



# Trafikktryggings plan for Aukra kommune 2019-2022

ePhorte: 2018/33-72  
Vedteke i kommunestyret  
21.05.2019, sak 31/19



## Innhald

Innleiing.....	3
Lovverk.....	4
Rammer for planarbeidet .....	5
Nasjonalt nivå.....	5
Regionalt nivå.....	6
Trafikktryggingsmidlar .....	6
Trafikktryggingsarbeid i kommunane .....	7
Kommunens ansvar som planmynde og samfunnsutviklar .....	7
Tilbakeblikk .....	8
Trafikktryggingsplan 2013-2016 .....	8
Vart målsettingane nådd?.....	9
Haldningsskapande arbeid:.....	9
Fysiske tiltak:.....	9
Organisering av trafikktryggingsarbeid:.....	9
Statistikk.....	10
Gjennomførte tiltak i handlingsdelen .....	14
Utviklingstrekk Aukra 2018-2021.....	14
Busetnad .....	14
Trafikkmønster .....	14
Skoleskyss.....	15
Spesielt for trafikkmønster/ utvikling på FV662 og FV 215 (Julsundet).....	15
Spesielt for trafikkmønster/ utvikling på vegsystemet på Gossen: .....	16
Andre moment.....	16
Lokale høve: .....	16
Kollektivtilbod og tilrettelegging for auka kollektivtransport:.....	16
Visjon og mål 2019-2022.....	18
Aukra kommune sin visjon: «0 drepte og 0 hardt skadde» .....	18
Handlingsdel - rullerast kvart år.....	19
Siktrydding inn mot vegkryss .....	19
Fartsdemping/ Fartsregulering .....	19
Fotgjengarovergangar/ Tilrettelegging for trygg kryssing .....	19
Busslommer/busskur .....	20
Veglys .....	20
Gang/sykkelvegar .....	20
Utbetring av veg.....	21
Avkøyrsløse/ kryssproblematikk.....	21
Rammer for planarbeidet .....	22
Nasjonale planer: .....	22
Fylkeskommunale planer: .....	22
Kommunale planer.....	22
Medverknad.....	22
Vedlegg: .....	22

## Innleiing

Aukra kommune vedtok 07.02.2017 i K-sak 8/17 kommunen sin planstrategi. I planstrategien vart det vedtatt at revisjon av Trafikktryggingsplan for Aukra kommune skal utførast i 2018. Kommuneplanen «Aukra 2020» hadde tryggleik og beredskap for innbyggjarane som eit gjennomgåande perspektiv, og dette perspektivet skulle ligge i botn for alt planarbeid i Aukra kommune. Eit av dei fire hovudmåla i kommuneplana var: «*Aukra skal vere attraktiv som bukommune, slik at folk trives og vel å bli*». For å komme dit må innbyggjarane våre oppleve at det er trygt å ferdes i kommunen både for barn og vaksne. Samfunnstryggleik er eit gjennomgåande perspektiv i vedtatt ny kommuneplan «Aukra 2030». Dette er konkretisert i plana ved ei målsetting om at «*Aukra kommune i all fysisk planlegging og tilrettelegging skal legge vekt på å forebygge uhell, ulykker og naturbaserte uønskete hendingar*». Vidare seier plana at «*trygge skuleveggar skal gjennom tiltak i trafikktryggingsplanen, bidra til at kommunen skal opplevast som attraktiv*».

Trafikktryggingsplana er ein temaplan (kommunedelplan) bygd på Aukra kommune sin kommuneplan «Aukra 2020». Føremålet med trafikktryggingsplanen er å få eit styringsreiskap for det kommunale trafikktryggingsarbeidet i Aukra.

- Planen skal avdekke *trafikkfarlege stader* og stader som vert *oppfatta som trafikkfarlege*.
- Planen skal, saman med handlingsdelen, vise kva områder og tiltak i trafikktryggingsarbeidet som skal *prioriterast* av kommunen dei neste fire åra. Siktemålet er at ressursane skal settast inn der dei har størst effekt.
- Vidare skal planen ha eit *fokus på haldningsskapande* arbeid.
- Til slutt skal planen sikre at tiltak det vert søkt om fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar på, er *forankra i eit kommunalt planverk*.

Førre trafikktryggingsplan for Aukra kommune vart vedtatt i 2013 og var basert på ein 0-visjon som betyr «ingen drepne eller alvorleg skadde i trafikken». Planen gjaldt for perioden 2013-2016, og viste ein fireårig handlingsplan delt inn i større og mindre prosjekt.

Denne nye plana gjeld også for fire år. Samfunnsendringar og endringar i dei fysiske omgivnadene gjer at det er vanskeleg å planlegge tiltak innan dette fagfeltet over ei lengre tidsperiode enn 4 år. Difor vil ei fireårig plan, med medverknad frå innbyggjarane, gje ei plan som er meir realistisk og forpliktande, og som betre vert knytt opp mot budsjett og økonomiplan.

Det vart meldt oppstart av dette planarbeidet 07.03.18. Drift og arealutvalet, som og er trafikktryggingsutval, vart oppnemnt som styringsgruppe for planarbeidet. Eit forslag til plan vart presentert i kommunen si leiargruppe 21.11.2018, og lagt fram for styringsgruppa (DRA) i møte 28.11.2018. I arbeidet med plana har arbeidsgruppa hatt møter med Statens Vegvesen.

Arbeidsgruppa for plana har vore fagleiar kommunalteknikk Torstein Engstad, arealplanleggar Svein Rune Notøy og fagleiar barnehage Astrid Anette Rønning.

Trafikktrygging er eit tema som engasjerer. Kommunen får jamleg innspel med forslag til tiltak frå barnehage og skole, frå foreldreutval og politikarar, innbyggjarar

og grendelag. Desse er tatt med som grunnlag for arbeidet med plana. Det er køyrt ei høyringsrunde i samband med oppstart av planarbeidet der alle lag, organisasjonar og bygdelag/ velforeiningar fekk moglegheit til å gje ein uttale til planarbeidet. Andre vegmynde som Statens vegvesen, Møre og Romsdal Fylke og Politiet har også hatt moglegheit til å gje sin uttale til planarbeidet. Høyringsuttalane er samla i eit eige dokument.

## Lovverk

Kommunen sitt trafikktryggingsarbeid bygger på følgjande lovverk med forskrifter:

**Vegtrafikklova** med forskrifter, dannar grunnlag for skilting, trafikkopplæring, krav til køyretøy m.m.

**Veglova** omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet, inndeling og nedlegging av vegar m.m. Tilhøyrande forskrifter og normalar.

**Plan og bygningslova** er svært viktig i høve til å kunne gjennomføre fysiske tiltak i den einskilde kommune. Med heimel i **PBL** er det m.a. fastsett Rikspolitiske retningsliner for å ivareta barn og unge sine interesser i planleggingsarbeidet.

