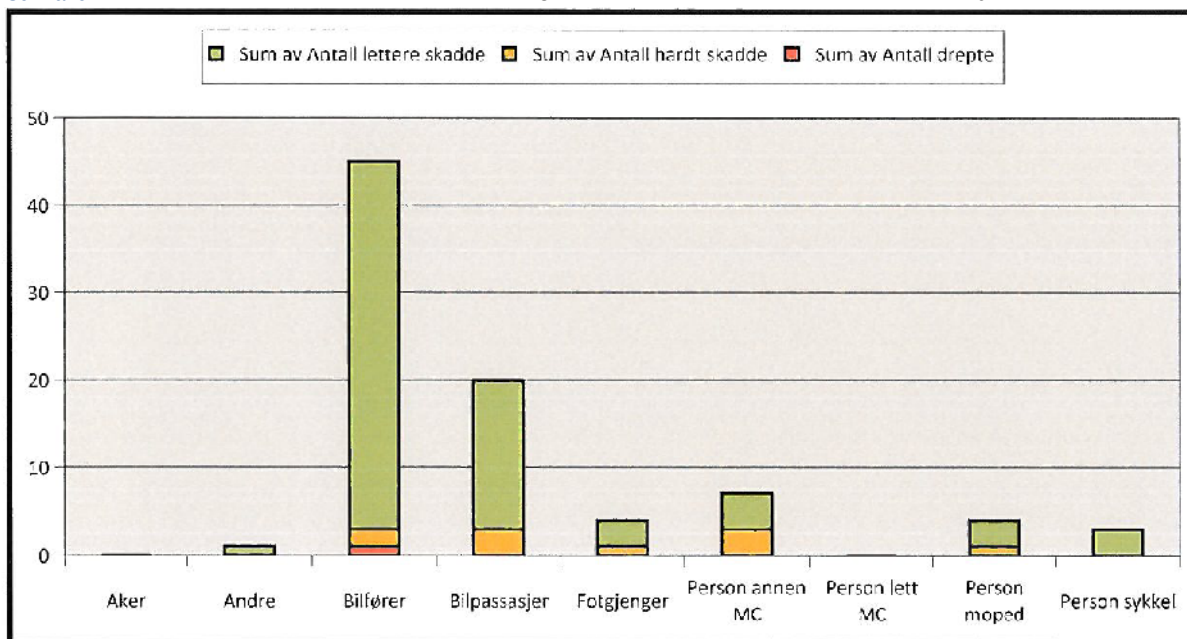
4.3 Antall ulykker fordelt på måned

Måned	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Januar	8	11	0	2	9
Februar	2	2	0	0	2
Mars	6	8	0	0	8
April	4	5	0	1	4
Mai	3	3	0	1	2
Juni	4	6	0	1	5
Juli	6	10	0	1	9
August	5	6	0	1	5
September	3	5	0	0	5
Oktober	7	11	0	0	11
November	10	15	0	3	12
Desember	2	2	1	0	1
Sum alle	60	84	1	10	73



