



**SURNADAL KOMMUNE**  
**TRAFIKKSIKRINGSPLAN 2006 - 2009**



Godkjent av Surnadal kommunestyre 15.09.2005, sak 0053/05

**INNHALDSLIS**



## Innhold

1	TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET.....	4
1.1	Generelt.....	4
1.2	Trafikksikringsarbeidet i Surnadal .....	5
1.3	Arbeidet med revisjon av planen .....	6
1.4	Viktige aktører i trafikksikringsarbeidet framover .....	6
1.5	Rammevilkår.....	8
1.6	Kommunale planar.....	9
2	ULYKKESANALYSE .....	10
2.1	Skadde/ drepne fordelt på aldersgrupper .....	11
3	VISJONAR, MÅL OG TILTAK.....	17
3.1	Visjon.....	17
3.2	Hovudmål.....	17
3.3	Delmål .....	18
4	HANDLINGSPPLAN.....	19
4.1	Opplæring, informasjon og haldningsskapande tiltak .....	19
4.2	Kontroll og overvaking.....	19
4.3	Fysiske tiltak.....	19
4.4	Organisering, oppfølging og evaluering.....	20
5	Tabellar .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
5.1	Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid .....	22
5.2	Kontroll og overvaking.....	28
5.3	Organisatorisk tiltak.....	30
5.4	Fysiske tiltak.....	32
5.5	Fysiske tiltak på kommunale vegar og plassar .....	36

## Forord

Trafikksikringsplanen som her ligg føre i revidert tilstand for perioden 2006 – 2009 er meint å vere ein viktig reiskap for trafikksikringsarbeidet i kommunen. Han fungerer som eit handlingsprogram og konkretiserer dei ulike tiltaka som samla inngår i dette arbeidet. Han skal vera grunnleggjande for det årlege budsjettarbeidet i sektorane og langtidsbudsjettet i kommunen.



Trafikksikringsplanen har status som kommunedelplan og er dermed omfatta av bestemmelsane i plan- og bygningsloven om medverknad, høyring og periodevis oppdatering. Det er vidare eit krav at kommunane skal ha godkjent trafikksikringsplan for å kunne få tildelt statlege- og fylkeskommunale trafikksikringsmidlar gjennom fylkestrafikktryggingsutvaltet (FTU).

Ei grundig evaluering av arbeidet i den forrige perioden er ikkje gjennomført, da det oppnemnde utvalet som har arbeidd med planen, ikkje har funne å ville bruka knapt tilmålte ressursar på eit slikt tiltak. Sidan også kollegiet **Forum for trafikksikring** kvart år gjennomfører ei oppsummering av kva som er gjort i året med ei melding til HTM og kommunestyret, meiner utvalet denne meldinga gir ei god nok resultatvurdering av arbeidet. Den reviderte planen er ei vidareføring av gjeldande plan med oversikt over dei ulike tiltaka som er planlagt, kven som er målgruppe og kven som er ansvarlege aktørar for gjennomføringa. Der tidfesting er aktuelt er dette teke med.

Dei statistiske dataene som kjem fram i ulykkesanalysen er henta frå Ulykkesregisteret til Statens Vegvesen og byggjer på alle politirapporterte trafikkulykker med personskade. Opplysningar og data elles er henta frå «Handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal 2005 – 2008».

Palmer Vikan  
(leiar)

Brage Einum

Liv Holten

Astrid Mogstad Høivik

Tore Mo Oren

Terje Forberg

Johan Todalshaug Hals  
(sekretær)



# 1 TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET

## 1.1 Generelt

Det målretta trafikksikringsarbeidet har vore drive sidan tidleg på 70-talet. Drivkrafta bak dette arbeidet har i ein lang periode no vore fylkets trafiktryggingsutval FTU. Gjennom Statens vegvesen og kommunane har det vore utført eit omfattande arbeid med spesiell fokus på trafikksikkerhet. Her har også andre aktørar delteke, det gjeld lensmannskontoret, skulane, busselskap, bilorganisasjonar, Trygg Trafikk og fleire.

Arbeidet med å redusere trafikkulykkene er eit nasjonalt prosjekt som pågår kontinuerleg. I ein kommune vil ulykkestala variere mykje frå år til år, ulykkene rammar oftast tilfeldig og uventa. Ser ein på ulykkene som skjer i eit større område, det gjeld fylket eller heile landet, kan ein registrere tendensar i ei utvikling. På landsbasis og i Møre og Romsdal har ulykkestala vore relativt stabile, men med ein svak dalande tendens trass i auken i trafikken. Ei utvikling med færre drepte og alvorleg skadde og auka trafikksikringsarbeid, har ført til mindre risiko i dag enn for 10 år sidan.

Den eller dei som blir ramma av ei trafikkulykke kan i tillegg til auka kostnadar til livsopphald og pleie, få store problem med daglege gjeremål, som igjen fører til redusert livskvalitet. Pårande blir påført ulemper, både av praktisk og psykisk karakter. Konsekvensane blir at det offentlege vert påført store kostnadar. I landet samla er det samfunnsøkonomiske tapet på grunn av trafikkulykker ca. 25 milliarder kroner kvart år. Av desse er 20 milliarder knytt til personskadeulykker.

Følgjande oppsett viser dei realøkonomiske kostnadar og velferdstap ved ulik skadegrad. Dvs. samfunnets nytte ved å unngå skadar i trafikken.

Eit dødsfall	20,77	mill kr
Ein svært alvorleg skadd	14,23	mill kr
Ein alvorleg skadd	4,69	mill kr
Ein lettare skadd	0,63	mill kr
Ein gjennomsnittleg personskade	1,79	mill kr

I Møre og Romsdal er dei realøkonomiske ulykkeskostnadane slik kvart år:

(Gjennomsnitt siste 10 år i 2001 kroner)

Produksjonstap	19 %	209 mill kr.
Medisinske kostnadar	3 %	33 mill kr.
Materielle kostnadar	62 %	682 mill kr.
Administrasjonskostnadar	16 %	176 mill kr.



Sum	100 %	1 100 mill. kr
-----	-------	----------------

Opplysningane er henta frå handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal 2005 – 2008.

Trafikkulykkestala og følgjane av dei må betraktast som eit vesentleg samfunnsproblem. *Det* burde vere ein viktig motivasjonsfaktor for å satse meir på trafikksikringsarbeid. Det å utarbeide ein kommunal trafikksikringsplan 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 vere 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 løysingar til løpande tiltak m.a. gjennom forvaltning, drift og vedlikehald.

## 1.2 Trafikksikringsarbeidet i Surnadal

Surnadal kommune fekk sin trafikksikringsplan i 2001. Som kommunedelplan skal denne rullerast ein gong kvar valperiode. Dette er første reviderte plan som no gjeld fram til 2009. Trafikksikringsplanen for 2001 – 2004 har vore ein hendig reiskap i arbeidet med trafikksikring i kommunen. Planen inneheldt ei tiltaksliste på 115 tiltak. 64 av desse var av ikkje fysisk karakter. Desse siste er for ein stor del tiltak som skal skje kontinuerleg i ein årleg syklus eller gjentakast etter ein viss periode. Erfaringa er at dette stort sett har gått greitt og har vore til gagn for arbeidet. Sidan ambisjonsnivået vart sett relativt høgt, må vi også konstatere at ikkje alle tiltak har vorte prioritert i ein ressursmessig pressa kvardag. Det viktigaste er at vi no ser at trafikksikringsarbeidet er i ferd med å bli inkludert i einingane sine rammer for aktivitet saman med andre oppgåver som er lagt til desse.

Når det gjeld dei fysiske tiltaka, registrerer vi at mange av dei oppførte tiltak er gjennomført eller er i ferd med å bli gjennomført. Desse er avhengig av kor store midlar som regjeringa til kvar tid set av til slike tiltak, og som igjen kan tildelast kommunen gjennom fylkets trafikktryggingsutval. Dessutan må også kommunen bevilge eit tilsvarande beløp. Dei første åra var den kommunale andelen 20% av kostnadane på kommuneveg og fylkesveg. Seinare er denne fastsett til 50%. Samtidig er det innført reglar som gjer at kommunen ikkje skal bruke midlar på tiltak på fylkesvegar. Det betyr at for riksvegar og fylkesvegar blir gjennomføring av prioriterte tiltak på desse avhengig av 100% finansiering gjennom desse sine respektive ansvarlege myndigheter.