**Folkehelselova:** §7 «Kommunen skal iverksette naudsynte tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringar, jf. §5. Dette kan blant anna omfatte tiltak knytt til oppvekst- og levekårsforhold som bustad, utdanning, arbeid, fysiske og sosiale miljø og fysisk aktivitet.

## Rammer for planarbeidet

### Nasjonalt nivå

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

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

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

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

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

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



## Regionalt nivå

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

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

### Trafikktryggingsmidlar

Fylket har kvart år midlar som kommunane kan søke på for finansiering av trafikktryggings-prosjekt. Det er i det vedtekne forslaget til økonomiplan for fylkesinvesteringar for 2017- 2020, sett av 8.3,- millionar. Kommunane kan søke om midlar til ei 50/50 % finansiering av trafikktryggingstiltak i kommunal regi. Pengane blir fordelt av Samferdselsutvalet i Møre og Romsdal. Dette utvalet har ansvar for saker innan generell samferdselspolitikk, fylkesvegar, transportsystem og kollektivtransport i Møre og Romsdal Fylke.

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

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

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

Trafikktrygging skal vere eit tema i dei regionale møta Samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal Fylkeskommune årleg arrangerer saman med Statens Vegvesen. Dette er den arenaen kommunane kan fremje nye tiltak innan trafikktrygging. Det er ikkje etablert nokon faste møtestadar/dialogmøter elles mellom stat/fylke og kommune når det gjeld trafikktryggingstiltak langs fylkesvegar.

## Trafikktryggingsarbeid i kommunane

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

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

Kommunen sitt ansvar for trafikktrygging for det første knytt til *ansvaret som vegeigar*. I Aukra kommune er det Drift og arealutvalet som fungerer som trafikktryggingsutval og er vegstyresmakt etter Veglova, og kan gjere vedtak om skilt- og fartsreglar etter Vegtrafikklova. Framtidige trasear for gang og sykkelveggar må synleggjerast i arealplana.

Kommunen har for det andre ei viktig rolle i trafikktryggingsarbeidet som *eigar og drivar av barnehagar og skoler*, gjennom trygg skoletransport og tryggleik i tida barna oppheld seg i skole og barnehage. Organisering av skoleskyss og sikring av parkering og trafikale forhold kring bygningane er ein del av dette arbeidet. Her har også føresette eit stort ansvar, då gode rutiner kring foreldrelevering er vel så viktig som god tilrettelegging.

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

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

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

### Kommunens ansvar som planmynde og samfunnsutviklar

Kommunen har eit ansvar i høve plan og bygningslova og som samfunnsutviklar. Dette ansvaret går ut på å ha eit tilstrekkeleg kunnskapsnivå til å ivareta nasjonale og regionale interesser. Dette i høve både offentlege, private og kommunale planer. Det er viktig at kommunen ser viktigheita av si rolle som planmyndigheit i høve trafikktryggingsarbeidet.

Kommunen må ut i frå retningslinene i Nasjonal transportplan legge til rette for gode oppvekstkår for barn og unge med trygge og gode naboforhold, gjennom blant anna å planlegge for kort og trygg veg til skole, fritidsaktivitetar, butikkar og andre tenestetilbod. Dette kan gjerast ved god samordna bustad-, areal- og transportplanlegging. Ved å legge til rette for komprimert utbyggingsmønster som gir kortare og tryggare reiseruter for innbygarane er det også enklare for kommunane å oppnå sine klimamål.

## Tilbakeblikk

### Trafikktryggingsplan 2013-2016

Førre temaplan for trafikktrygging vart utarbeidd for perioda 2013-2016 . Bakgrunnen for arbeidet var Stortinget sitt vedtak om at tildeling av trafikktryggingsmidlar til kommunane var avhengig av at dei aktuelle tiltaka var tatt inn i handlingsdelen i ei slik plan.

Teknisk hovudutval var styringsgruppe og plana var laga etter mal frå Statens Vegvesen sin rettleiar for kommunale trafikktryggingsplaner frå 1998 (handbok V722).

Hovudmålet i planen for 2013-2016 bygde på regjeringa sin visjon om at *det ikkje skal skje ulykker i trafikken som fører til drepne eller hardt skadde: «0- visjonen»*. Hovudmålet var delt inn i delmål og tiltak, som vist i tabellen under. Det vart så utarbeidd ein tiltaksdel ut frå dette.

<b>Overordna mål 2013-2016: Ingen drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Aukra</b>			
	<b>Slik vil vi ha det</b>	<b>Slik gjer vi det</b>	<b>Ansvar:</b>
<b>Haldningsskapande arbeid:</b>	Trafikkopplæring i barnehage og skole  Trafikktrygging som ein del av folkehelseperspektivet	Invitere politiet og/eller Statens Vegvesen på besøk årleg  Medlemskap i Trygg Trafikk  Markere refleksdag og sykkeldag  Trafikktryggingsvurderingar i alt planarbeid	Skoler/barnehagar  Rådmannen  Skole/barnehagar/TEB  Alle
<b>Fysiske tiltak:</b>	Prioriteringar av dei tiltaka med størst effekt  Sikre skuleveggar	Utarbeide heilskapleg plan for vegsystem i Julsundet.  Nye retningslinjer for skoleskyss  Utarbeide busslommeplan  Sikre mjuke trafikantar i sentrum	Planavdelinga  Rådmannen  TEB  Plan/TEB
<b>Organisering av trafikktryggingsarbeidet</b>	God oppfølging av trafikktryggingsarbeidet  Tiltak skal vere innarbeidd i budsjett og økonomiplaner	Årlege dialogmøter om trafikktrygging med Statens Vegvesen og politiet  Evaluering av dagens organisering av og ressursar til trafikktrygging  Årleg rullering av tiltaksdelen	TEB  TEB  TEB



## Vart målsettingane nådd?

Oppsummering av arbeidet med det overordna målet i planperioda 2013-2016:

### Haldningsskapande arbeid:

Aukra kommune har ikkje lukkast å ha årlege besøk av politi eller Statens vegvesen i barnehage og skole. Dette kan skyldast omorganisering i politiet og liten kapasitet i Statens vegvesen.

Aukra kommune er medlem i Trygg Trafikk og vil vidareføre medlemsskapet sitt inn i den nye planperioden.

Aukra Kommune har ikkje hatt eiga markering av refleks og sykkeldag Firma som f. eks Norske Shell og Vikecom har vore på skoler/barnehagar og delt ut refleksar og det er ei oppfordring i skolen at flest mogleg går eller sykklar til skolen dagleg.

Trafikktryggingsvurderingar vert ivaretatt i alt planarbeid.

### Fysiske tiltak:

Kvar enkelt ny reguleringsplan må ta spesielt omsyn til infrastruktur og trafikktryggleik.

