



# Kommunal trafikktrygging- plan

2020 – 2025





INNHALDSLISTE

Føreord .....	5
Innleiing .....	7
Mål for arbeidet med trafikktryggingstiltak og haldningsskapande arbeid .....	9
Visjon .....	9
Mål .....	9
Prosjektarbeidet fram mot Trafikksikker kommune .....	10
Sentrale nasjonale dokument i trafikktryggingssarbeidet .....	12
Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering .....	12
Nasjonal transportplan 2018-2029 .....	12
Barnas Transportplan .....	12
Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018 – 2021 .....	13
Handlingsplan for trafikktryggleik for Møre og Romsdal 2013-2022 .....	13
Analyse og grunnlagstal for Sykkylven kommune .....	14
Trafikale utfordringar i kommunen .....	20
Strategi .....	21
Kommunale tiltak .....	22
På vegen mot Trafikksikker kommune - ikkje-fysiske tiltak, haldningsskapande arbeid .....	22
På overordna kommunalt nivå .....	22
Oppvekst .....	22
Kultur .....	24
Folkehelsearbeid .....	24
Risikoåtferd i trafikken .....	26
Nasjonale mål og lokale tiltak .....	26
Fart .....	26
Rus .....	26
Bilbeltebruk .....	27
Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemma) .....	28
Barn .....	28
Ungdom og unge førarar .....	28
Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetting .....	29
Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gåande, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy) .....	29
Økonomi .....	32

## Trafikktryggingplan for Sykkylven kommune 2020-2025

Grunnlag for prioritering av tiltak .....	32
Evaluering, rullering av planen .....	32
Vedlegg .....	0
Utkast til tiltaksplan for fylkeskommunale og kommunale vegar 2020-2025 .....	0
Fysiske trafikktryggingstiltak .....	0
Trafikkfarlege punkt .....	0
Vegar og kryssingspunkt ved skulane og barnehagane .....	3
Skilting, fartsdumpar og oppmerking på kommunevegar .....	3
Gatelys / veglys .....	3
Parkeringsstilhøve .....	3
Tetting av hol og re-asfaltering av kommunale vegar .....	3
Vurdere tiltak i område med stor og tett trafikk .....	3

## FØREORD

Prosjektet Trafikksikker kommune har legitimitet i kommunen sin planstrategi og er forankra hos kommunedirektør og dei politiske utvala. Kommunedirektøren har utnemnt ein prosjektkoordinator frå tekniske tenester, Hans Jakob Overå.

Trafikktryggingssplanen er også godt forankra i overordna kommuneplan (Samfunnsplan for Sykkylven 2011-2025). Under følgjande overordna mål finn ein delmål der ulike trafikktryggingstiltak vil vere del av løysingane:

- 4 - Gode møteplassar, trivsel og friske folk
- 5 - Attraktivt sentrum
- 6 - Gode og varierte bumiljø
- 9 - Gode kommunikasjonar

Sentralt i samfunnsplanen er trygge bumiljø og god folkehelse. Arbeid for utbygging av gang- og sykkelveggar, trygg tilkomst til friområde, leikeplassar og nærturområde, og eit trygt sentrum for mjuke trafikantar, er døme på aktuelle delmål.

15. oktober 2019 vart det halde møte mellom kommunen, politiet og Trygg Trafikk. Medlemer i prosjektgruppa vart etter dette formelt oppnemnde av kommunedirektøren.

Medlemer i den kommunale prosjektgruppa er:

- Hans Jakob Overå, prosjektkoordinator og saksbehandlar teknisk eining
- Monica Sjøvik Hjelmevoll, skulefagleg rådgivar
- Øyvind Fet, barnehagefagleg rådgivar
- Lars Petter Vemøy, folkehelsekoordinator

Samarbeidsinstansar og informasjonskjelder i prosjektarbeidet:

- Trygg Trafikk ved Per Gjerde, leiar region Møre og Romsdal
- Politiet ved Steven Malvin Blindheim, politibetjent og trafikk-koordinator Møre og Romsdal politidistrikt
- Statens vegvesen
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- (Statistisk sentralbyrå som informasjonskjelde)

Trygg Trafikk ved Per Gjerde og politiet ved Steven M. Blindheim har delteke i prosjektgruppa sine møte (utvida prosjektgruppe).

Prosjektet har to hovuddelar:

- Systematisk tverrfagleg arbeid for å verte godkjend som Trafikksikker kommune

I Trygg Trafikk sin rettleiar for Trafikksikker kommune går det fram kva for kriterium som må oppfyllest. Denne har prosjektgruppa sendt rundt til alle aktuelle einingar og bede om tilbakemeldingar på. I stor grad har dette blitt følgt godt opp frå dei ulike tenestene, som har fått skriftleggjort, oppdatert og systematisert rutinar og planar i tråd med rettleiaren.