Sidan mengde av tiltak som ein ønsker å sette i verk alltid vil vere større enn det som kan gjennomførast ut frå tilgjengelege midlar, lyt ein berre skuva tiltaka ut i tid og plukke av lista etter kvart som midlane blir gjort tilgjengelege. Det er da innlysande at dei tunge ressurskrevjande prosjekta blir skadelidande slik at det vil ta lang tid å få gjennomført desse.

I den siste perioden er det likevel gjennomført fleire store prosjekt. Miljøgata vart fullført med byggetrinn 3 og eit nytt kryss ved Amfisentret på Grimsmo står ferdig. Det er bygd gang-/sykkelveg frå Øye til Sylte. Første byggetrinn av gangveg langs Grytvegen er ferdig, trinn to blir oppstarta i 2005. Det same gjeld gang-/sykkelveg Vasseng – Ørabrua.

### 1.3 Arbeidet med revisjon av planen

Arbeidet med revisjon av trafikksikringsplanen starta som første gong med ei synfaring langs vegane i kommunen og besøk på dei fleste skulane. Leiande kommunepolitikarar deltok saman med representantar frå administrasjonen, politiet, busselskapet og NAF.

Hovudutval for teknikk og miljø (HTM) er politisk ansvarleg for trafikksikringsarbeidet i kommunen. HTM oppnemnde eit utval til å utføre arbeidet med å rullere planen. Utvalet har bestått av leiar Palmer Vikan (HTM), Astrid Mogstad Høivik (kommunalsjef), Brage Einum (politiet), Terje Forberg (kommunalteknikk), Liv Holten (NAF), Tore Mo Oren (Nordmøre gatebilkubb) og Johan Todalshaug Hals (plan). Sistnemnde har vore sekretær og stått for den praktiske utforminga av planen.

I denne utgåva er dei ikkje fysiske tiltaka sett opp i tiltakslista slik som før. Dei fysiske tiltaka er sett opp og prioritert på 3 forskjellige lister, ei for kvar av vegkategoriane kommuneveg, fylkesveg og riksveg.

### 1.4 Viktige aktørar i trafikksikringsarbeidet framover

#### **Møre og Romsdal fylkeskommune (Møre og Romsdal Fylke)**

Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) er eit politisk utval med 5 faste medlemmar frå samferdselsutvalet som har ansvaret for å koordinere og vere pådrivar for alt trafikksikringsarbeid som vert utført i Møre og Romsdal. Dette inneber m.a. å stimulere og støtte alt kommunalt og frivillig trafikksikringsarbeid i fylket. FTU skal elles uttale seg i saker som er viktig for trafikksikkerheten.

#### **Fylkeskommunen sine oppgåver er elles:**

- Ansvar for fylkesvegnettet
- Utarbeide samferdselsplaner for fylket
- Ansvar for kollektivtrafikken



- Ansvar for skuleskys og anna transportløyve
- Ansvar for vidaregåande skule
- Ansvar for forebygginga helsearbeid.

### **Statens Vegvesen**

- Ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegar og gang-/sykkelvegar i samanheng med riksvegnettet
- Utføre trafiksikringstiltak som veglys, busslommar, rekkverk med meir
- Bistand til fylkeskommunen og kommunar
- Føraropplæring og førarprøvar
- Trafikantrettleing/kontroll
- Informasjon og kampanjeverksemnd
- Krav til kjøretøy og kjøretøykontroll.

### **Kommunen**

- Planlegging, bygging, drift og vedlikehald av kommunale vegar og gang-/sykkelvegar langs desse
- Vedtaksmyndighet i arealplanlegging
- Utføre trafiksikringstiltak som veglys, fartsregulerande tiltak m.m.
- Opplæring i barne- og ungdomsskule
- Ansvar for trafiksikkerheten for elevane mellom skule og heim
- Ansvar for forebyggande helsearbeid
- Utarbeiding og gjennomføring av kommunal trafiksikringsplan
- HTM er tillagt det politiske ansvar for trafiksikringsarbeidet i kommunen.

### **Politiet**

- Gjera forebyggjande trafiksikringsarbeid
- Foreta farts- og åtferdskontroll og rådgjeving





- Informasjon og kampanjar mot ulike målgrupper.

### **Trygg Trafikk**

- Ansvarleg for å koordinere det frivillige trafikksikringsarbeid i fylket
- Yte trafikkfagleg bistand til barnehagar og skular gjennom kurs og materielltilbod
- Drive informasjonsverksemd overfor trafikantane
- Hjelp kommunane i trafikksikringsarbeidet
- Gjennomføre ulike tiltak i handlingsprogrammet for trafikksikring
- Utvikle nye metodar og tiltak for trafikktryggingsarbeidet
- Bygge opp kompetanse for sentrale trafikktryggingsmedarbeidarar.

### **Andre viktige aktørar**

- Foreldra
- Bilorganisasjonane
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskulane
- Forskningsinstitusjonane
- Transportnæringa
- Fylkeslegen
- Media
- Redningstenesta
- Spesielle interesseorganisasjonar

## **1.5 Rammevilkår**

### **Sentrale planar**

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 – 2015





Presenterer hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk og er eit verktøy for prioritering, utbygging, drift og vedlikehald av den statlege transportstrukturen.

NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN (NVVP) FOR 1998 – 2007.

NVVP 1998 – 2007 er ein sektorplan som gir ein god del føringar for både vegutbygging og ulike trafikksikringstiltak, som t.d. bygging av nye gang- og sykkelvegar. Ny plan er under utarbeiding, og skal gjelde i perioden frå 2006 – 2015.

### **Regionale planar**

Handlingsplan for trafikktrygging i Møre og Romsdal 2005 – 2008.

Handlingsprogrammet har eksistert sidan 1987 og blir revidert kvart 4. år. FTU har prioritert ei rekkje tiltak ut frå følgjande satsingsområde:

- Møte og utforkjøringsulykker
- Ungdomsulykker
- Tiltak mot kjøring i ruspåverka tilstand
- Betre bruk av sikringsutstyr
- Vera pådrivar for betre og meir effektiv trafikkovervaking
- Støtte og setje i gang tiltak som reduserer sykkelulykker
- Setje i gang tiltak som reduserer ulykker med moped og motorsykel
- Betre samhandling mellom dei ulike aktørane i trafikksikringsarbeidet.

Fylkets trafikksikringsutval (FTU) forvaltar både dei statlege og fylkeskommunale midlane til TS-tiltak. Tildeling av midlar til kommunane skjer på grunnlag av godkjente trafikksikringsplanar.

## **1.6 Kommunale planar**

Trafikksikringsarbeidet er sektorovergripande og skal difor samordnast med den øvrige kommunale planlegginga, t.d. når det gjeld målsettingar. Det inneber også at tiltak som krev økonomiske ressursar frå kommunen si side må innarbeidast i årlege budsjett og langtidsprogram. Kommunen sin trafikksikringsplan blir derfor grunnleggjande for planlegginga innanfor desse områda når det gjeld arbeidet med trafikkisikring.