Aukra kommune vedtok i kommunestyre 13.06.13. eit nytt skyssreglement som er i tråd med retningslinene frå Møre og Romsdal Fylkeskommune. Aukra kommune har fortsatt eige reglement for elevar i 1. og 2. klasse.

I førre planperiode vart det i samarbeid med Aukra Auto As laga ei prioriteringsliste for utbygging av busslommer. Sidan den gong har det vore store endringar i busstilbod og køyreruter.

Aukra kommune har i samarbeid med Statens vegvesen fått senka fartsgrense gjennom Falkhytten sentrum. Det er også laga til to nye tilrettelagte kryssingspunkt med gangfelt ved Aukrasenteret og ved kryss Nautnesvegen/ Riksfjordvegen.

### Organisering av trafikktryggingarbeid:

Aukra kommune har ikkje lukkast å ha årlege besøk av politi eller Statens vegvesen.

Aukra kommune har tilsette som aktivt jobbar med trafikktrygging, både gjennom planarbeid og haldningsskapande/fysiske tiltak.

Tiltaksdelen i førre planperiode har ikkje vore rullert årleg. Dei fleste tiltaka har likevel vore gjennomført, medan nokre tiltak har mangla finansiering.



*Eksempel på gjennomført tiltak i perioda 2013-2016. I samarbeid med Statens Vegvesen er det innført ny fartsgrense og tilrettelagt kryssing for mjuke trafikantar i sentrum (Falkhytten).*

## Statistikk

Nasjonale tal og tal for Møre og Romsdal viser ein klar nedgang i talet på hardt skadde og drepne i trafikken. For landet totalt er det møteulykker og utforkøyringsulykker som dominerer når det gjeld dei mest alvorlege ulykkene, og det er ungdom og unge vaksne i aldersgruppa 16-24 år som dominerer statistikken. Når det gjeld fotgjengarulykker, som har dei tredje største ulykkestala, er det er dei eldste som oftast vert råka.

Tala på drepne og hardt skadde i vår kommune har vist ein nedgang dei siste åra. Data frå Statens Vegvesen for dei siste ti åra viser at halvparten av ulykkene i kommunen er utforkøyringar, deretter kjem møteulykker og påkøyring i bil bakfrå. Nær alle dei registrerte ulykkene har skjedd på fylkesvegar med relativt god vegstandard og der det no er forkøyrsvog.

Det er bilulykker som dominerer ulykkesstatistikken i Aukra i perioda 2011-2018.

### Ulykker Aukra kommune 2011-2018

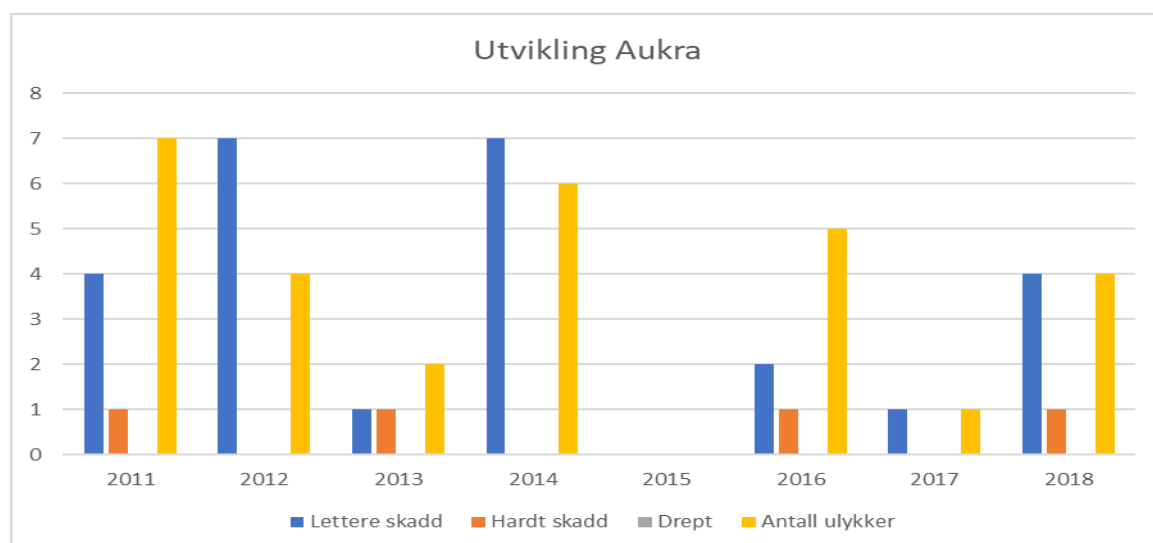
Denne oversikta er basert på data tatt ut frå Statens vegvesens «gamle register» STRAKS 16/4 2019. Det er basert på politirapporterte ulykker med personskader. Det vil sei det var nokre ulukker uten registrert skadegrad, men desse er tatt ut. Statistikken kan innehalde feil og manglar, da spesielt for 2018. Det er først et stykke ut i Mai SSB går ut med de offentlege tala for 2018. Tal og statistikk er henta frå [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)

Aukra kommune har få trafikkulykker med personskade, og det ser ut til å være flest på fastlandet. Kvar ulykke er tragisk, og det rammer mange. Rent statistisk er tals små og det gjer det vanskelig å sjå trender. Det ser likevel ut til at trenden er positiv og det er ingen dødsulykker i perioda. Programmet fant heller ingen ulykker i 2015.

År	Ulykker	Drepte/ skadde	Drepte	Avorleg skadde	Lettare skadde
2011-2018**	29	21	0	4	1
2001-2010	41	55	1	10	44
1988-1998*	32	50	0	7	44
1978-1988	42	55	3	14	38

\* manglar tal for 1997,1999 og 2000

\*\* manglar tal for 2015. Ulykkesstatistikken er også henta ut over ein kortare periode enn på dei føregåande.