- Utarbeiding av ny trafikktryggingssplan

Eit av kriteria er at det må ligge føre ein trafikktryggingssplan før godkjenning kan verte gitt. Førre plan vart utarbeidd av Asplan Viak AS for åra 2001 – 2012. Det er altså på høg tid at det vert utarbeidd ein oppdatert plan.

Trafikktryggingssarbeidet i Sykkylven kommune er forankra hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide ein ny trafikktryggingssplan for perioden 2020 – 2025 er lagt til kommunedirektøren sin stab.

Å forankre arbeidet hjå kommunedirektøren synleggjer at aktuelle einingar i kommunen må ta sin naturlege del av ansvaret for eit tverrfagleg trafikktryggingssarbeid. Viktig er også informasjonsspreiing og kompetanseheving i høve førebyggjande og haldningsskapande arbeid og innsikt i ulykkesundersøkingar og statistikk som kan gi grunnlag for å treffe gode val og prioriteringar i høve tiltak i trafikktryggingssarbeidet.

Vedtaksmynde av trafikktryggingssplanen er lagt til kommunestyret, medan trafikktryggingssområdet er lagt under NU (Nærings- og utviklingsutvalet) i kommunen.

Prosjektgruppa vil følge opp arbeidet med minst to møte i året der tiltaksplanar og arbeidet som er gjort vert evaluert. Det er sjølvstøtt eit mål også å bli "re-godkjent" som Trafikksikker kommune om tre år.

Prosjektarbeidet har ikkje vore underlagt ordinære reglar for planarbeid, jf. plan- og bygningslova kapittel 10 og 11 og folkehelselova kapittel 2. Planen er utarbeidd og utforma som ein temaplan.

Nokre einingar, som skulane, barnehagane og teknisk eining har involvert seg sterkt i dette arbeidet. Vi vel å sjå på planen som eit levande dokument. Nokre tenester har gode og fylldige planar og rutinar knytt til trafikktryggingssarbeid og førebyggjande arbeid både når det gjeld haldningar, kompetanseheving og rutinar. Andre har mindre av dette. Målet må vere at alle som bør vere involvert i kommunal trafikktryggleik, vert det. Summen av innsats har gitt kommunen eit godt utgangspunkt for vidare arbeid med trafikktrygging og gode haldningar.

## INNLEIING

Trafikksikker kommune er eit tiltak i Trygg Trafikk (TT) for å sikre at det vert gjort systematisk arbeid for eit tryggare lokalmiljø i kommunane. TT meiner at godt trafikktryggingssarbeid bidreg til å gi kommunane eit godt omdømme, færre skadar og fornøgde innbyggjarar. I Stortinget sin NTP (Nasjonale Transportplan 2014-2023, vart det vedteke eit etappemål om å halvere talet på drepne og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 500 innan 2024. Arbeidet inngår i regjeringa sitt vedtak om at trafikktryggingssarbeidet skal baserast på ein visjon om at ein ikkje skal ha ulykker med drepne eller hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen. I dette arbeidet vert kommunane sitt ansvar for å arbeide for trafikktryggleik peika på som avgjerande for å nå nasjonale mål.

Etter vegtrafikklova § 40a, har fylkeskommunen eit ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremje trafikktryggleiken i fylket. Ei viktig oppgåve i denne samanheng er å påverke og stimulere kommunane til å arbeide målretta og heilskapleg med trafikktryggingssarbeidet.

Trygg Trafikk har utarbeidd ein rettleiar for Trafikksikker kommune. Denne rettleiaren er godkjent av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Møre og Romsdal og ligg til grunn for kommunen si godkjenning som Trafikksikker kommune. Kommunen må vere og er medlem i Trygg Trafikk. For å ivareta heilskapstenkinga er det utarbeidd kriterium og sjekklister som skal vere eit verktøy for å kvalitetssikre kommunen sitt trafikktryggingssarbeid.

Prosjektet «Trafikksikker kommune» (seinare omtalt som «Trafikktrygg kommune») er eit prosjekt som er initiert av Trygg Trafikk og gjennomført i fleire norske kommunar. Per i dag (september 2020) er det 112 kommunar som er godkjende som trafikksikre kommunar i landet. Sykkylven satsa sterkt på å bli den første godkjende kommunen i Møre og Romsdal, og det lukkast vi med den 27. august 2020.

At vi vert godkjend som trafikksikker kommune betyr ikkje at vi er i mål med trafikksikring i kommunen. Det er gjort eit grunnarbeid som skal sikre at det i kommunen framover er eit fokus på trafikktryggingstiltak og haldningsskapande arbeid. Det skal vise igjen i planverk, rutinar og prioriteringar at Sykkylven kommune er ein Trafikksikker kommune.