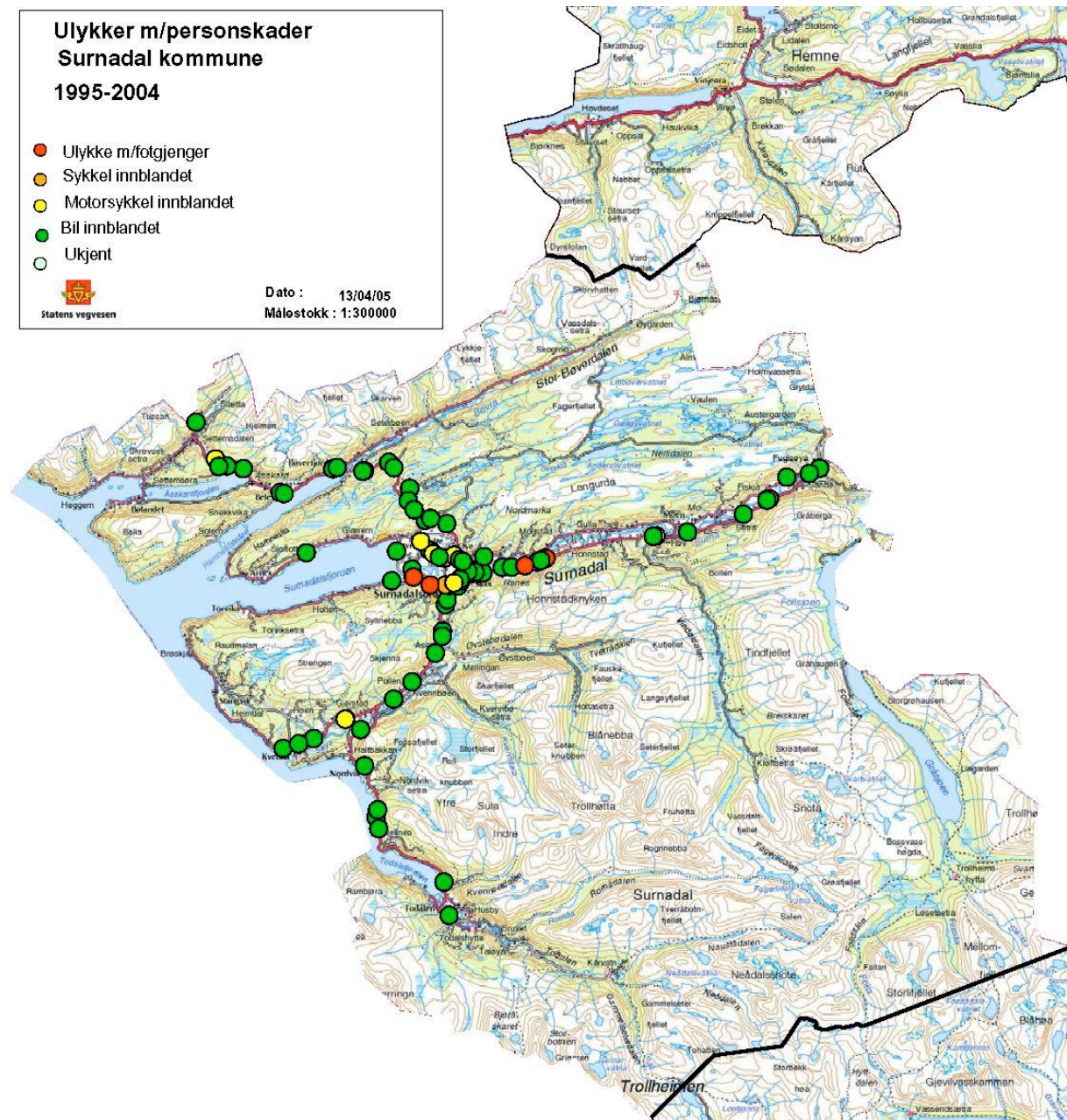
## 2 ULYKKESANALYSE

### 2 ULYKKESANALYSE

Dei følgjande utrekningane er utførte med bruk av Statens vegvesens ulykkesregister. Registeret inneheld alle politirapporterte trafikkuulykker med personskade.

Analysen byggjer i på ulykkesdata for perioden frå 1995 til og med 2004. Figur 2.1 og 2.2 viser talet på ulykker og talet på skadde/drepne pr. år for denne perioden. Av figurane framstår utviklinga med ein dalande tendens når ein ser bort frå åra 2001 og 2002.

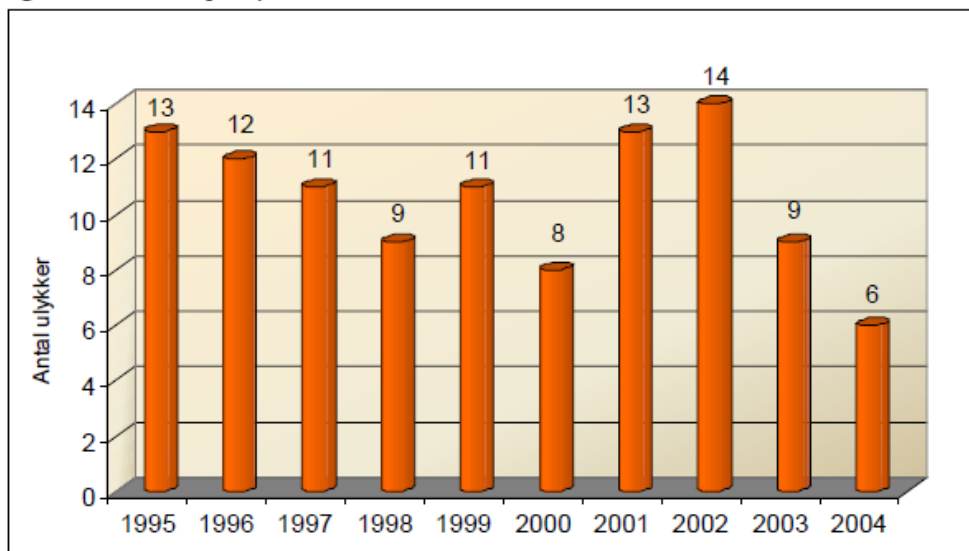
Ulykkesmaterialet er for avgrensa i storleik til å kunne gjennomføre detaljerte analysar. Det er derfor hovudintrykka som blir presenterte og kommenterte vidare i dette kapitlet.





**Figur 2.1 Talet på ulykker, Surnadal 1995-2004**

*Figur 2.1 Talet på ulykker, Surnadal 1995-2004*



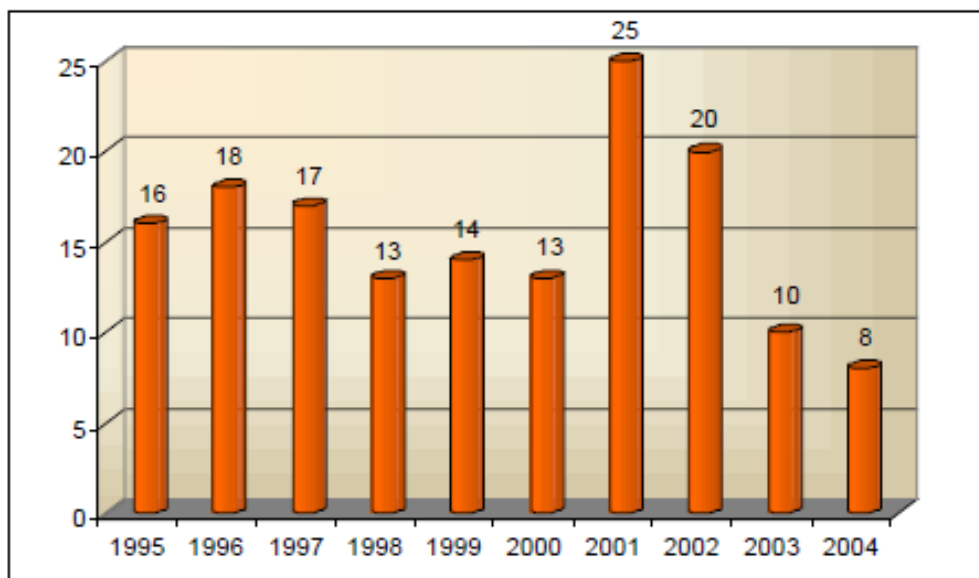
Fleirtallet av ulykkene fører til lettere personskade. Dette framgår av tabell 2.1. 190 av 226 skadde/drepne i 1995-2004 er klassifiserte som lettere skadd. Andelen drepte er høy med 7 personer.

*Tabell 2.1 Fordeling av skadde/drepne etter skadegrad*

Fordeling av skadde/drepne etter skadegrad						
	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
1995	13	16	0	0	0	16
1996	12	18	0	1	1	16
1997	11	17	0	0	3	14
1998	9	13	0	0	3	10
1999	11	14	0	0	0	14
2000	8	13	1	2	0	10
2001	13	25	5	1	0	19
2002	14	20	1	0	2	17
2003	9	10	0	0	1	9
2004	6	8	0	0	0	8
Sum	106	154	7	4	10	133



Figur 2.2 Talet på skadde/drepne, Surnadal 1994 - 2004

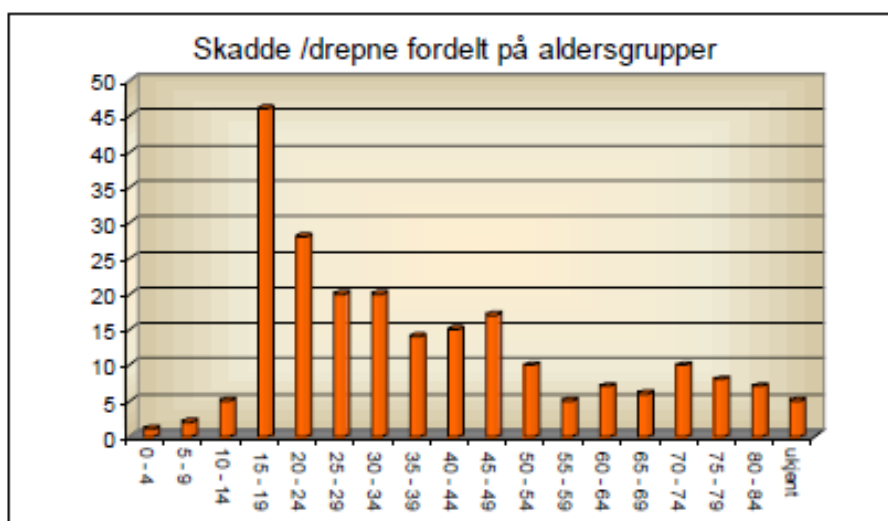


**2.1 Utviklingstrekk skadde/drepne fordelt på aldersgrupper**

Av figur 2.3 finn ein antal skadde/drepne i ulike aldersgrupper for periodane 1995-2004.