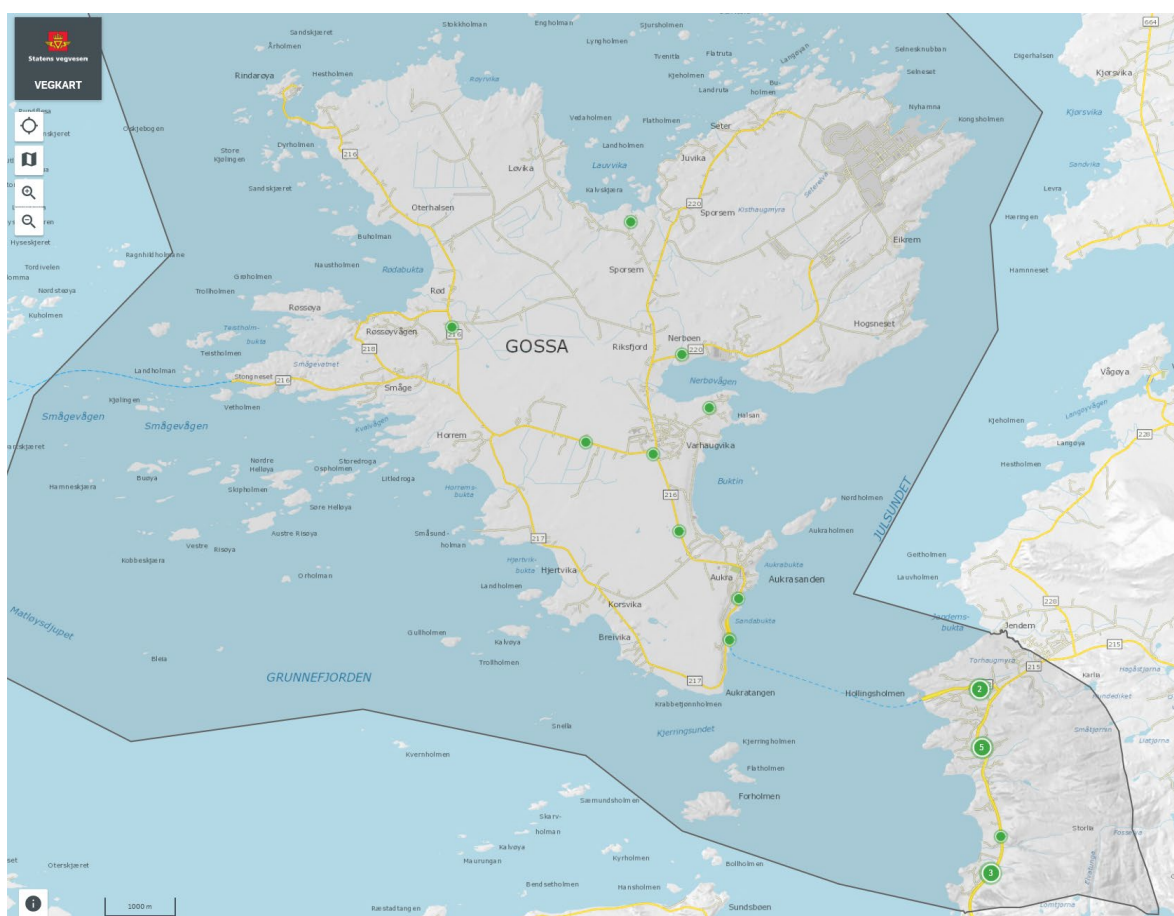
Ulykkesstatistikk i Aukra kommune i perioda 2011-2018

Statistikken viser at det i førre planperiode ikkje var drepne i trafikken i Aukra kommune, medan det var tre tilfeller med alvorleg personskade. Dette viser at hovudmålsetjinga ikkje vart nådd i planperioden. Ulykkestala viser ein nedgang i talet på trafikkulykker (ikkje tal for 2015).

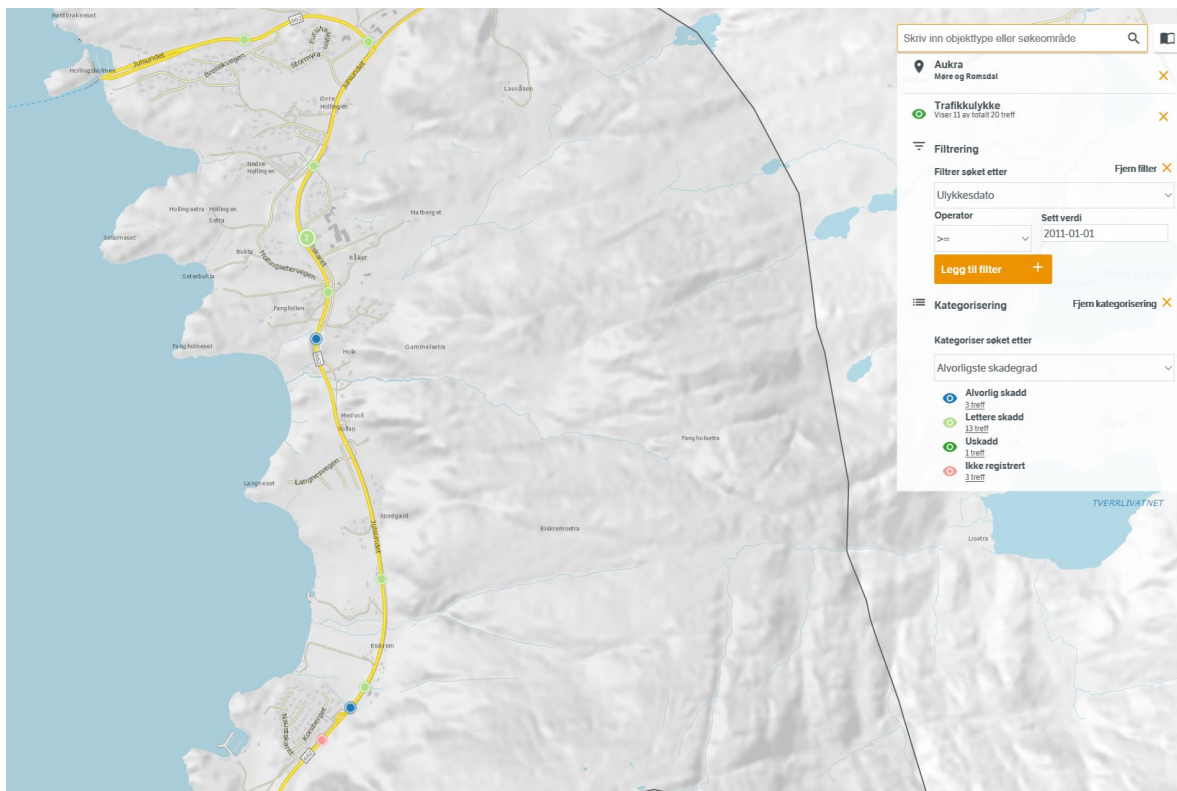
### Kvar skjer ulykkene?

Den vegen det skjer mest ulykker på er Fv.662. Der har det i perioda 2011-2018 vore 10 ulykker. På Fv. 216 har det vore 6 ulykker. Resten av ulykkene fordeler seg på kommunal veg, privat veg, gang- og sykkelveg og ukjent veg (ikkje registrert på noen veg).