Trygg Trafikk godkjenner kommunar som arbeider målretta, systematisk og heilskapleg med trafikktryggingsspørsmål. Trafikktryggingssarbeidet vedkjem alle sektorar og einingar i kommunen. Rettleiaren for Trafikksikker kommune definerer at trafikktryggingssplanen er den aller viktigaste delen i dette arbeidet, i tillegg til utarbeiding av rutinar og planar for sektorane. Informasjon og haldningsskapande arbeid er også viktig ute i tenestene og ovanfor innbyggjarane i kommunen.

Kommunen har ansvar for systematisk og målretta arbeid med samfunnstryggleik og førebygging av ulykker. Som vegeigar har kommunen også eit spesifikt ansvar for trafikktryggingstiltak på kommunale vegar.

Kommunen er vegeigar og har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av dei kommunale vegane. I tillegg til dette, er kommunen ein pådrivar ovanfor fylkeskommunen når det gjeld behov for utbetring på dei fylkeskommunale vegane i bygda (Sykkylvsvegen, Dalevegen, Vallavegen og del av Sørestrandvegen).

Kommunen er også samfunnsutviklar, barnehage- og skuleeigar, arbeidsgivar, kjøpar av transporttenester og ansvarleg for helse, miljø og trivsel for innbyggjarane. Folkehelselova og plan- og bygningslova seier at kommunane har eit generelt ansvar for å førebygge skader og ulykker lokalt.

Rolla som samfunnsutviklar inneber mellom anna eit ansvar for å mobilisere og samhandle med ulike private lag og organisasjonar/foreiningar, næringsliv og offentlege aktørar.

Samarbeid med næringslivsaktørar har ikkje hatt fokus i denne omgang. Trygg Trafikk og politiet har vore samarbeidspartnarar i prosjektet. Sykkylven idrettslag er førebels det einaste laget/den einaste organisasjonen som er involvert i trafikktryggingssarbeidet, men her ønsker vi sjølvstøtt å få med fleire.

Trafikktryggleik handlar om å kunne bevege seg trygt i lokalmiljøet sitt, anten som fotgjengar, syklist eller bilist – barn, ungdom eller vaksen.

Trafikktryggingssarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak.



Figur 1 Foto: Bjørnar Midtbust

Trafikktryggingssplanen gir ein oppdatert gjennomgang av dei utfordringane vi har i trafikken i kommunen vår, lokale og nasjonale målsetjingar og prioriteringar for trafikktryggingssarbeidet. Vi ønsker å påverke alle kommunen sine tilsette og innbyggjarane våre til å delta aktivt i arbeidet med trafikktrygging. Fokuset er først og fremst viktig for å redusere talet på ulykker, men også å redusere konsekvensane ved ulykker. Trafikkulykker fører med seg store samfunnskostnader i tillegg til dei personlege kostnadane.

Trafikktryggingssplanen 2020 – 2025 vil danne grunnlaget for vidareføring av trafikktryggingssarbeidet i kommunen. Det er viktig å sikre at planen blir følgt opp, at det blir gjort nødvendige prioriteringar og at tiltaka blir gjennomført.



## MÅL FOR ARBEIDET MED TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK OG HALDNINGSSKAPANDE ARBEID

### VISJON

I kommunestyresak 57/97 vedtok kommunestyret følgjande visjon for Sykkylven kommune:

*Sykkylven kommune skal vere ei trygg og stadig betre kommune å bu, arbeide, vekse opp og bli gamal i.*

I den førre trafikktryggingssplanen vart denne overordna visjonen lagt til grunn.

Visjonen for trafikktryggingssplanen inneber at Sykkylven kommune arbeider mot ein nullvisjon når det gjeld talet på drepne og/eller alvorleg skadde i trafikkulykker i bygda vår.

---

### MÅL

- Sykkylven si målsetjing er ingen drepne og alvorleg skadde i trafikken i planperioden
- Dei ulike sektorane har fokus på førebyggjande og haldningsskapande arbeid ovanfor sine målgrupper
- Det vert innarbeidd gode rutinar for å følge opp trafikktryggingssarbeidet gjennom året
- Spreie kunnskap om trafikale tilhøve og trafikktryggleik generelt og spesielt for born, ungdom og eldre vaksne
- Innarbeide ei meir bevisst haldning til trafikktrygging og ein god trafikkultur hos eigne kommunalt tilsette

Føremålet er å gjere ferdsel i trafikken tryggast mogleg for både fotgjengarar, syklistar og bilførarar.

Ulukker og uhell skal reduserast til eit minimum, og born, ungdom og vaksne skal i det store og heile oppleve at det er trygt å ferdist på og langsmed vegane i bygda.