Inntrykket frå figuren er at aldersgruppene 15-19 år og 20-24 år skil seg negativt ut med en høg andel av dei som blir skadde/drepne i trafikkulykker.

Figur 2.3 Fordeling skadde/drepne i Surnadal på aldersgrupper



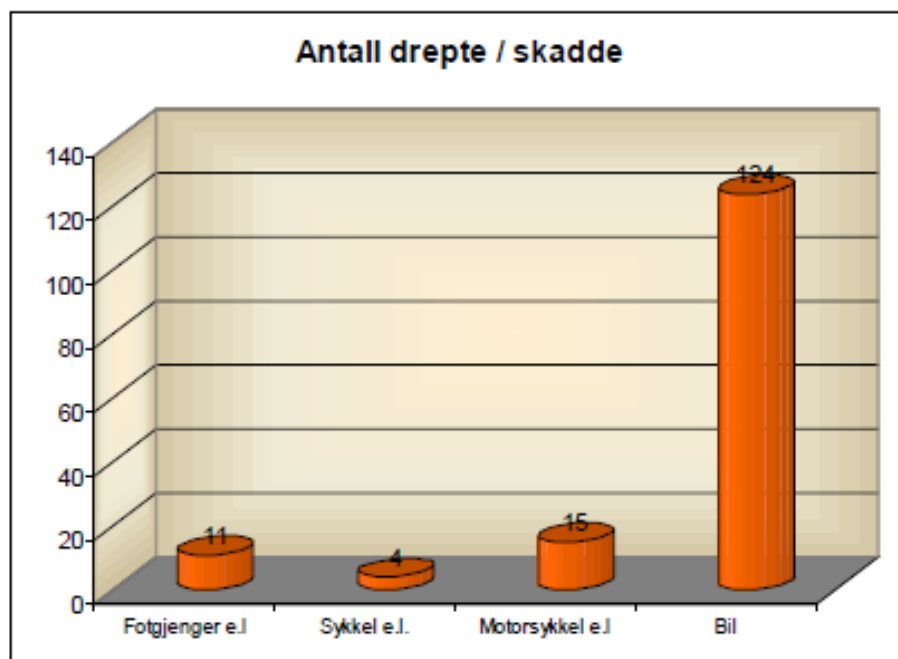




## 2.2 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategoriar

Av figur 2.4 framgår at dei aller fleste skadde/drepne i trafikkulykker anten er bilforarar eller bilpassasjerar. 81% av dei skadde/drepne er bilforarar eller bilpassasjerar, 10% kjører motorsykkel eller moped og omlag 9% ferdast som fotgjengarar eller syklistar. Tala for Sumadal skil seg ikkje særleg frå tala for heile fylket sett under eitt.

Figur 2.4 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori 1995 – 2004

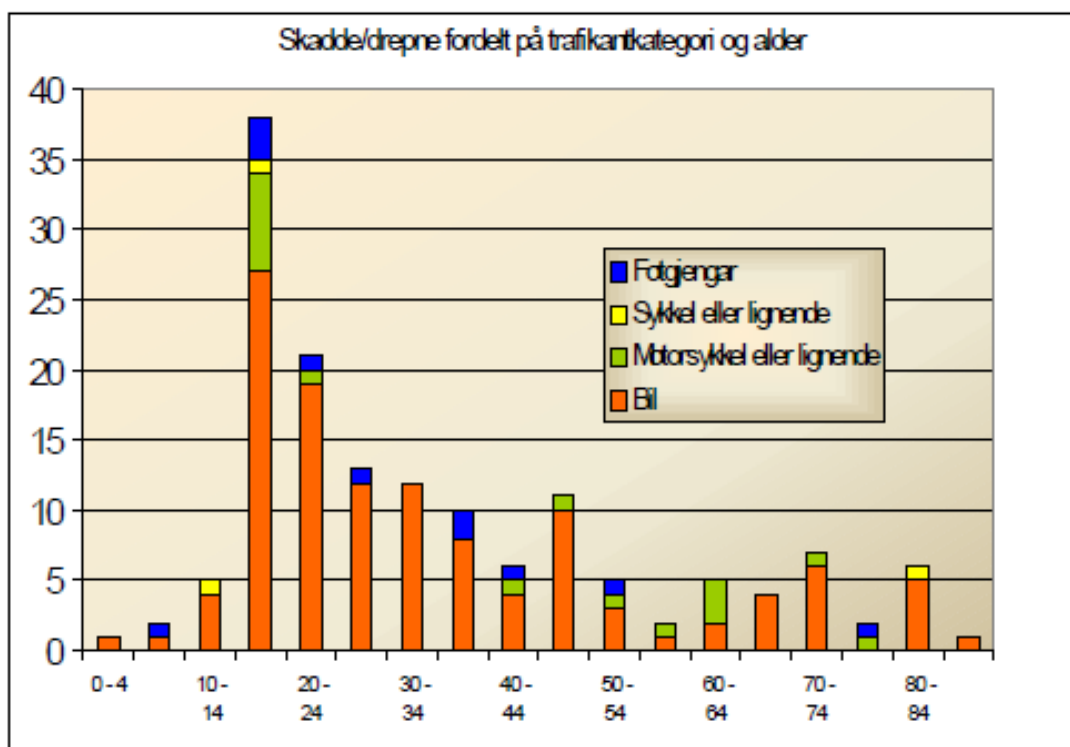




### 2.3 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper

Som i figur 2.4 viser figur 2.5 at bil dominerer ulykkesbildet med omsyn på trafikantkategori. 70% av dei skadde/drepne i trafikkuulykkene er enten bilfører eller bilpassasjer i aldersgruppa 15-19 år.

Figur 2.5 Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper 1995 - 2004



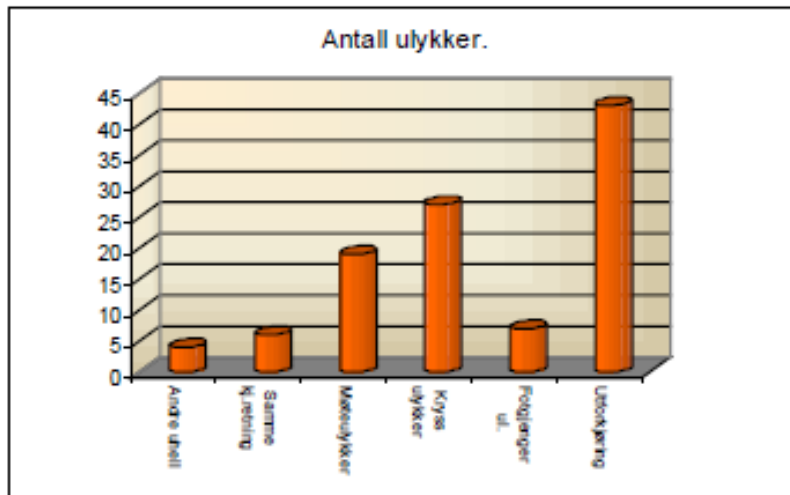
### 2.4 Ulykker fordelt på ulykkestype

Ved registrering av trafikkuulykker blir dei klassifisert ut frå kva slags type ulykke som har skjedd. Figur 2.6 viser fordeling av ulykkene på ulykkestype for Sumadal i tida 1995 - 2004.