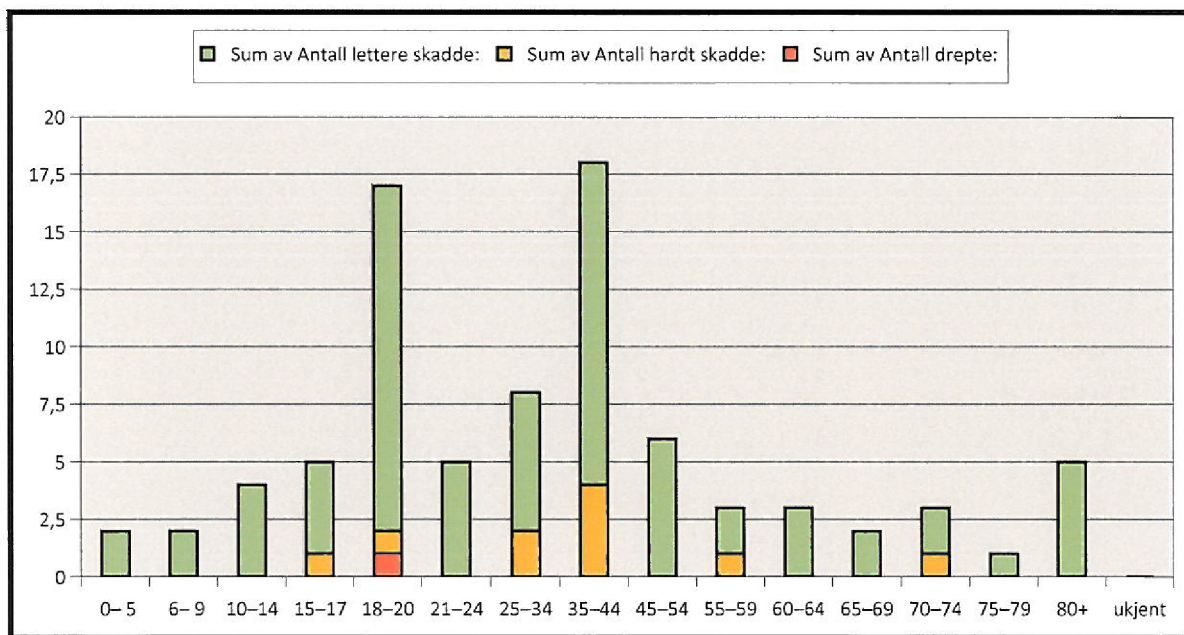
4.4 Trafikantgruppe – skadegrad

Antall Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	45	1	2	42
Bilpassasjer	20	0	3	17
Person lett MC	0	0	0	0
Person annen MC	7	0	3	4
Person moped	4	0	1	3
Person sykkel	3	0	0	3
Fotgjenger	4	0	1	3
Aker	0	0	0	0
Andre	1	0	0	1
Sum alle	84	1	10	73