## PROSJEKTARBEIDET FRAM MOT TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Sykkylven kommune må fornye gjeldande trafikktryggingssplan vedteken i april 2001, som gjaldt for perioden 2001-2012, utarbeidd av ei tverrfagleg styringsgruppe, med Asplan Viak som fagleg ansvarleg. Det er m.a. nødvendig å oppdatere faktadelen i planen. Det er òg ønskeleg å leggje meir vekt på haldningsskapande tiltak basert på rettleiar frå Trygg Trafikk og føringar frå nasjonalt og regionalt nivå (her viser vi til Nasjonal transportplan (NTP), Stortingsmelding 40 og «Nasjonalt tiltaksplan for trafikktryggleik på veg» 2018-2021). Sentrale uttrekk frå desse følgjer under for å minne oss på kva som er både nasjonale og lokale mål i trafikktryggingssarbeidet.

Våren 2019 tok Trygg Trafikk initiativ ovanfor Sykkylven kommune til å sette i gang eit arbeid med mål om å gjere kommunalt tilsette og innbyggjarane i bygda meir bevisste på trafikale tilhøve og trafikktryggleik. Eitt middel i denne prosessen var å nytte kriteria som ligg til grunn som krav for å verte godkjend som Trafikksikker kommune. Nokre av desse kriteria er:

- Forankring av trafikktryggingssarbeidet og satsinga på å bli Trafikksikker kommune hos ordføraren og rådmannen/kommunedirektør
- Kommunen må ha eit utval som har ansvar for trafikktryggleik (Nærings- og utviklingsutvalet - NU)
- Trafikktryggleik må innarbeidast i HMT-/internkontrollsystemet (m.a. reglar for tenestereiser og reglar for kjøp av transporttenester)
- Trafikktryggleik skal minst 1 – ein – gong i året vere tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU)
- Planen må ha oppdatert oversyn over trafikkulykker og trafikkuhell lokalt
- Det må gå fram at trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet
- Det må vere utarbeidd ein oppdatert trafikktryggingssplan og planen må ha fastsette rullerings- og rapporteringsrutinar (prosedyrar)
- Kommunen må ha eit system/ei god og effektiv ordning for å behandle søknader om skuss for skuleelevar
- Kommunen må oppfylle kriteria som gjeld for sektorane (teknisk eining, barnehagane, skulane, helsestasjonen, kommunelegen m.fl.)

Før trafikktryggingssplanen for 2001-2012 var ikkje trafikktryggingssarbeid synleg i det kommunale organisasjonskartet, sidan det ikkje var nedsett eit eige trafikktryggingssutval eller utarbeidd faste rutinar for å sikre jamleg fokus på trafikktryggingssarbeid. Dermed var det ingen politiske organ som hadde ei særskilt oppgåve å vere pådrivarar for dette. Praxis har sidan vore at det er teknisk utval (No: nærings- og utviklingsutvalet, NU) som har handsama trafikksaker. Kommunen fekk gjennom førre plan betre oversikt over behov for trafikktryggingstiltak, og ønske om ulike tiltak var systematisert i større grad. Svært mange av desse tiltaka er gjennomført, og det har kome til mange nye tiltak som må systematiserast i denne nye trafikktryggingssplanen.

Trafikktryggingssplanen inneheld ein tiltaksplan med lister over ulike fysiske og ikkje-fysiske tiltak.

Kommunen må prioritere ressursar både politisk og administrativt. Dette er viktig av omsyn til oppfølging og gjennomføring av planen både når det gjeld tiltak i kommunal regi, og som ledd i å fremje Sykkylven sine interesser overfor fylkeskommunenivået. Gjennom god planlegging av arealbruken kan kommunen fremje trafikktrygging og redusere behovet for bruk av bil.

Dersom ein skal lukkast med trafikktryggleik er det viktig at alle aktørar deltek, både privatpersonar, lag og organisasjonar, private bedrifter og offentlege organ og mynde. Haldningsarbeidet er svært viktig, og ein må også sjå på frivillige lag og organisasjonar som viktige aktørar i det haldningsdannande arbeidet. Folkehelse er også eit viktig perspektiv i dette arbeidet. Om fleire vel å bruke føtene eller sykkel til og frå skule/arbeid/fritidsaktivitetar, vil ein redusere biltrafikken på dei tidene der det er flest mjuke trafikantar ute.

Trafikktryggingssplanen skal gi informasjon om kva utfordringar, målsettingar og prioriteringar kommunen har for trafikktryggingssarbeidet. I tillegg har barnehagar og skular utarbeidd egne planar for sitt trafikktryggingssarbeid både i form av haldningsskapande arbeid, trafikk-kompetanse og rutinar for skuleturar, etc.



Figur 2 Foto: Trygg Trafikk

## SENTRALE NASJONALE DOKUMENT I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

### MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringa legg til grunn at Norge er verdsløande innan trafikktrygging på veg, som følge av målretta, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjer likevel eit betydeleg samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikktrygging må difor framleis ha høg prioritet, med nullvisjonen som eit av hovudmåla for transportpolitikken.