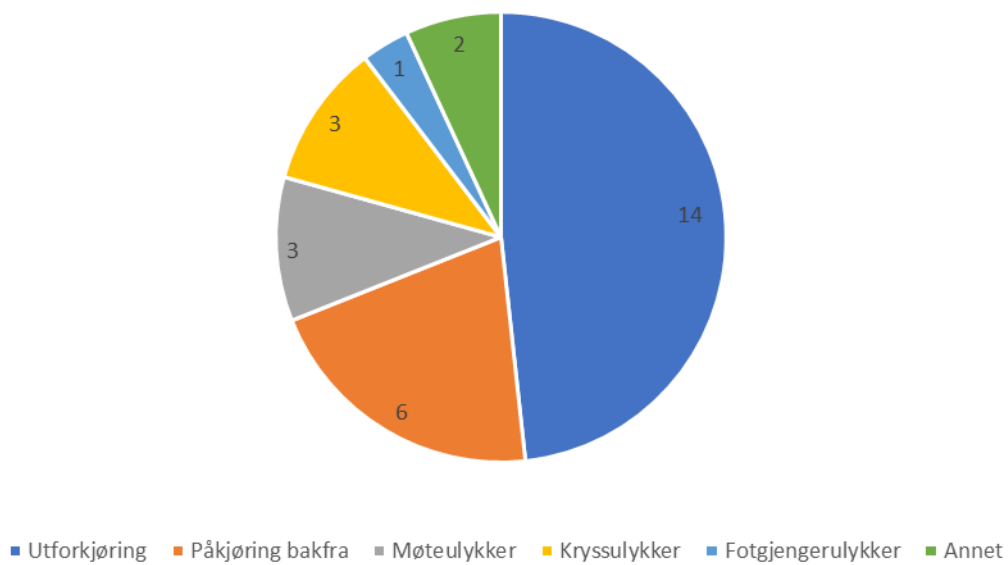
Kartet nedanfor (ligg og som vedlegg til plana) viser eit oversikt over registrerte ulykkespunkt på Gossen i perioda 2011-2018.



På neste side vises oversikta over registrerte ulykkespunkt på Julsundet i same periode. Grøne punkt er ulykker med lettare personskader, gule punkt er ulykker med harde personskader.

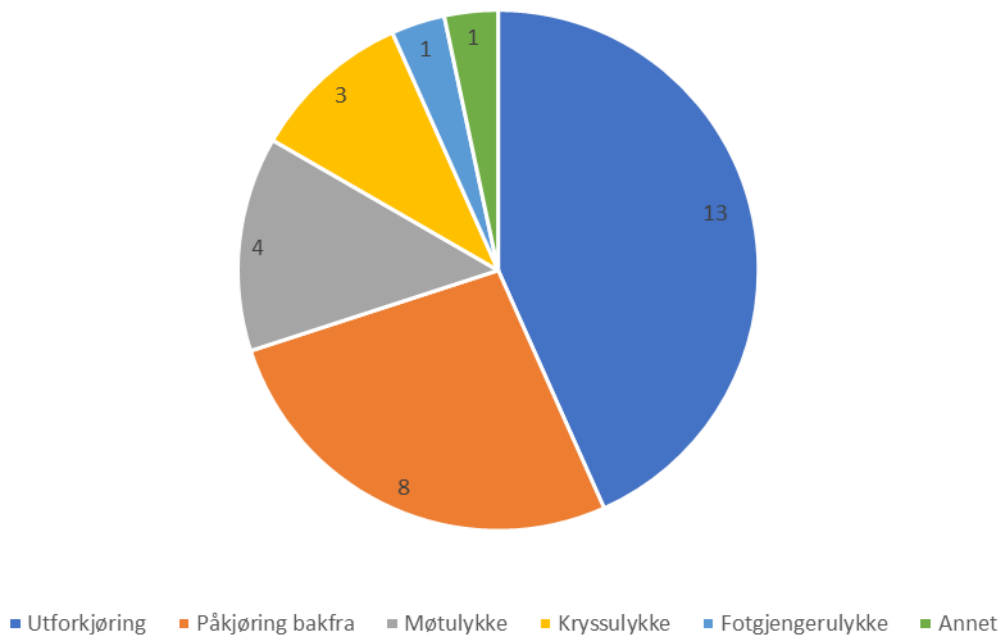


Antall ulykker etter ulykkeskategori (grov inndeling).



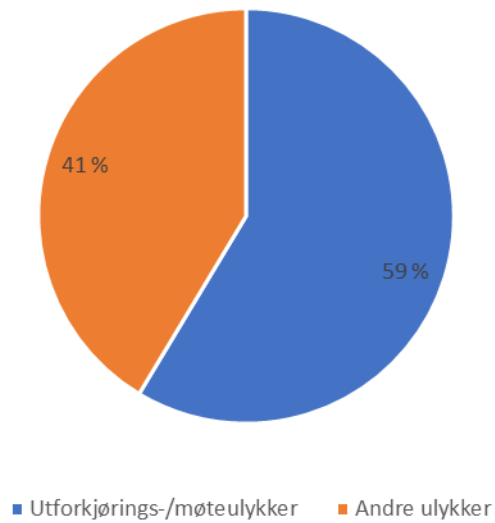
Kva typer ulykker som har skjedd i trafikken i Aukra kommune i perioden 2011-2018.

Antall skadde/drepte etter ulykkeskategori (grovt inndelt).



Fordeling av skadde etter ulykkestype.

Type ulykke



Prosentvis fordeling av ulykkestype i Aukra kommune i perioda 2011-18.

## Gjennomførte tiltak i handlingsdelen

Mykje godt arbeid er gjort innan trafikktrygging i Aukra dei siste åra. Dei fleste *fysiske tiltaka* i førre planperiode (2013-2016) er gjennomført. Av store gatelysprosjekt er 5 av 7 prosjekt gjennomført. Av gang- og sykkelveg prosjekt er 1 av 3 gjennomført.

Av mindre tiltak er det nokre fartsdemparar, nokre bomsperringar av gang- og sykkelveg i bustadfelt og merking av fotgjengarfelt (avslag frå Vegvesenet) som står igjen. Tiltak som f. eks siktrydding er tiltak som stadig må gjentakast.

Aukra kommune har også i førre planperiode investert mykje i veglys langs kommune og fylkesvegane i kommunen. Fylket som er vegeigar går inn med midlar til drift av veglys på vegar som har ein døgntrafikk belastning på meir enn 1200 bilar i døgeret. Dette er ein sum som skal dekke ein del av utgiftene som kommunen har til straum og vedlikehald av lampene.

### **Eksempel på tiltak med støtte frå fylket**

*Aukra kommune Fekk sist tilsegn på trafikktryggingmidlar med kommunetilskott (50/50) på trafikktryggingstiltak gjort ved Horremshaugen i 2014. Tiltaka det vart gitt trafikktryggingmidlar til er omlegging av vegbane over Horremshaugen og bygging av bygging av gang sykkelveg.*

*Tiltak for trygging av mjuke trafikantar i Bakkemyr-området på Gossen vart delvis finansiert med trafikktryggingmidlar.*

*Tiltak ved Horremshaugen vart delvis finansiert med trafikktryggingmidlar frå fylket*

## Utviklingstrekk Aukra 2018-2021

### Busetnad

Aukra kommune har eit innbyggjartal på om lag 3.560 fordelt på om lag 60km<sup>2</sup>. Kommunen er delt mellom øy-delen Gossen, med om lag 2630 innbyggjarar på om lag 42km<sup>2</sup>, og ein fastlandsdel Julsundet med om lag 930 innbyggjarar. Kommunen har dei siste åra opplevd vekst i folketalet, og fleire nye bustadfelt er under utbygging. Andelen av barn og unge er stabilt på øydelen, medan vi ser ei auke i innbyggjartotal på Julsundet.