Fordelinga på ulykkestype er no meir lik andre landkommunar i fylket. I den forrige perioden var andelen kryssulykker med 35%, mot no 26%, medan utforkjøringsulykkene utgjorde 30 % mot no 43%.



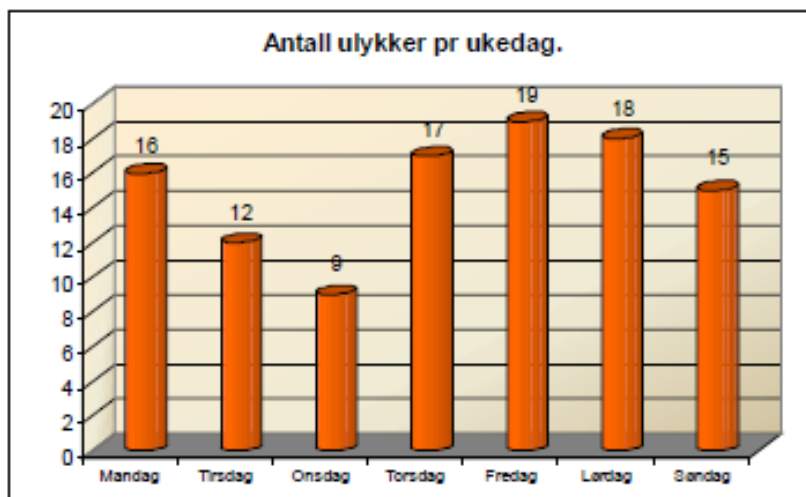
Figur 2.6 Ulykker fordelt på ulykkestyper 1995 – 2004



### 2.5 Ulykker fordelt på vekedag

Den noko skeive fordelinga på ukedag kan vera tilfeldig. I ein tidlegare periode var ulykkene jamnare fordelt.

Figur 2.7 Ulykker fordelt på vekedag, 1995 – 2004



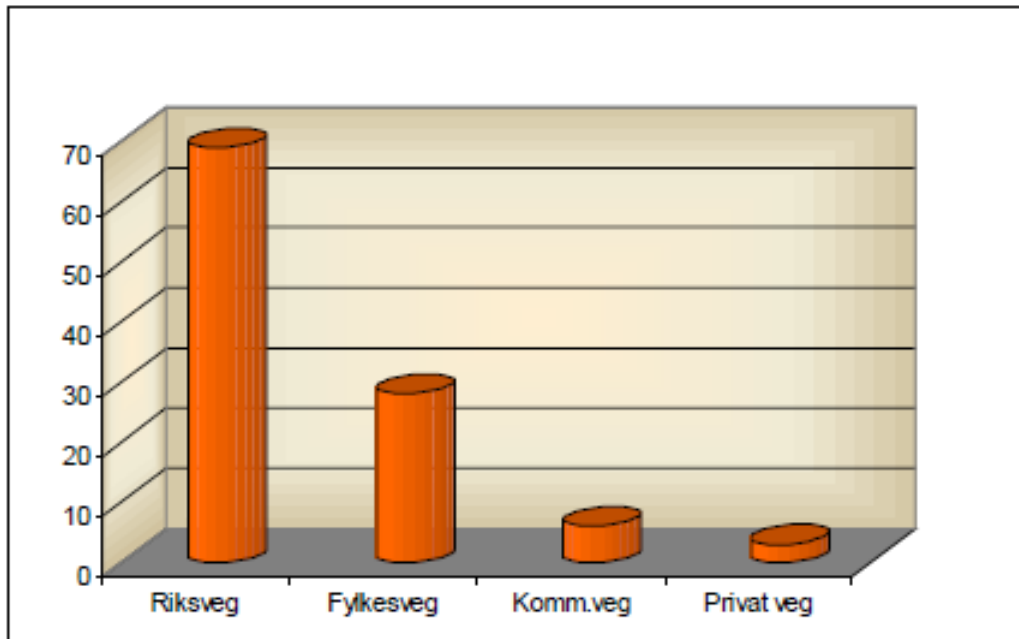




## 2.6 Ulykker fordelt på vegkategori

Fleirtallet av ulykkene skjer på riksveg og fylkesveg. Dette skyldast at dette vegnettet har den største trafikken, og at det er nær samanheng mellom trafikkmengde/fartsnivå og talet på ulykker.

Figur 2.8 Ulykker fordelt på vegkategori, 1995 - 2004



## Skadde/drepne fordelt på aldersgrupper



## 3 VISJONAR, MÅL OG TILTAK

### 3.1 Visjon

Visjon er eit *ønska framtidsbilde*, som t.d. kan vere knytt til innbyggjarane si helse og trivsel etter andre parameter som har med livskvalitet å gjere.

Statens vegvesen og Trygg Trafikk har formulert tankar kring det ein kallar 0-visjonen slik:

«Vi kan ikkje lenger godta 300 drepne og 150 varig skadde i året. Vi må koma vidare, og difor treng vi ein ny og offensiv visjon. Ein visjon om eit vegtransportsystem kor ingen vert drepne eller får varig tap av helse. Ein visjon som tvingar oss til å spørje om kva vi må gjera – ikkje kva vi kan gjera. Vi må vise ansvar. Vi må vise initiativ. Vi må vere uthaldande».

I regjeringa si strategiplan Trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011 er også 0-visjonen tatt inn. Av denne går det fram at regjeringa sin visjon om å få ein trafikk der ulykker ikkje fører til død eller varig skade, må vere eit mål for alle aktørar som driv med trafikksikringsarbeid. Planen legg stor vekt på dette, og det vert kvart år sett av store ressursar til dette arbeidet. Eit felles fokus på å unngå dei alvorlege trafikkulykkane og gjere konsekvensane av dei mindre, vil gje store gevinstar i trafikksikkerheten. Samferdselsdepartementet vonar at denne planen skal medverke til dette.

Visjonen for trafikksikringsarbeidet i Surnadal kommune må også difor vere:

***Ingen skal blir drepne eller alvorleg skadde i trafikken i Surnadal kommune.***

### 3.2 Hovudmål

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 trafikksikringsarbeidet. Kommunen sin utbyggingspolitikk når det gjeld plassering av nye boligar, skular, barnehagar og andre verksemder i næringsøyemed og tilknytning av desse til vegnettet blir ein svært viktig del av trafikksikringsarbeidet.

I arealdelen til kommuneplanen er det også sagt at ved dispensasjon frå forbodet mot frådeling og bygging i LNF-område skal det leggst vekt på m.a. trafikksikkerhet.



I arbeidet med trafikksikring treng ein mål der måloppnåing kan etterprøvast. Dette er imidlertid problematisk når det trafikksikringsarbeid dersom mål vert knytt til talet 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 seg sjølv at uvissa vert endå mykje større. Endringar i ulykkesbiletet kan difor i beste fall registrerast som ein trend over ein periode på fleire år.

Ein annan måte å måle trafikksikkerhet 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 figurane 2.1 og 2.2 viser at talet på skadde og drepne i kommunen har gått nedover på 90-talet. Med dei atterhald som er nemnde ovanfor kan det vere naturleg å knytte eit hovudmål til desse figurane:

**Trenden mot færre trafikkuulykker skal fortsette i perioden 2006 – 2009.**

### 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.

Ein måte å gjere dette på er 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 4.1.



## 4 HANDLINGSPLAN

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. I ettertid bør det vere muleg å sjekke kva som er gjort. I planen er det difor sett av eigne kolonner for dette. Det handlar her om ulike tiltak: opplæring, informasjon og haldningsskapande tiltak, kontroll og overvaking og fysiske tiltak.

### 4.1 Opplæring, informasjon og haldningsskapande tiltak

Dette er tiltak av stor betydning som på sikt vil vere avgjerande om vi lukkast med trafikksikringsarbeidet. Innarbeiding av grunnleggjande haldningar til trafikk og trafikksikkerhet skjer i tidleg alder ifølgje undersøkingar. Barnehage og grunnskule blir da ein sær viktig arena for det haldningsskapande arbeidet. Ut frå statistikk over ulykkar og av erfaring elles, ser ein også at det vil vere påkrevd å fortsette med trafikkopplæring og atferdspåvirkning i ungdomsskulen og den vidaregåande skulen. I handlingsplanen er tiltaka av denne art ikkje ført opp med nokon kostnad. Det inneber at arbeidet med trafikksikring må innarbeidast som ein del av det årlege arbeidet i einingane, og det må slik settast av tid og ressursar for medarbeidarne i etatane.