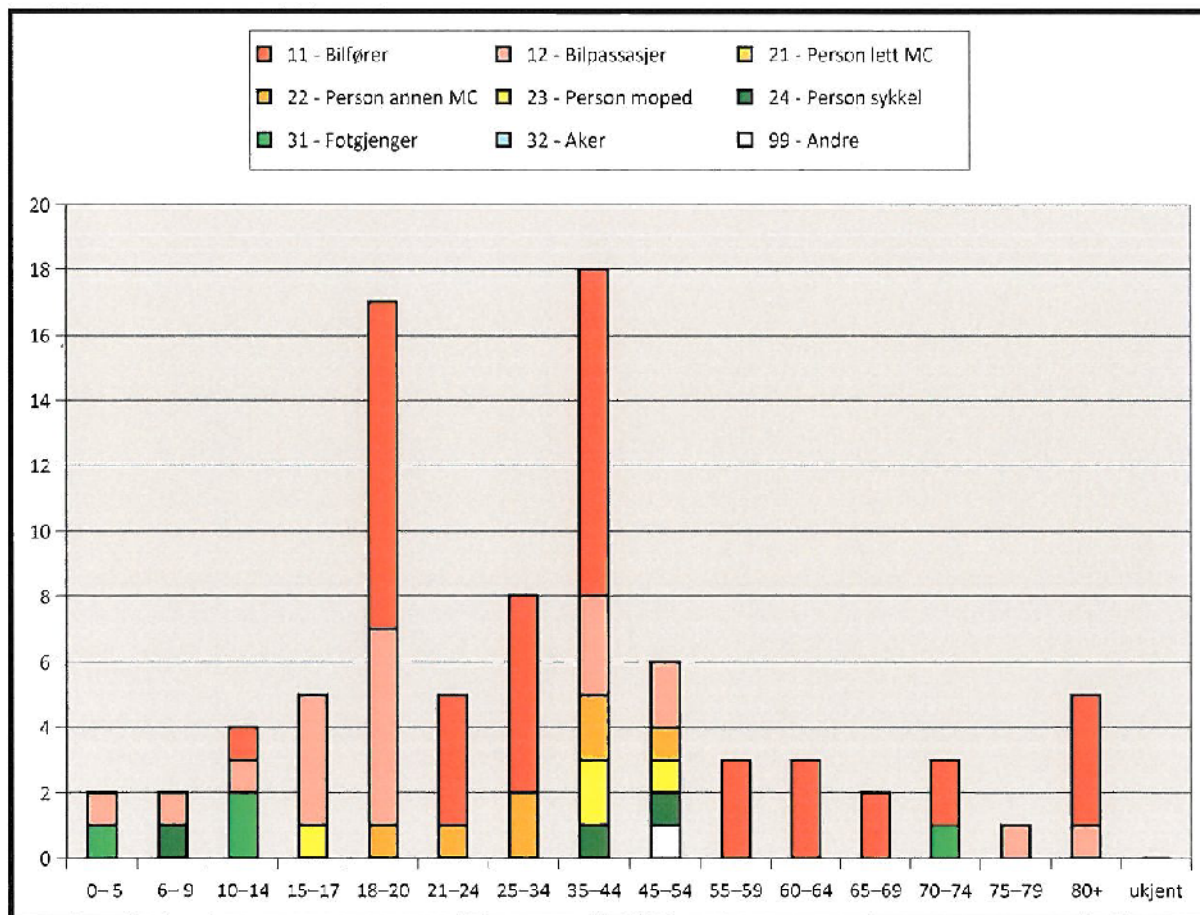
4.5 Aldersgruppe – skadegrad

Aldersgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0-5	2	0	0	2
6-9	2	0	0	2
10-14	4	0	0	4
15-17	5	0	1	4
18-20	17	1	1	15
21-24	5	0	0	5
25-34	8	0	2	6
35-44	18	0	4	14
45-54	6	0	0	6
55-59	3	0	1	2
60-64	3	0	0	3
65-69	2	0	0	2
70-74	3	0	1	2
75-79	1	0	0	1
80+	5	0	0	5
ukjent	0	0	0	0
Sum alle	84	1	10	73



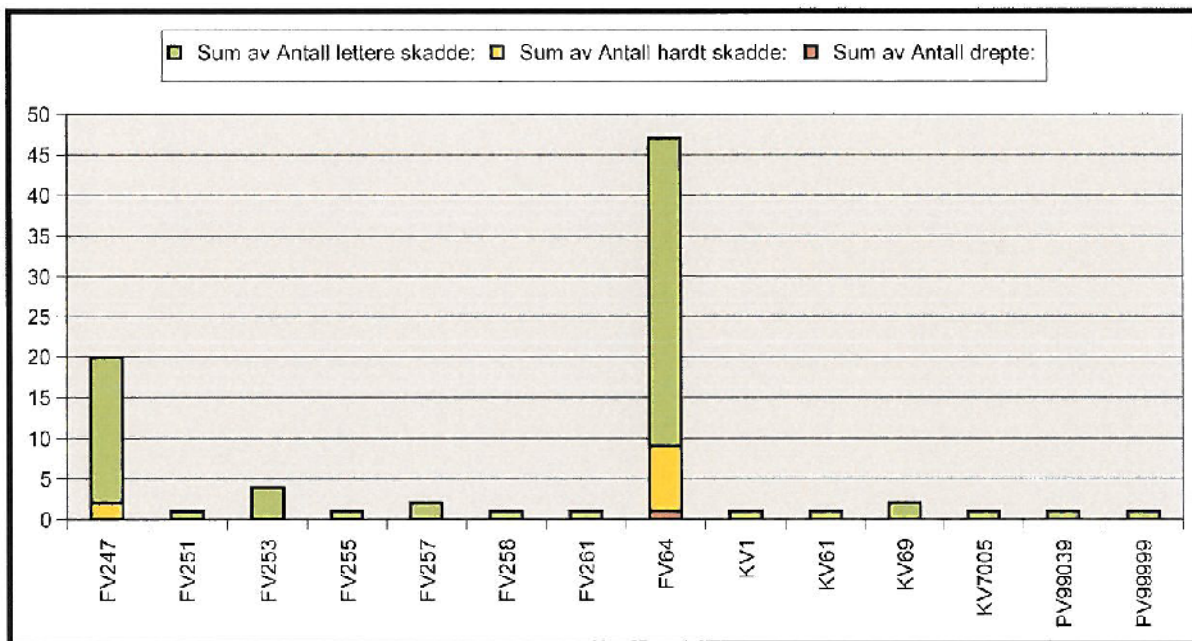
4.6 Aldersgruppe- trafikantgruppe

Alders gruppe	Sum totalt	Bil fører	Bil passasjer	Person lett MC	Person annen MC	Person moped	Person sykkel	Fotgjenger	Aker	Andre
0-5	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0
6-9	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0
10-14	4	1	1	0	0	0	0	2	0	0
15-17	5	0	4	0	0	1	0	0	0	0
18-20	17	10	6	0	1	0	0	0	0	0
21-24	5	4	0	0	1	0	0	0	0	0
25-34	8	6	0	0	2	0	0	0	0	0
35-44	18	10	3	0	2	2	1	0	0	0
45-54	6	0	2	0	1	1	1	0	0	1
55-59	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
60-64	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
65-69	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
70-74	3	2	0	0	0	0	0	1	0	0
75-79	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
80+	5	4	1	0	0	0	0	0	0	0
ukjent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum	84	45	20	0	7	4	3	4	0	1