Vegnettet i kommunen består av til saman 40 km fylkesveg og 50 km kommunale vegar. Kvaliteten på desse vegane må kunne seiast jamt over å vere god.

Kommunen har tett busetnad og avstandane er relativt korte samanlikna med andre kommunar i Møre og Romsdal. Gang og sykkelvegnettet er godt utbygd (22 km), og nye er under planlegging. Fastlandsdelen av Aukra er eit pressområde i høve utvikling av nye bustadfelt og tomter. Dette er ei utfordring med tanke på trafikk og trafikktrygging. Statens vegvesen har difor sett strenge krav til planlegging av infrastruktur i høve vidare utvikling og vidare utbygging.

### Trafikkmønster

Kommunen har opplevd ein stor auke i trafikken dei siste 10 åra. Utbygginga på Nyhamna, aktiviteten på Vikenco, saman med god vekst i anna industri i kommunen, medfører mykje tungtrafikk langs vegane og slitasje på fylkesvegane.

På grunn av ferjesambandet i kommunen går gjerne trafikken i puljar på opp til 80-90 køyretøy til og frå ferjene. Julsundet har i tillegg ein god del gjennomgangstrafikk til og frå Søre Fræna. Det er i tillegg etablert to nye bustadfelt ved grensa til Fræna kommune, Torhaugmyra og Torhaugmyra

Aust. Dette har også auka trafikkmengda i høve mjuke trafikantar langs FV215 og FV662. Dette har vore ei utfordring då det også er høg ÅDT langs desse vegane.

Det offentlege transporttilbodet er ikkje omfattande og dette gjer at det er bilen som vert nytta til transport av ungar og vaksne til og frå fritidsaktivitetar og til og frå arbeid.

### Skoleskyss

Kommunen har to skoler, Julsundet barne og ungdomsskole og Gossen barne og ungdomsskole. Kommunen har sidan 2013 praktisert dei nasjonale retningslinene for skoleskyss. Vedteke i K-sak 45/13. Elevar, elevar i 1 og 2 klasse har eiga kommunale retningsliner for skoleskyss. Det vil seie at elevar til og med 2. klasse som bur meir enn to kilometer frå skolen får gratis skoleskyss om det frå før går rutegåande transport eller skolebuss som passar med skolestart og slutt.

Føresette kan søkje om å få gratis skoleskyss for sine ungar uavhengig av veglengde til og frå skolen. Klageinstans for slike søknadar er Fylkeskommunen.

I samband med vurdering av farleg/vanskeleg skoleveg blei det laga eit eige dokument som tek for seg alle vegstrekningane i Aukra kommune og klassifiserar dei som farlege/ vanskelege eller ikkje farlege/ vanskelege. Dette dokumentet blei brukt for å vurdere kven som skal få gratis skoleskyss og ikkje. Dokumentet «vurdering av særleg farleg/ vanskeleg skoleveg. Enkelte trafikkpunkt og strekningar er lagt ved til planen.

Korte avstandar både i Julsundet og på Gossen gjer at ein god del av elevane ved skolane ikkje har rett til skuleskyss. Og det er også i vår kommune, som i mange andre kommunar, mange foreldre som køyrer borna sine til skolen.

### Spesielt for trafikk mønster/ utvikling på FV662 og FV 215 (Julsundet)

- Pressområde:  
Stor auke i utbygging/ regulering av nye bustadar og bustadfelt. Dette har stilt krav til eigne planer i høve infrastruktur. Dette set krav til betre planlegging av avkøyrslar og kryss enn den som er i dag. Det er i samband med ny arealplan skissert eit forslag til ny kryssløysing ved FV662 Fanghol ned til Julsundet skole. Aukra kommune har etter dialog med Statens vegvesen søkt om redusert fartsgrense frå Fanghol til kryss Hollingsholm. Det er søkt om fartsgrense 60 km/t på denne strekninga. Søknad blei oversendt Statens vegvesen 04.10.2018.
- Auka aktivitet ved begge sider av kryss FV662 og FV215 (Kryss Hollingen):  
Aukra kommune og Søre-Fræna veks saman i områda Jendem og Torhaugmyra. Felles ungdomsskole på Julsundet for elevane frå Julsundet og elevane i Søre-Fræna (ca. frå området Sandsbukta). Det er også mange felles fritidsaktivitetar mellom innbyggerane i Aukra kommune og Fræna kommune pluss at nærbutikken (Bunnpris) no er lokalisert ved Hollingbygg. Dette har ført til at det er auka mengde kryssing av mjuke trafikantar i krysset enn i førre planperiode. I samband med dette har Aukra kommune i samarbeid med Statens vegvesen gjennomført registrering av mjuke trafikantar i 2018. Dette vart gjennomført i veke 42 i 2018. Talmaterialet frå registreringane kan brukast til å registrere behovet for trafikktryggingstiltak i krysset. Resultata av trafikktejingane er omfatta til i ein kort rapport som ligg vedlagt til denne plana. Regulering av industriområdet og sentrum på Hollingen pågår.
- Området Hollingsbukta, Hollingsetervegen og Fanghol:  
Avkøyrsla frå FV662 ned til Hollingsbukta er vurdert som trafikkfarleg. Ei løysing kan vere at all trafikk til Hollingsbukta går via kryss og undergang ved Fanghol vidare langs Hollingsetervegen til Hollingsbukta. Dette vil føre til auka trafikkmengd på Hollingsetervegen. Aukra kommune planlegg utbetring av Hollingsetervegen med breddeutviding av vegbane, rett linjeføring av

vegbane, vegbelysning og tilrettelegging for framtidig fortau. Undergangsløysing og vegkryssløysing ved Fanghol er tiltak som det blir arbeida med i samråd med Statens vegvesen. Behov for tiltak der vil bli bestemt ut i frå behov i høve fartsgrense og trafikkmengde (ÅDT).