Det vert vist til at mange av dei enkle og mest effektive trafikktryggingstiltaka er tekne i bruk. Med eit relativt lågt tal trafikkulykker blir ytterlegare reduksjon i tal drepne og hardt skadde stadig meir krevjande og avhengig av auke i og felles innsats frå fleire offentlege aktørar. Hovudinnretninga på meldinga er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringar og behov i trafikktryggingssarbeidet, og bidra til betre overordna forankring og auke i samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldinga presenterer regjeringa seks satsingsområde:

- Forankring av tverrsektorielt trafikktryggingssarbeid på overordna nivå
- Betre utnytting av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrka tverretatleg samarbeid
- Meir effektiv formidling, enklare tilgang og betre utnytting av kunnskap frå ulykkesundersøkingar
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata
- Generelt vil regjeringa vidareføre ei brei tilnærming i trafikktryggingssarbeidet, ein målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkestypene og ein målretta innsats mot risikogrupper. Det trafikantretta trafikktryggingssarbeidet skal vektleggast

### NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonale mål og hovudområde for innsats: Regjeringa vidarefører i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legg opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030.

Regjeringa vil i planperioden rette innsatsen mot følgjande fem hovudområde:

- Sikre vegar
- Risikoåtferd i trafikken
- Spesielt utsette grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge køyretøy

### BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneheld for første gong eit eige kapittel om Barnas transportplan. Regjeringa vil:

- Legga til rette for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen
- Styrke trafikktryggleiken for barn og unge
- Legge vekt på barn og unge sine behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet

- At det skal leggast vekt på omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følgje opp transportetatane og Avinor når det gjeld omsynet til barn og unge i utviklinga av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikktrygging i barnehage og skule

I planen vert det presisert at barn og unge er dagens og framtidens trafikantar, og dette må det takast omsyn til òg i overordna planar.

#### NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonale tiltaksplan for trafikktryggleik på veg 2018-2021 er utarbeidd av Statens vegvesen, politiet, Helse- og beredskapsdepartementet, Utdanningsdepartementet, Trygg Trafikk, fylkeskommunane og sju storbykommunar. I tillegg har ei rekke andre aktørar gitt innspel til planen.

Planen bygger på Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikktryggleiksarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioriteringar i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk sine strategier 2018-2025, fylkeskommunane sine planar for prioritering innanfor trafikktryggleiksarbeidet og dei sju storkommunane sine trafikktryggingssplanar.

Føremålet med tiltaksplanen er å presentere eit breitt spekter av fagleg forankra tiltak som det er semje om i alle ledd, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom dei sentrale trafikktryggingssaktørane. Tiltaka i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP om maksimalt 350 drepne og hardt skadde i 2030 nasjonalt. Det inneber ein reduksjon på om lag 60 prosent samanlikna med gjennomsnittet for perioden 2012-2015.

---

#### HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKTRYGGLEIK FOR MØRE OG ROMSDAL 2013-2022

Hovudmål for Møre og Romsdal:

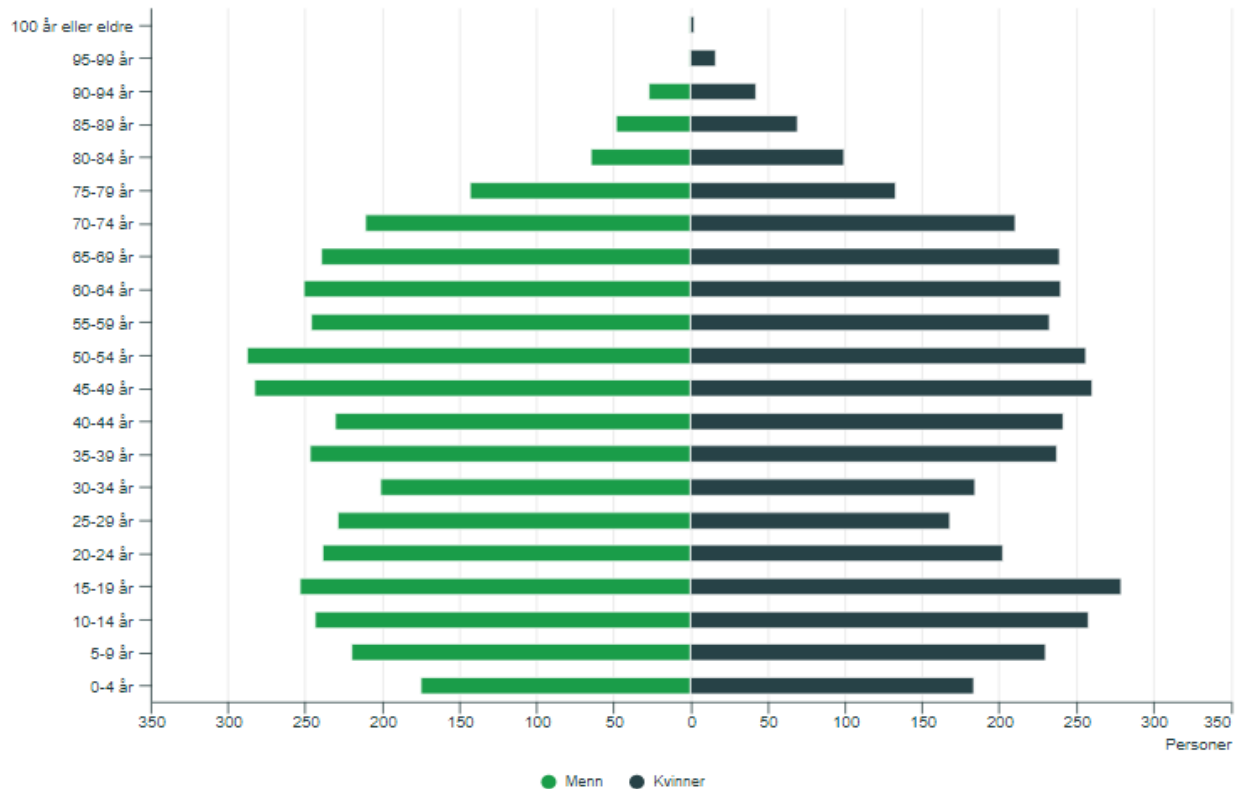
- Gjennom aktivt arbeid med trafikktrygging vil vi medverke til å nå det nasjonale målet for 2024 om færre drepne og skadde i vegtrafikken
- Trafikant: Alle skal kunne bevege seg i trafikken utan å bli utsett for fare
- Køyretøy: Møre og Romsdal Fylkeskommune (MRFK) skal gjennom innkjøp og planlegging av kollektivtenester bidra til at det blir lettare å reise kollektivt, og at det skal bli auka fokus på trafikktrygging
- Veg: Trafikktryggingssarbeidet skal vere målretta mot utbetring, rassikring og bygging av vegnett som gir trafikanten auka tryggleik
- Organisering: Trafikktryggingssarbeidet i Møre og Romsdal skal vere bygd på samhandling mellom partar som skal eller kan bidra til auka trafikktrygging

## ANALYSE OG GRUNNLAGSTAL FOR SYKKYLVEN KOMMUNE

Folketalet 2. kvartal 2020 var på 7 613 innbyggjarar. Av desse var det i 2019 834 personar som pendla til jobb i ein annan kommune, medan det var 501 personar som pendla frå ein annan kommune til Sykkylven. I 2019 var det 24,1 % av elevane i kommunen som har rett til skuleskiss.

Aldersfordeling per 1. januar 2020

↓ Last ned som ...



**Kilde:**

[Befolkning, Statistisk sentralbyrå](#)

Figur 3

Figuren viser alderssamansetninga på innbyggjarane i Sykkylven per 1. 1. 2020. Ofte ser ein at aldersgruppa 20-24 år er ulykkesutsette i trafikken. Ferske sjåførar i bilar som kan vere i dårleg teknisk stand, kraftige motorar, kanskje berusa passasjerar og høg musikk i bilen kan vere ein medverkande årsak. Vi har ein rånekultur i bygda, og i slike miljø kan behovet for spenning og sosial status verte dekt gjennom raske bilar og (dum)dristig køyring. Dei seinare åra ser vi at “burning” har teke seg kraftig opp. I tillegg er det ein konkurranse om å setje fartsrekordar på ulike strekningar både i og utanfor kommunen. Mykje av denne aktiviteten vert filma og lagt ut på sosiale plattformer. I vår kommune har vi mykje hjort og til

visse tider også storfe og sauer langs vegane både på natt- og dagtid. Desse utgjør ein fare fordi dei ofte kjem brått på for



sjåførane.

Figur 4 Foto: Trygg Trafikk

Også eldre og meir erfarne sjåførar kan vere ulykkesutsette, då trafikkbiletet har endra seg. Ein må lese trafikkbiletet hurtig fordi vi har mange bilførarar med lang erfaring som manøvrerer fort og utolmodig og gløymer grunnleggande bruk av blinklys og gjerne også vikeplikt. Køyning i ruspåverka tilstand er også eit stort faremoment, anten det er alkohol, medisinar eller narkotiske stoff som vert nytta. Generelt bør vi kanskje alle tenke over om vi viser stor nok grad av omsyn og aktsamd i trafikken.

78 % av innbygarane i kommunen bur i tettstad konsentrert i og rundt Aure-Aursnes, Straumgjerde og Ikorntnes. Langs hovudvegane er det ein god del randbusetnad, og fleire stader er fylkesvegen einaste kommunikasjonsåra gjennom bygda. Arealbruksmønsteret fortel mykje om omfanget av biltrafikk. Kommunen si arealplanlegging etter Plan- og bygningslova er det viktigaste fysiske verkemiddelet for å minimalisere transportbehovet og er difor eit viktig reiskap for å betre trafikktrygginga.