4.7 Veg- skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skade	Antall drepte	Antall hardt skade	Antall lettere skade
FV247	13	20	0	2	18
FV251	1	1	0	0	1
FV253	2	4	0	0	4
FV255	1	1	0	0	1
FV257	1	2	0	0	2
FV258	1	1	0	0	1
FV261	1	1	0	0	1
FV64	34	47	1	8	38
KV1	1	1	0	0	1
KV61	1	1	0	0	1
KV69	1	2	0	0	2
KV7005	1	1	0	0	1
PV99039	1	1	0	0	1
PV99999	1	1	0	0	1
Sum alle	60	84	1	10	73



4.8 Ulykkeskart



5.0 Visjoner mål og tiltak

5.1 Visjon

I Norge blir om lag 12 000 mennesker skadd eller drept i trafikken hvert år. Bare 1,5 % av disse blir skadd uten at motorkjøretøy er involverte. Tallet på drepte er om lag 350. I Møre og Romsdal blir om lag 600 personer skadd eller drept hvert år. Av disse ble om lag 25 personer drept. Med alvorlig skade menes skade som gir alvorlig mén eller langvarig opphold på sykehus.

Den Norske Regjeringen har gjennom Nasjonal Transportplan lagt opp til at nullvisjonen (null skadde, nulle drepte) skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeid i Norge.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

Etikk: Ethvert menneske er unikt og uerstattelig.

Vitenskapelig: Erfaringstall over skadde og drepte i trafikken, samt kunnskap om forventet mestring av et mer og mer komplisert trafikkbilde.

Ansvar: Delt ansvar mellom trafikant og myndigheter.

Når denne visjonen legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeid sentralt må det samme gjelde lokalt.

Visjonen fra forrige planperiode videreføres:

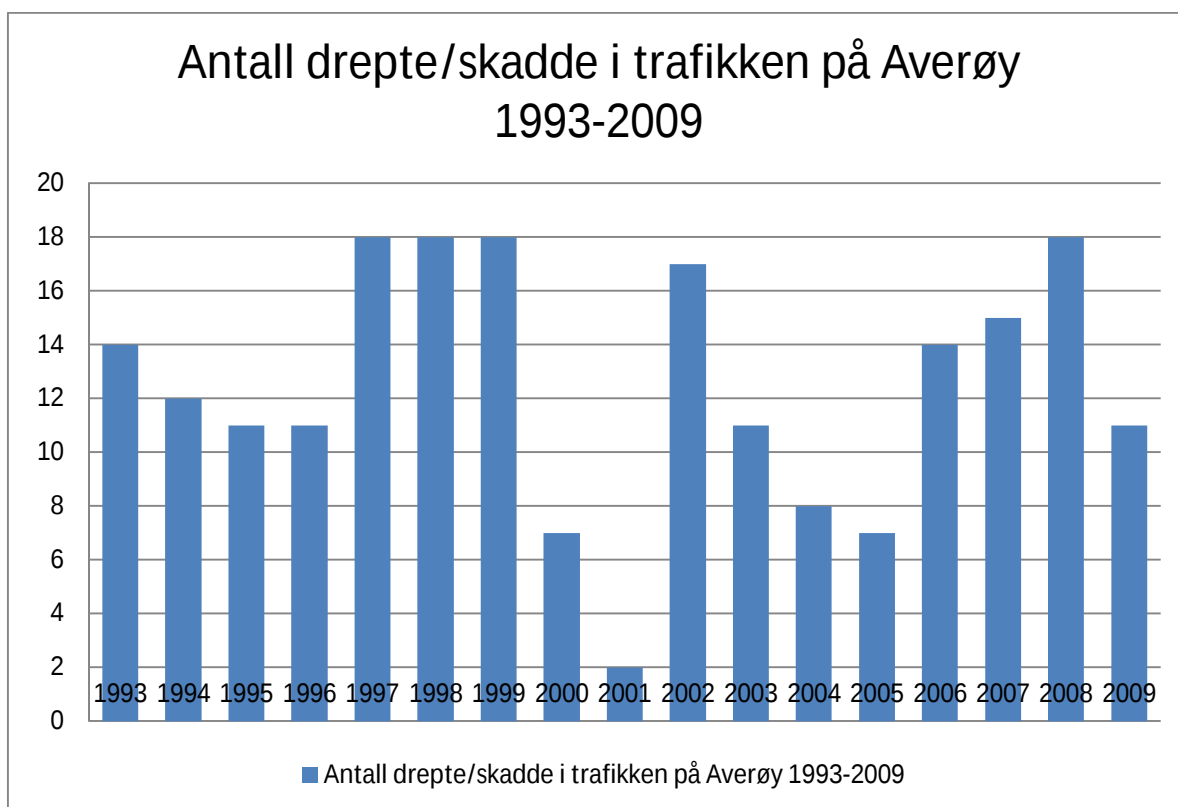
Ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken i Averøy kommune.