#### Spesielt for trafikkmønster/ utvikling på vegsystemet på Gossen:

- Gang og sykkelveg langs FV217 Tangevegen:  
I samband med reguleringsplan for Aukra feriesenter er det sett krav til gang-sykkelveg langs FV217 frå Aukra ferjekai til Gossen feriesenter. Kravet er sett av Statens vegvesen ved vidare utbygging av hotell ved Gossen feriesenter. Føresegnene til plana seier at dersom vegen i framtid vert nedklassifisert og det kjem andre løysingar som medfører at dagens løysing ikkje er aktuell, så går dette kravet ut.
- Gardstun Tangevegen:  
FV217 går gjennom eit gardstun der driftsbygning ligg tett innpå fylkesvegen. Vegen ligg so nær driftsbygninga till garden at gardbrukaren av og til må stå ut i vegbana for å kunne gjere enkelte operasjonar i gardsdrifta.
- Grusveg Hauglandet:  
Den siste kommunale grusvegen av ei viss lengde. Vegen tilfredsstillar ikkje dagens krav til vegoppbygging for å kunne asfalterast, og det er heller ikkje gjort tiltak for å få vekk vatn frå veglegemet. Dette gjeld både grunnvatn og overflatevatn. Ved periodar med mykje nedbør og i teletøysinga vil difor vegen vere i dårleg forfatning (mykje hol og sporete).

## Andre moment

#### Lokale høve:

Aukra kommune har få vinterdagar med glatt føre. Retningslinene for brøyting og strøing av fylkesvegane er sett av Statens Vegvesen. Når det gjeld dei kommunale vegane/gang- og sykkelstiane er det kommunen som utarbeider retningslinene.

Dei store utbyggingsperiodane ved Nyhamna som har føregått i perioda 2013-17 er no over, dette har ført til at trafikkntala har stabilisert seg. Det er venta at trafikken langs fylkesveg 662 og 220 (Eidskrem-Nyhamna) kjem til å vere høg også i tida framover. Det er også venta at tungtrafikken til Rindarøya (FV216) kjem til å auke i tida framover pga. auka aktivitet i næringsaktiviteten der..

Dei lokale ressursane i politiet til haldningsskapande arbeid er tatt vekk. Mange opplever at den lokale beredskapen er svekka etter at Sund Lensmannskontor er lagt ned og lagt inn i Molde politistasjon. Det er for tida liten aktivitet frå politiet i høve kontrollar og forebyggande arbeid. Aukra kommune har i 2018 fått tildelt ein politikontakt.

#### Kollektivtilbod og tilrettelegging for auka kollektivtransport:

Tilrettelegging for god avvikling av kollektiv transport er ein viktig del av trafikktryggingsarbeidet. Det skal være attraktivt å reise kollektivt i staden for å velje personbil. Vegeigars ansvar i høve kollektivtransport er å tilrettelegging av trygge, gode plassar for avvikling av kollektivtransport



(lommer, haldeplassar, kollektivknutepunkt osv.). Det er krav til god tilrettelegging og tilfredsstillende krav til universell utforming.

For god planlegging av kollektivpunkt skal dette inn i tidleg planlegging allereie i planfasen. Andre fagmynde som jobbar med kollektiv transport/ avvikling kan då gje uttale i høve planhøyringar.

Planlegging av gode kollektivknutepunkt og busslommer bør gjerast i samarbeid med kollektivselskap, FRAM (M&R Fylkeskommune) og Statens vegvesen.

I samband med reguleringsplan for Hollingen nærings- og sentrumsområde vil det bli sett på moglegheiter for å etablere kollektivpunkt ved Hollingen

## Visjon og mål 2019-2022

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

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

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

### Aukra kommune sin visjon: «0 drepte og 0 hardt skadde»

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

Med bakgrunn i denne visjonen sett vi følgjande mål:

<b>Overordna mål 2019-2022: Ingen drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Aukra</b>		
	<b>Slik vil vi ha det</b>	<b>Slik gjer vi det</b>
<b>Haldnings- Skapande arbeid:</b>	<p>Trafikkopplæring i barnehage og skole</p> <p>Trafikktrygging som ein del av folkehelseperspektivet</p>	<p>Tett samarbeid med kommunen sin politikontakt i høve førebyggjande arbeid.</p> <p>Framleis medlemskap i Trygg Trafikk. Søkje om å bli «Trafikksikker kommune».</p> <p>Fokus på auka refleksbruk.</p> <p>Trafikktryggingsvurderingar i alt planarbeid.</p>
<b>Fysiske tiltak:</b>	<p>Prioriteringar av dei tiltaka med størst effekt</p> <p>Sikre skulevegar</p>	<p>Planlegge sikre vegkryss i Julsundet sentrum og ved Hollingen saman med Møre og Romsdal fylke/SVV.</p> <p>Miljøgate gjennom Falkhytten sentrum.</p> <p>Kollektivknutepunkt i samband med nytt kulturhus på Falkhytten</p>
<b>Organisering av trafikk- tryggingsarbeidet</b>	<p>God oppfølging av trafikktryggingsarbeidet</p> <p>Tiltak skal vere innarbeidd i budsjett og økonomiplanar</p>	<p>Årlege dialogmøte om trafikktrygging med Statens Vegvesen og politiet</p> <p>Årleg rullering av tiltaksdelen</p>

## Handlingsdel - rullerast kvart år

Dette forslaget til handlingsdel med prioriteringar er satt opp på grunnlag av innspel som har kome frå grendelag, enkeltpersonar og organisasjonar, kollektivselskap, FAU og einingsleiarar i kommunen.

Handlingsdelen inneheld og tiltaka i budsjett og økonomiplan for 2019-2022.

### Siktrydding inn mot vegkryss.

Siktrydding finansierast over driftsbudsjettet til Eining for Tekniske Tenester. Der siktrydding er eit privat ansvar vil Aukra kommune sende ut varsel til aktuelle grunneigarar.

Informasjon om regelverk og krav til siktsoner leggest ut på kommunen sine heimesider.

1. Kryss Hukkelberg (Berglia bustadfelt)
2. Kryss Hollingsbukta- FV662
3. Kryss Hollingen bustadfelt
4. Kryss Hauglandet- Frænvegen
5. Kryss Hauglandsvegen- Hellegota
6. Utkøyrslle Horremsleira – Horremsvegen

### Fartsdemping/ Fartsregulering

Enkle tiltak her som bommar og fartshumpar finansierast over driftsbudsjettet.

Fartsregulerande tiltak er regulert etter Håndbok V128. Det kan være usemje om etablering av fartsdempande tiltak. Derfor er det ønskeleg med medverknad i desse prosessane. Dette kan være bebuarorganisasjonar, velforeiningar, politi, kollektiv- eller taxiselskap, legevakt, ambulanse, brann m.fl.