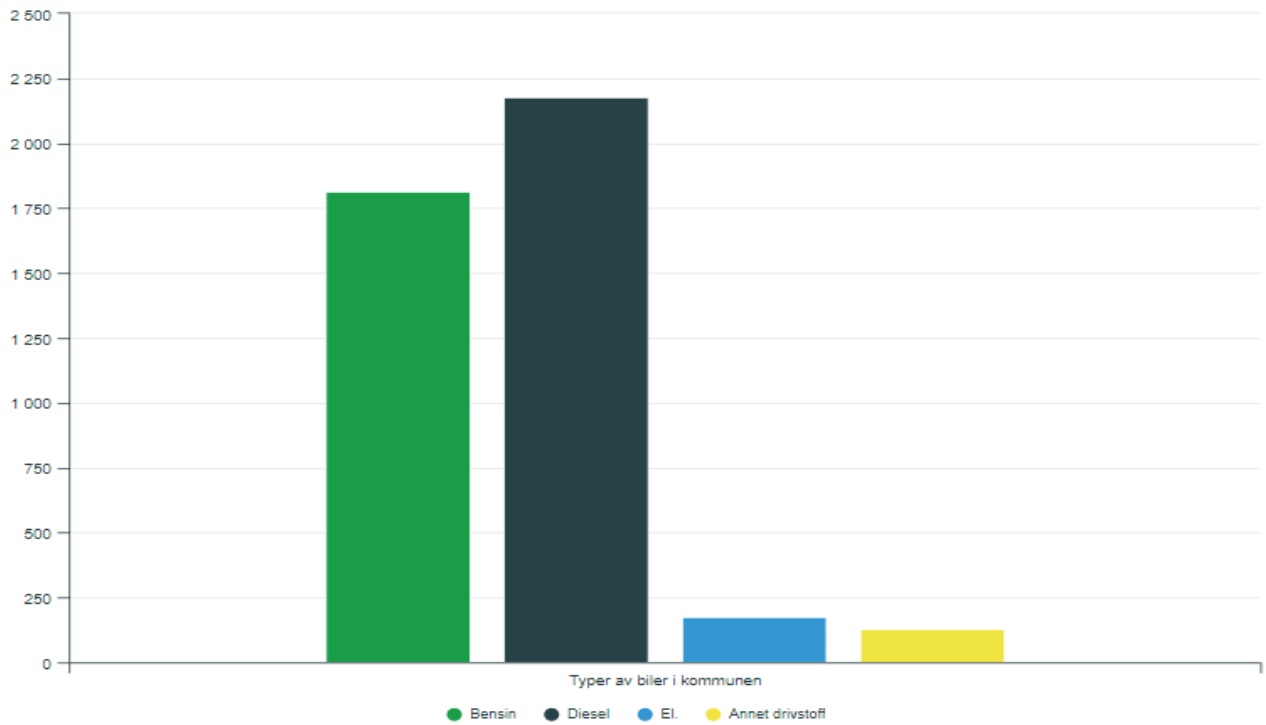
Sykkylven kommune er på 337,8 kvadratkilometer og har 23 innbygarar per kvadratkilometer. 1,55 kvadratkilometer av arealet er i 2020 dekkja av veg, medan 1 kvadratkilometer er dekkja av bygningar.

Biltpar i kommunen:

### Typen av biler i kommunen

↓ Last ned som ...

Registrerte personbiler etter type drivstoff<sup>1</sup>



<sup>1</sup>Kategorien "Annet drivstoff" inneholder i hovedsak hybrider

**Kilde:**

[Bilparken, Statistisk sentralbyrå](#)

Figur 5

I Sykkylven er det 57 km fylkeskommunale vegar, 106 km med kommunevegar og 157 km med private vegar. Det er ingen riksveg som går gjennom bygda.

Under viser ei oversikt over nøkkeltal knytt til samferdsel for Sykkylven i 2019. Tala er henta frå <https://www.ssb.no/kommunefakta/kostra/sykkylven/samferdsel#>



Trafikktryggingplan for Sykkylven kommune 2020-2025

Nøkkel tall	Enhet	Sykkylven		Kostragruppe 07		Landet uten Oslo	
		2019	+	2019	+	2019	+
Andel km tilrettelagt for syklende som kommunen har ansvaret for av alle kommunale veier (prosent) <sup>3</sup>	prosent	16,2		21,4		14,6	
Andel kommunale veier og gater med belysning av alle kommunale veier og gater (prosent)	prosent	48,5		70,5		60,1	
Utgifter til vedlikehold av kommunale veier og gater av totale nto, dr.utg. til kommunale veier og gater (prosent) <sup>4</sup>	prosent	29,4		22,4		28,2	
Andel kommunale veier og gater uten fast dekke av alle kommunale veier og gater (prosent) <sup>2</sup>	prosent	21,2		25,8		28,1	
Brutto driftsutgifter til samferdsel per innbygger (kr)	kr	1 575		1 125		1 816	
Brutto driftsutgifter til gatebelysning langs kommunale veier og gater per kilometer belyst vei (kr) <sup>1</sup>	kr	21 813		21 012		21 575	
Brutto investeringsutgifter til kommunale veier og gater per innbygger (kr)	kr	4 601		1 466		1 339	
Antall km tilrettelagt for syklende som er et kommunalt ansvar (km) <sup>5</sup>	km	16		527		5 644	
Netto driftsutgifter til kommunale veier og gater per innbygger (kr)	kr	1 326		961		1 218	
Netto driftsutgifter til kommunale veier og gater per km (kr)	kr	102 091		154 787		147 655	