Informasjon og kampanjar på lokalt nivå har vist seg å vere effektivt. Det er viktig at budskapet her er målretta og konkret.

### 4.2 Kontroll og overvaking

Kontroll og overvaking er verkemidlar som kommunen ikkje rår over. Dei tiltaka som er teke med her blir gjennomført av lensmannskontoret (politiet) og Statens vegvesen innanfor desse sine budsjett og rammevilkår.

### 4.3 Fysiske tiltak

Dette er fysiske tiltak på kommunevegar, fylkesvegar og riksvegar. Dette gjeld m.a. skilting, merking, belysning, fartsreduksjonar, gangfelt, busslommer, nye gang-/sykkelvegar og utbetring- og omlegging av kjørevegar og vedlikehald av vegar og gang-/sykkelvegar. Kommunen står ansvarleg for kommunen sine vegar medan Statens vegvesen er ansvarleg for fylkesvegane og riksvegane.

Fysiske tiltak av generell art, slike som er knytt til vedlikehald, siktrydding, skilting osv. er ikkje oppført med kostnad i planen. Utgangspunktet er her at dette skal vere ei «huskeliste» i det daglege trafikksikringsarbeidet. Dei konkrete tiltaka elles er oppsett med kostnadstal basert på einingsprisar ut frå erfaringsanslag der dette er relevant.



## 4.4 Organisering, oppfølging og evaluering

Trafikksikringsarbeidet er sektorovergripande, men det overordna ansvaret for dette ligg til hovudutval for teknikk og miljø (HTM), jfr. delegasjonsreglementet for Surnadal kommune. Ansvaret for oppfølging av planen skal difor ligge hos HTM.

Arbeidet med trafikksikring er likevel typisk tverrfagleg som involverer dei fleste kommunale sektorane. Det er ikkje eit arbeid som kan avsluttast gjennom å vedta ein slik plan, men eit kontinuerleg arbeid gjennom året. Planen må ajourhaldast og reviderast med jamne mellomrom. Behovet for ei effektiv samordning og samarbeid på tvers av sektorane blir difor svært viktig.

På denne bakgrunn er det oppretta eit tverretatleg forum med representantar frå etatane for rapportering og oppfølging gjennom årlege møte for oppgradering av trafikksikringsarbeidet. Dette har no fungert i den første planperioden og årsrapportar er lagt fram for HTM og kommunestyret.

Som nemnt under avsnitt 1.4 må trafikksikringsarbeidet integrerast i den øvrige kommunale planlegginga. Det inneber at tiltak må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan, tiltaksplanar og årsmeldingar. Rådmannen er ansvarleg for at dette blir gjort.





## 5 HANDLINGSPLAN

### 5.1 Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid

Nr	Aktivitet/tiltak 4.1 <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>Barnehagane, førskolebarn</b>							
1	Trafikksikringsarbeidet i barnehagane skal prioriterast gjennom utviklingsplan for barnehagane	3-5 åringar ved alle barnehagane	Årleg	Styrarane				Målet er å sikre kontinuitet og langsiktig perspektiv i opplæring og haldningsskapande arbeid gjennom en felles overbygning for trafikksikringsarbeidet i alle barnehagane.
2	Kompetanseheving i trafikksikring blant barnehagepersonell. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet kan bidra med kurs	Tilsette i barnehagane	Kvart 3. år. Første gong i 2006	Barnehagekonsulenten	Styrarane, vegvesenet, Trygg Trafikk, Politiet			
3	Barnehagebarn skal få refleksvest tildelt	3-5 åringar	Årleg					Bli ordna i kvar barnehage.





Nr	Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>Grunnskulen</b>							
4	Det skal vera ein trafikkansvarleg ved kvar skule som avlastar rektor og har ansvar for at planlagte aktivitetar blir gjennomført			Rektor				Samtlege skolar bør oppnemne ein trafikkansvarleg
5	Kompetanseheving i trafikksikring blant lærarar generelt og trafikkansvarleg spesielt	Trafikkansvarleg, lærarar generelt	Kvart 3. år første gong i 2006	Kommunalsjefen	Rektor, Vegv., Trygg Trafikk			
6	Årleg møte med trafikkansvarlege på skulane	Trafikkansvarlege	Ein gong i 4-årsperioden	HTM	Lensmann, Statens vegvesen			
7	TS-arbeidet blir prioritert innanfor kvalitetsutviklingsplan for kvar skule	1.-10. klasse	Årleg	Rektorar	Kommunalsjef			



8	Gåtrening i nærmiljøet. Øve på trafikkreglane	1. klasse	Kvar haust	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg, Politiet			Det er ein fast turdag i veka. Han bør delvis nyttast til å ferdast i trafikken
9	Trafikksteljing	2. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg			Matematikk som del av lokal læreplan
10	Gåtrening	2. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg, Politi, Trygg Trafikk			Gå til venstre side, bruke gangfelt, sjå seg om til begge sider
Nr	Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>  <b>Grunnskulen, framh.</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
11	Øve på å bruke buss. Køkultur, vente til bussen har stoppa, ein om gongen	1.-4. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg, bussjåfør			Innarbeidast i kvalitetsutviklingsplan
12	Lære å halde venstre side, bruke gangfelt og undergangar. Bli sett i mørket, bruke refleks og refleksvestar	1.-3. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg, Politi			Dei forskjellige tema vert tekne opp i samband med turar
13	Refleksteljing/Sykelhjelmsteljing	4. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg			Matematikk, eksempel på tema som kan inngå i kvalitetsutviklingsplan
14	Sykelprøve med sykkelkontroll	5. klasse	Årleg	Trafikkansvarleg	Politi, foreldre, NAF			Det vert utarbeidd hefte med trafikkreglar i forkant av prøven



15	Trafikk og etikk som tema i konfirmasjonsførebuinga	9. klasse	Årleg	Kyrkje, Human-etisk forbund	Trafikkansvarleg			
16	Nytte tilbod utanfrå som «ikke tøft å være død», og liknende	10. klasse	Kvart år	Trafikkansvarleg	Trygg Trafikk, Politiet, andre			

Nr	Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b> <b>Grunnskulen, framh.</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
17	Frivillig teoriopplæring på moped, scooter og traktor	10.klasse	Årleg	Kontaktlærer, kjøreskular	Trafikkansvarleg			Teorikurs kan takast i skuletida hos trafikkskulen
18	Bruk av sikringsutstyr, som refleksvestar og –brikker, sykkelhjelm og bilbelte	8.-10. klasse	Kvar haust	Trafikkansvarleg	Vegvesenet, Trygg Trafikk, Helsesektoren			Dette vart teke opp både med elevane og føresette
19	Trafikk som tema innan natur-, matte- og miljøfag	8.-10. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Trafikkansvarleg			Øving med måling av fart, statistikk m.m.
20	MOT-aksjonen	8.-10. klasse	Årleg	Ungdomskonsulent	Ordførar, MOT-kontakt			Haldningsskapande arbeid. Mot til å stå for egne val



	Vidaregåande skule							
21	Innføre inntil 10 timar obligatorisk trafikkundervisning pr. år. Rusmiddelproblematikken skal vera ein del av denne	Elevar ved vgs.	Årleg	Rektor	Utdanningsavd. I fylket, Trygg Trafikk, Statens vegv., Politiet, andre			Inkluderer tilbod utanfrå, som «Kjære søster», 18/40-aksjonen og liknande
22	Trafikkopplæring førsteårselevane	1.-klassane	Årleg	Rektor	Politiet, biltilsynet			
23	Trafikkopplæring russen	Russen	Årleg	Rektor	Politiet			

Nr	Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>Føraropplæring</b>							
24	Repetisjonskurs for eldre bilførarar	Bilførarar over 60 år	Årleg	NAF/Gjensidige	Pensjonistfor., trafikkskular, Statens vegvesen			Trafikkskolane og NAF kontakter pensjonistlag og informerer om opplegget
25	Repetisjonskurs for 30 +	30-60 år	Årleg	NAF/Gjensidige	Trafikkskular, Statens vegvesen			
26	Glattkjøringskurs/kjøretrening	Alle aldersgrupper	Årleg	Gatebilklubben	NAF, MA, kjøreskulane			
	<b>Aksjonar og kampanjar</b>							