1. Søkje Statens vegvesen om fartsregulering Julsundet sentrum (Søknad sendt 04.10.2018).
2. Søkje Statens vegvesen om fartsregulering og skilting Gardstun ved Tangevegen

### Fotgjengarovergangar/ Tilrettelegging for trygg kryssing

Sikre skolevegar er eit av delmåla i planen og her har vi utfordringar både i Julsundet og på Gossen. Tilrettelegging for trygg kryssing av veg for mjuke trafikantar er eit viktig tema i trafikktryggingarbeidet. Det er mange ulike måtar å legge til rette på og kvart enkelt tiltak må tilpassast trafikksituasjonen på det aktuelle krysspunktet. Døme på tilrettelagt kryssing er til dømes: Fotgjengarfelt, kvile-/ venteøyer i kryssingspunkt, tilrettelagt belysning i kryssingspunkt, fartsregulering og lysregulering. Håndbok V127 beskriv Statens vegvesens anbefalingar for «Kryssingssteder for gåande».

For å finne best mogleg tilrettelegging for kvart enkelt kryssingspunkt krev det kartlegging som til dømes: Trafikkteljningar, trafikkmonster og trafikal åtferd.

Statens vegvesen har no laga gode digitale verktøy for trafikkregistrering, disse er det no opna for at kommunane kan få bruke ved behov. Aukra kommune vil i tida framover ha fokus på å ha trafikkregistreringar på dei områda som per dags dato er sett på som problemområde. Dette gjennomfører vi i samarbeid med Statens vegvesen.

1. Bygging av miljøgate med tilrettelagt kryssing langs FV 220 mellom Bunnpris Aukra og nytt kulturhus.
---

2. Tilrettelagt kryssing av FV 662 ved kryss Hollingen. (Dialog med SVV, registrering av mjuke trafikantar.
---

3. Tilrettelegging for sikker kryssing av FV220 ved Berglia (Hukkelberg).
---

## Busslommer/busskur

Busstilbodet i kommunen organiserast av FRAM M&R Fylke. Behov for busslommer og buss-skur avheng av bussruter og køyremønster, og dette har endra seg noko sidan førre planperiode. Aukra kommune skal ta kontakt med FRAM for å kartlegge dagens behov for busstilrettelegging. Tiltak langs Fylkesveg må regulerast, og busslommer må vurderast i alle framtidige reguleringsplanar.

Det vil i reguleringsplana for Hollingen nærings- og sentrumsområde vurderast eit kollektivpunkt ved Julsundet Torg

1. Opparbeide nye avstigingslommer for busspassasjerar på austsida av vegen frå Hukkelberget til Nerbø.
---

2. Felles kollektivpunkt for Falkhytten (sentrum).
--

3. Kollektivpunkt for Hollingen ved Julsundet Torg.
---

4. All busstransport i høve skole og barnehage bør gå innom skoleområde der det er god tilrettelegging for buss.
--

## Veglys

1. Veglys kryss Hollingen – Fergekai Hollingsholmen, (kalkulert til ca. 1.4 mill.)
--

2. Veglys Frænavegen, (kalkulert til ca. 1.7 mill.)
---

## Parkering

Parkeringshøva ved Bergetippen barnehage og Julsundet barne og ungdomsskole har i førre planperiode vært utfordrande. Utbyggingsprosjekt ved Julsundet skole 2016-2018 har gjort at det har vore naudsynt med alternative parkeringsareal. Det er framleis venta parkeringsutfordringar ved spesielle høve som under tilvenning barnehage/ skole.

Ved Gossen barne og ungdomsskole er parkeringshøva godt tilrettelagt. Det har likevel vore behov for å sende ut ranselpost til føresette med informasjon om rutinar ved henting og bringing av skolebarn.

Betring av parkeringstilhøva ved Furutun barnehage, vil bli utført i samband med utbygging av ny barnehage i 2020.

## Gang/sykkelvegar

1. Gang/sykkelveg frå Smågekrysset mot Brauta (2020). Kvalifiserer til 50/50 finansiering.
--

2. Gang og sykkelveg ved Furutun (2020)
---

3. Gang og sykkelveg ved Riksfjord til idrettsanlegget. Reguleringsplan under arbeid.
---

4. Gang/sykkelveg frå Eidskrem til Mordal (samarbeid med Molde kommune- ikkje kostnadsberekna)
--

5. Gang/sykkelveg frå kryss Hogsnes heilt ut til Nyhamna (ikkje kostnadsberekna).
---

6. Gang/sykkelveg Aukrasanden - Tangen (Aukra feriesenter). Bør sjåast i samanheng med Kjerringsundsambandet.
---

## Utbetring av veg

Delar av fylkesvegane på Gossen er smale. Dette gjeld spesielt Nerbø ned mot Vard og rundt Obersthaugen.

1. Kontakte fylket/SVV om utbetring av smal veg langs Nerbøvegen ned mot Vard Aukra (utviding ligg inne i vedtatt reguleringsplan for området)
--

## Avkøyrsløse/ kryssproblematikk

1. Avkøyrsløse ned mot bustadfeltet i Hollingsbukta.
--

2. Avkøyrsløse til Julsundet skole frå fylkesvegen
--

3. Avkøyrsløse Hollingenkrysset (mot fergekaia).
--

## Andre tiltak

Aukra kommune vil i løpet av planperioda søkje om å bli godkjent som trafikkikker kommune. Kriteria for å bli godkjend er beskrive i rettleiaren til Trygg Trafikk (vedlagt).

For å bli godkjent Trafikkikker kommune er det sett krav til brei tverretatleg medveknad.

1. Fortsatt medlemskap i Trygg Trafikk/Trafikkikker kommune
---

2. Skilting/ Stenging av Hauglandsvegen. Skilting for å opplyse om tidvis dårlegare vegstandard, eller stenging av vegen for gjennomkøyring.
--

## Rammer for planarbeidet

### Nasjonale planer:

Nasjonal Transportplan 2018-2029

Statens Vegvesen sitt handlingsprogram 2018-2023 (2029)

*Ulykker i Norge* – Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskader 2009-2014

Trygg Trafikk sin strategiplan 2010-2013

TryggTrafikk sin Rettleiar for ein Trafikksikker kommune

### Fylkeskommunale planer:

Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010-2019.

Trafikktryggingstrategi for fylket 2013-2022

### Kommunale planer

Aukra kommune si kommuneplan *Aukra 2020*.

## Medverknad

Følgjande møteplassar har hatt tragikktrygging som tema:

Orienteringsmøtesmøte i Drift- og arealutvalet, møte med Statens Vegvesen, høyringsuttalar frå lag og organisasjonar, politiske utval og Aukra kommune si leiargruppe.

## Vedlegg:

Trygg Trafikk sin Rettleiar for ein Trafikksikker kommune

Ulykkeskart 2011-2017 (Statens Vegvesen)

Ulykkesstatistikk for Aukra 2011-2017 (Statens Vegvesen)

Vurdering av særleg farleg/ vanskeleg skoleveg. Enkelte trafikkpunkt og strekningar.

Samla oversikt over innspel til trafikktryggingssplana.

Rapport/ resultat frå Trafikkregistreringar kryss Hollingen hausten 2018

Oversikt tiltak førre trafikktryggingssplan