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

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

Figuren under viser årevis antall skadde og drepte i trafikken på Averøya siden 1993. Det var en synkende trend frem til 2002. Etter 2002 har snittet vært svakt stigende. Med de forbehold som er nevnt ovenfor, knyttes følgende hovedmål:

”Trenden med synkende antall skadde og drepte som i perioden 1993 – 2002 skal fortsette.”



På vegen fram mot et hovedmål vil det være aktuelt å ha flere sjekkpunkter undervegs. Disse **delmålene** bør vær mer kortsiktige, men samtidig etterprøvbare slik at de kan følges opp. Dette kan gjøres ved å knytte delmålene til gjennomføring av tiltak, dvs at mål er nådd når tiltak er gjennomført i en bestemt gjennomføringstakt. Positiv virkning på ulykkene ligger da implisitt i at tiltakene virker selv om effekten av hvert enkelt tiltak vanskelig kan måles.

En stor del av tiltakene er rettet mot barn og unge i opplæringssituasjon. Dette i erkjennelse av at holdningsskapende arbeid må ha et langsiktig perspektiv og at særlig ungdom synes å være ulykkesutsatt. For øvrig er ikke spesielle grupper som f.eks eldre og funksjonshemmede trekt fram som grupper som særbehandles. Eldre anses som en uensartet gruppe som har vidt forskjellige behov avhengig av bosted og helsesituasjon. Tiltak for funksjonshemmede er ofte mer rettet mot bedre framkommelighet enn mot trafikksikkerhet.

6.0 Handlingsplan

6.1 Innledning

Handlingsplanen er en systematisk oversikt over hvilke **tiltak** det bør satses på for å møte de målene kommunen setter seg, og en tidfesting av gjennomføringen. I ettertid bør det være mulig å sjekke hva som er gjort og i planen er det derfor satt av en egen kolonne for dette.

Dette er en andre generasjons trafikksikkerhetsplan. Skolesektoren har en svært viktig rolle i gjennomføringen av det holdningsskapende arbeidet. Trafikksikkerhetsarbeid er nedfelt i læreplanen. De enkelttiltakene som er foreslått for skolesektoren er å forstå som innspill til utarbeidelsen av lokal læreplan. Den enkelte skole må ha frihet til å tilpasse undervisningen ut fra lokale forhold.

Virksomheten som drives av politiet, Vegvesenet og fylkeskommunen lar seg ikke binde opp gjennom trafikksikkerhetsplanen, men kommunen kan påvirke gjennom dialog med disse aktørene.

6.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2010- 2014

Prioriterte prosjekt med statstilskott på fylkes og kommunale veger går fram av kapittel 7.0. Denne lista er en videreføring av tiltak som ikke ble gjennomført i forrige planperiode samt en oppdatering med innkomne innspill etter oppstart planarbeid i 2010.

De foreslåtte tiltakene er basert på innspill fra skoler, lag og organisasjoner i tillegg til kunnskap om behov for tiltak i kommuneadministrasjonen. Lista over innspill er vedlegg til plandokumentet.