27	Refleksdemonstrasjon	Barnehagebarn	Kvar haust	TST/Trygg Trafikk	MA og NAF			Alle 1.-klassingar skal ha refleksvestar ved skulestart
29	Gjennomføre ein aksjon ved skulestart	Alle trafikantar	Kvar haust	TST	Fleire			Informere om ulike trafikantgruppers åtferd, pliktar og rettar. Bør følgjast opp med åtferdskontrollar i same tidsrom

Nr	Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>  <b>Aksjonar og kampanjar, framh.</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
30	Haldningsskapande arbeid i næringslivet	Alle arbeidstakarar	2006	Næringsforeninga / HTM	Yrkesorg., NHO, Trygg Trafikk			Motivere til gåing og sykling til arbeid, erstatte reising i arbeid med telefonmøte og internettløysingar. Trafikktryggleik inn i HMS og bedriftene / etatane sin miljøprofil og etiske plattform. Eksempel Telenor.
31	Kampanje for betre tryggleik ved transport i regi av idrettslag	Leiarar, foreldre	Årleg	Idrettsrådet, HTM	Idrettsorganisasjonane			



32	Jamleg bruk av kommunal informasjonsavis / internet om trafikksikringsarbeid	Alle innbyggjarar i kommunen	Årleg	Redaktør, HTM	Sekretariatet			
----	--	------------------------------	-------	---------------	---------------	--	--	--

## 5.2 Kontroll og overvaking

Nr	Aktivitet/tiltak <b>4.2 Kontroll og overvaking</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
33	Åtferdskontroll av kjørande, syklande og gåande i nærleiken av skular	Alle trafikantar	Heile året, men spesielt ved skulestart om hausten	Lensmann				Tiltaket vert fulgd opp av ein info.kampanje ved skulestart. Åtferdskontroll bør også gjennomførast på andre stader der det er registrert konflikantar bil / sykkel /gåande. Rapport og tilbakemelding frå



								lensmann og Vegvesenet vert sendt til HTM.
34	Kontroll av sikringsutstyr	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Lensmann, Statens vegvesen	Trygg Trafikk			Kontroll, teljing og utstyrtsettling (hjelm, bilbelte og sikring av barn i bil)
35	Politikontroll	Alle trafikantar	Lensmann					Politikontroll er eit utvida omgrep der trafikkontroll er ein del av all personkontroll som Politiet utfører
36	Kontroll med bruk av blinklys	Kjørande	Kontinuerleg	Lensmannen				Kan også sjåast på som ein del av åtfersdskontrollen
Nr	Aktivitet/tiltak <b>4.2 Kontroll og overvaking</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
37	Politikontroll av respekt for vikeplikt for gangfelt	All kjørefrafikk	Årleg, ved skulestart	Lensmannen				
38	Kontroll av lastsikring	Tungtrafikk, landbrukstrafikk	Årleg	Statens vegvesen	Politi			
39	Minst ein «gladkontroll» med info om trafikktryggleik og åtferd og f.eks spidometerkontroll	Alle trafikantar	Årleg	Lensmann	Statens vegv. Trygg Trafikk, NAF, MA, evt. andre			





40	Kontroll og oppfølging av riktig arbeidsvarsling	Off. etatar, entreprenørar	Kontinuerleg	Statens vegvesen, Surnadal kommune	Lensmann, Arbeidstilsynet			
41	Kontroll av at trafikantane tek omsyn til arbeidsvarsling	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Lensmann	Statens vegv., Surnadal komm.			

### 5.3 Organisatorisk tiltak

Nr	Aktivitet/tiltak <b>4.3 Organisatoriske tiltak</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
42	Å utarbeide ein trafikksikringsplan er ikkje eit arbeid som kan avsluttast ein gong for alle. Han må ajourhaldast og reviderast med jamne mellomrom. Forum	Representantar for sektorane med ansvar for gjennomføring og rullering av planen	Årleg	HTM, Forum for trafikksikring	Formannskap, kommunestyre			



	for trafikksikring lagar rapport om arbeidet ved årets slutt							
43	Trafikksikringstiltak skal innarbeidast i kommunen sitt budsjett og økonomiske langtidsprogram		Kontinuerleg i samband med budsjettarbeidet	Rådmannen	Formannskap, kommunestyre			HTM har det koordinerande ansvar og skal påsjå at dette blir gjort. Sjå tiltak 39.



## 5.4 Fysiske tiltak

Nr	Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>4.4 Fysiske tiltak</b>							
	<b>Samarbeid om fysiske tiltak</b>							
44	Trafikksikringsmøte, synfaring på vegane og besøk på skulane i kommunen	Alle trafikantar	Kvart 4. år.	Statens vegvesen, Surnadal kommune	Lokale TS-medarbeidarar og brukargrupper			
45	Analyse av ulykkene på dei kommunale vegane	Alle trafikantar	Kvart 4. år	HTM				
46	Systematisering, analyse og stadfesting av skademeldingar frå forsikringsselskapa og helsestasjonen /legekontor	Alle trafikantar	Kvart 4. år	HTM Legekantoret Statens vegv.				
	<b>Drift og vedlikehald, generelt</b>							
47	Kontroll av tverrfall i kurver ved dekkelegging og andre vedlikehaldsarbeid	Alle trafikantar	Kontinuerleg i samband med reasfaltering.	Kommunalteknisk avd. Statens vegv.				
48	Siktbetring i kryss og avkjørsler bør innarbeidast som ein kontinuerleg aktivitet i drifta av vegnettet.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Kommunalteknisk avd. Statens vegv. trafikkdistriktet.	Innehavarar av hekkar.			



Nr	Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>Skilting og oppmerking</b>							
49	Vurdere plassering, sikt, oppmerking, belysning og skiltkvalitet ved gangfelt. Førestnadane for dei enkelte gangfelt bør vurderast	Gåande og syklande	2006	Kommunalteknisk avd., Statens vegvesen				Rett plassering (spesielt ved busslommar) er viktig. Behova for gangfelt endrast over tid. Skilt eldre enn 15 år må byttast ut!
50	Foreta ein kritisk gjennomgang av skilt og skiltvedtak på gang- og sykkelveggar	Gåande og syklande	2006	Kommunalteknisk avd., Statens vegvesen				Eldre skilt, utydelege skilt må skiftast ut
51	Vurdere generell lågare fart på riks- og fylkesvegnettet og eigne fartsgrenser om vinteren	Alle trafikantar	2006	Statens vegvesen	HTM			
52	Vurdere fartshumpar i alle bustadfelt med 30 km fartsgrense	Alle trafikantar	2006	HTM				Alle bustadfelt skal ha 30 km fartsgrense
	<b>Tiltak mot ulovleg reklame</b>							
53	Oppretthalde innsatsen for å fjerne distraherande og sikthindrande reklame	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Kommunalteknisk avd., Statens vegv.	Lensmann			Ved bensinstasjonar skal det etter avtale <u>ikkje vere</u> bakkeståande reklame



Nr	Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
	<b>Belysning</b>							
54	Vurdere etablering av nye veglysanlegg og utbetre eksisterande anlegg	Alle trafikantar	2006	Surnadal kommune v/ ordføraren, Statens vegv.				Prioritere «mørke hol» og skolenære områder.
	<b>Brøyting og strøing</b>							
55	Brøyte og strø sidevegane så tidleg som muleg	Alle trafikantar	Ved behov	Kommunalteknisk avd.	Brøytemannskap			Innarbeidast i brøyte- og strørutinar
56	Betre vintervedlikehald av gang- og sykkelveg. Standarden og vedlikehaldet bør vere like bra som på bilvegen	Gående, syklande	Kontinuerleg	Kommunalteknisk avd. Statens vegv.				Dersom gs-vegen er glatt eller dårleg brøyta vil det få gåande og syklande til å nytte bilvegen
	<b>Kryss/avkjørsler</b>							
57	Rv. 65. Undersøke og utgreie trafikkforholda ved Åskard kyrkje	Alle trafikantar	2006	Kommunalsjef, Statens vegv.				Vurdere alternative kryssløysingar, evt. omlegging.
58	Analysere kryssulykker for å få betre kunnskap om det relativt store antal kryssulykker i kommunen	Alle trafikantar	Kvart 4. år.	Kommunalsjef, Statens vegv.				



Nr	Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Gang- og sykkelveggar, forts.</b>	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarleg i Surnadal kommune, evt. i øvrige etatar	Andre aktørar	Kostnad	Kva er gjort?	Kommentarar
59	Planlegge og gjennomføre trafiksikringstiltak i kryss, spesielt ved skular og barnehagar	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Kommunalsjef, Kommunalteknisk avd.	Statens vegvesen			Aktuelle tiltak: fartsgrense, kanalisering, forbikjøringslomme, skilting (m.a. gangfelt)
60	Prioritere siktrydding i kryss (sømmar/vinter) og møte- og forbikjøringsstiltak på vegstrekingar generelt	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Veghaldar				Betring av vintersikt må takast opp med brøytarne. Snølagring må gjerast utanfor frisisiksonane i kryssw
61	Siktbetring eller sanering av avkjørslar med dårleg sikt generelt	Alle trafikantar	Kontinuerleg	HTM, Kommunalteknisk avd.				Gjeld avkjørslar frå kommunale vegar
	<b>Kollektivtrafikk:</b>							
62	Generell nyetablering/utbetring av busslommer med leskur	Alle bussbrukarar	Kontinuerleg	Statens vegvesen	HTM			Spesielt rv 65 Høgmoen og X Flessavegen
	<b>Arealdisponering/byggesaker:</b>							
63	Ta vare på trafikktryggleiken gjennom planlegging og lokalisering av offentlege bygningar	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker	Surnadal kommune v/ ordføraren, kommunalsjef				Dette området er forsømt i mange kommunar m.a. ved bygging av nye skular, der det ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til trafiksikring



64	Bruke arealplanlegginga som verkemiddel for å minimalisere transportomfanget ved tilrettelegging av nye byggeområde	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker	Surnadal kommune v/ ordføreren, Rådmannen				Jfr. «Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging» frå Miljøverndepartementet
----	---	------------------	------------------------------------	---	--	--	--	---

## 5.5 Fysiske tiltak på kommunale vegar og plassar

Prioritet	Tiltak nr.	Fysiske tiltak Trafikksikringstiltak frå 2006 Kommunale vegar og plassar	Kommunal andel	Kommunal kostnad	Total kostnad	Kva er gjort	Kommentar
1	K1	Fortau langs Bårdshaugvegen	50%	400.000	800.000	Utført	400 m fortau
2	K2	Trafikkregulering – Øye skuleområde	50%	150.000	300.000		
3	K3	Bæverfjord skule - trafikkregulering	50%	25.000	50.000		
4	K4	Bøkleppvegen – rekkverk	50%	104.000	208.000		800 m rekkverk
5	K5	Dalavegen – rekkverk	50%	45.000	90.000		350 m rekkverk
6	K6	Pilskarvegen	50%	120.000	240.000		160 m fortau
7	K7	Omlegging avkjørsel til Pestutrøa	50%	75.000	150.000		
8	K8	Østbødalsvegen, rekkverk ved Almøya	50%	169.000	338.000		1300 m rekkverk
9	K9	Grytvegen – Gang-/sykkelveg/fortau, trinn 3	50%	700.000	1.400.000		700 m fortau / g-/s-veg
10	K10	Skolevegen – Fartshumpar inntil rundkjøring	50%	15.000	30.000		
11	K11	Buhagevegen – Fartshumpar i Øvre Buhagen	50%	15.000	30.000		
12	K12	Glønavegen – Rekkverk ved kryss Kleivavegen	50%	15.000	30.000		
13	K13	Markavegen – rekkverk i Brusetmarka	50%	13.000	26.000		100 m rekkverk
14	K14	Høgmovegen – rekkverk	50%	32.500	65.000		250 m rekkverk
15	K15	Flessavegen - rekkverk, trinn 1 (Snekvikvegen)	50%	270.000	540.000		2100 m rekkverk
16	K16	Slettavegen – rekkverk	50%	39.000	78.000		300 m rekkverk
17	K17	Almbergvegen – rekkverk	50%	130.000	260.000		1000 m rekkverk
18	K18	G/s-veg Grimsmo – Øye bru langs elva	20%	600.000	3.000.000		Nærmiljøanlegg, 1200 m g/s-veg
19	K19	Flessavegen – rekkverk, trinn 2	50%	270.000	540.000		2100 m rekkverk

I = Investeringsiltak

D = Driftstiltak





#### 4.6 Fysiske tiltak på fylkesveggar og riksveggar

Prioritet	Tiltak nr.	Trafikksikringstiltak frå 2006 Fylkesveggar	Kommunal andel	Kommunal kostnad	Total kostnad	Kva er gjort	1100 m g/s-veg totalt
1	F1	Fv. 326 G/s-veg Vasseng – Ørabrua, trinn 2	50%	3.000.000	6.000.000	Utført	1100 m g/s-veg totalt
2	F2	Fv. 321 Fartshumpar ved Bondehuset			25.000		
3	F3	Fv. 329 – Bæverdalen. Rekkverk fleire strekningar			208.000		800 m rekkverk
4	F4	Fv. 324 Rekkverk langs Brusetmelan			91.000		350 m rekkverk
5	F6	Fv. 326 Opprusting av fortau/parkering på Øra	50%	3.150.000	6.300.000		2100 m g/s-veg

Prioritet	Tiltak nr.	Trafikksikringstiltak frå 2006 Riksveggar	Kostnad	Kva er gjort	Kommentarar
1	R1	Rv 65 Bæverfjord bru, g-/s-veg over Bævra og fram til Gjerdahaugen / Vollavegen	3.800.000	Utført	Ny gangvegbru og 350 m g-/s-veg
2	R2	Rv 65 Kryss med Snekkvikvegen. Betre sikring av busstopp, evt. ny Busslomme	400.000		
3	R3	Rv 65 Busslomme ved Høgmovegen på Røv	60.000		
4	R4	Rv 671 Ny busslomme ved Sollia bustadfelt	60.000		
5	R5	Rv 65 G-/s-veg Ranekleiva – Røssmovegen	4.500.000		900 m g/s-veg med planundergang
6	R6	Rv 670 Ny fotgjengerkryssing ved Stangvik skule	300.000		
7	R7	Rv 65 Gatelys Røv – Holtamoan	100.000		Vegbelysning
8	R8	Rv 65 Ny busslomme ved Berset	50.000		
9	R9	Rv 65 Ny busslomme ved Mausethagen	50.000		
10	R10	Rv 671 Vurdere utbetring av kryss med Rv 670			Mange skadar/utkjøringar registrerast
11	R11	Rv 65 Omlegging av riksvegen gjennom Røv	30.000.000		
12	R12	Rv 670 Gang-/sykkelveg Halten – Haugen	5.500.000		1100 m gang-/sykkelveg
13	R13	Rv 670 Gang-/sykkelveg Melhus – Grytskog	3.900.000		1300 m gang-/sykkelveg
14	Rv14	Rv 670 Gang-/sykkelveg Kvanne- Ranøya	10.000.000		2000 m gang-/sykkelveg



#### 4.7. Budsjettoversikt over kommunale investeringar i perioden 2006 - 2009

	Tiltak	2006	2007	2008	2009	Kommentar
K1	Fortau langs Bårdshaugvegen	400.000				
K2	Trafikkregulering – Øye skuleområde	150.000				
K3	Trafikkregulering – Bæverfjord skule	25.000				
K4	Bøkleppvegen – Rekkverk	104.000				
K5	Dalavegen – Rekkverk	45.000				
K6	Pilskarvegen – Fortau	120.000				
K7	Omlagging av avkjørsel frå rv 670 til Pestutrøa	75.000				
K8	Østbødalsvegen – Rekkverk		169.000			
K9	Grytvegen Gang- /sykkelveg/fortau Trinn 3		700.000			
K10	Skolevegen – Fartshumpar		15.000			
K11	Buhagevegen – Fartshumpar		15.000			
K12	Glønavegen – Rekkverk		15.000			
K13	M arkavegen – Rekkverk i Brusetmarka		13.000			
K14	Høgmovegen – Rekkverk		33.000			
K15	Flessavegen – Rekkverk Trinn 1		270.000			
K16	Slettavegen – Slettavegen		39.000			
K17	Almbergvegen – Rekkverk		130.000			
K18	Grimsmo – Øye bru gang-/sykkelveg			600.000		
K19	Flessavegen – Rekkverk Trinn 2				270.000	
F1	Vasseng – Ørabrua Gang-/sykkelveg/fortau	2.000.000				
F5	Opprusting av fortau/parkering Øra			500.000	500.000	
	Sum	2.919.000	1.399.000	1.100.000	770.000	