Organisatoriske tiltak, og holdningsskapende og atferdsrettede tiltak går fram **av forrige trafikksikkerhetsplan**, kapittel 4.6 – 4.9. Mange av disse har preg av å være kontinuerlige, og medfører ikke nødvendigvis kostnader. De er derfor i liten grad prioritert etter år. Gjennomføringstakt eller frekvens går fram av kolonnen ”Tidsperspektiv” i tabellene.

6.3 Konsekvenser for kommunale budsjett

Holdningsskapende arbeid blir en integrert del av de enkelte sektors budsjett og styreres gjennom rammene i økonomiplan (4 år). Det forutsettes at samarbeidende instanser og organisasjoner utenfor kommunen avsetter nødvendige midler for å følge opp de kommunale trafikksikkerhetsplanene. Det bør innarbeides et øremerket totalbeløp til trafikksikkerhetsarbeid i kommunens økonomiplan. Med større økonomiske midler tilgjengelig får kommunen handlekraft til gjennomføring av viktige tiltak i trafikksammenheng.

7.0 Prioriterte tiltak

7.1 Investering/driftstiltak, fylkesveger:

Investering:

Fylkesveger:				
Pr.	Sted	Tiltak	Omfang	Kostnad
1.	Fv-64 Bådalen skole - Coop Bådalen	Gangveg	1,2 km	3 950 000
2.	Fv-247 Averøy U-skole - Kristvikvegen	Gangveg	1,0 km	2 750 000
3.	Fv-247 Meek skole - Hoset	Gangveg	1,9 km	
4.	Kryss til Hjelset	Utbedring, kryss		
4.	Fv-255/Fv-64 Kryss Vedenstad - Ø. Bådalen	Utbedring, kryss		2 750 000
5.	Fv-64 Kverneskrysset - AK banen	Gangveg	0,8 km	2 650 000
6.	Fv-258 v/Utsikten boligfelt	Utbedring svinger	0,3 km	1 100 000
7.	Fv-247 Slatlem – Tøvika, trafikkfarlige pkt.	Utbedring	7,0 km	

Driftstiltak:

Fylkesveger:				
Pr.	Sted	Tiltak	Hastighet	Omfang
1.	Oppgradering av Hendveien til forkjørsvai	Oppgradering til forkjørsvai		
1.	Fv-64 Bremsnes skole/Statoil/"Sentrum"	Fotgjengerfelt, skilting og eventuelt opphøyd gangfelt	60 km • 50 km	0,5 km
2.	Fv-64 Hjelsetkrysset – AK banen	Fartsreduksjon	80 km • 60 km	0,7 km
3.	Fv-64 Hoel - Hosetkrysset	Fartsreduksjon	80 km • 70 km	0,8 km
4.	Fv-64 Bro Utheimselva – Bom Atlanterhavsvegen	Fartsreduksjon	80 km • 60 km	0,6 km
5.	Fv-247 Kvernes småbåthavn – Kvernes boligfelt	Fartsreduksjon	80 km • 60 km	1,2 km

6.	Fv-247 Avset – Råneskrysset på Mork	Fartsreduksjon	80 km • 60 km	1,8 km
----	-------------------------------------	----------------	---------------	--------

7.2 Investering/driftstiltak, kommunale veger

Investering:

Kommunale veger:					
Pr.	Sted	Tiltak	Omfang	Kostnad	
				Stat/fylke	Kommune
1.	Naustvollvegen/Fv-64	Undergang, myke trafikanter		961 519	961 519
2.	Bruhagen.sentrum, ny bussterminal i Bruhagen, Kverneskrysset og kryss v/Hjelsetvegen.	Tiltak vil bli avklart gjennom pågående reguleringsprosess for Bruhagen sentrum			
3.	Molo mot Staurnesvågen	Rekkverk		140 000	140 000
4.	Hendvarden - Henda skole (snarveg)	Gangveg	0,4 km	550 000	550 000
5.	Krysset Fv-258/Røeggenvegen (Sveggen)	Utbedring av sikt		140 000	140 000
6.	Krysset Røeggenvegen/Viken (Sveggen)	Utbedring av sikt		110 000	110 000

Driftstiltak:

Kommunale veger:					
Pr.	Sted	Tiltak	Omfang	Kostnad	
				Stat/fylke	Kommune

1.	Lauvhaugen (Bremsnes)	Fartshumper, 30 km/t		55 000	55 000
2.	Ved Bremsnes båtbyggeri	Fartshumper, 30 km/t		55 000	55 000

8.0 Notat