<sup>1</sup> Omfatter blant annet legging av kabler, oppsetting av master og armaturer, inkl. materiell, rehabilitering og utskifting (utskifting av eksisterende luftstrekk til jordkabler, utskifting av master og armaturer, inkl. materiell og utbedring av skader forårsaket av trafikkanter), vedlikehold (løpende vedlikehold i henhold til avtale med energiverk, for eksempel utskifting av enkeltlamper, sikringer, tidsur og fotocelle), nettleie (avtale med nettleier om å føre kraft fra produsent til gatelys) og kraft (kjøp av strøm fra leverandør).

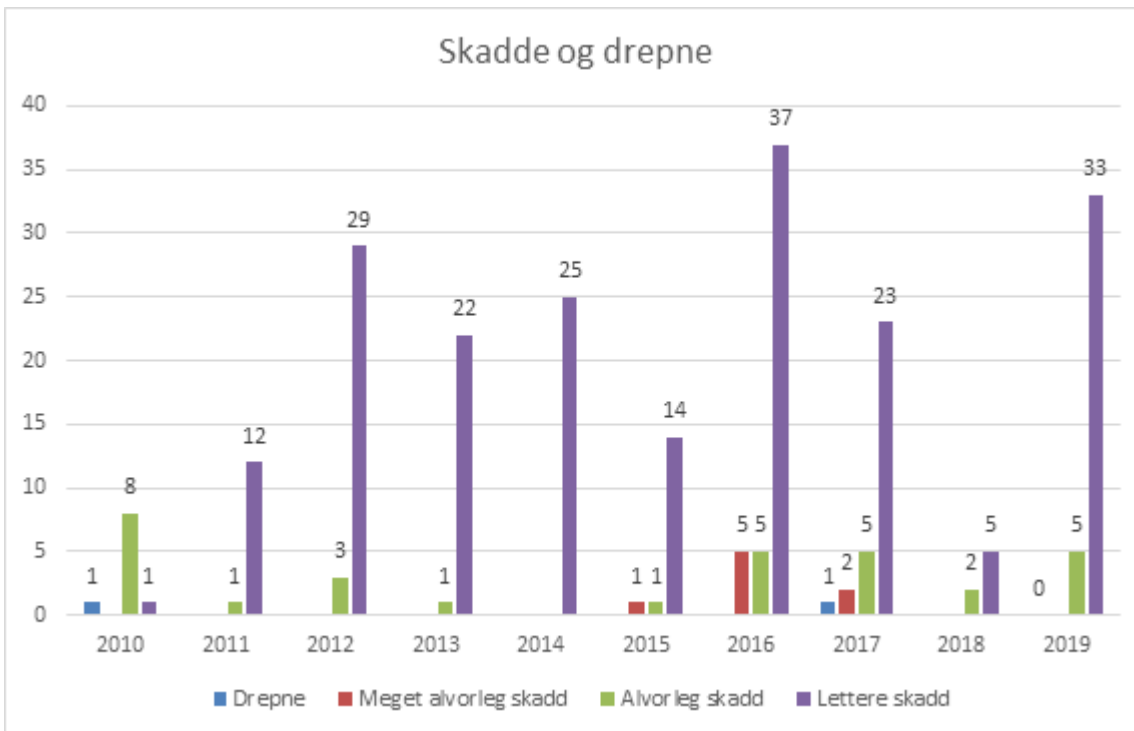
<sup>2</sup> Enkelte kommuner kan ha inkludert lengden på gang- og sykkelveier i tallene over antall kilometer kommunale veier og gater med fast dekke. I tillegg har noen kommuner andre tall for lengden av det kommunale vei- og gatenettet enn det som framgår av registerdata fra Vegdirektoratet. Dette kan føre til at prosentandelen uten fast dekke kan avvike fra andre kilder for noen kommuner, og i noen tilfeller overstige 100 prosent.

<sup>3</sup> Omfatter sykkelveier, kombinerte gang- og sykkelveier, egne sykkelfelt og tiltak i gater med fartsgrense skiltet 30 km/t eller 40 km/t som inngår i et sykkelveinett. Tosiside sykkelfelt inngår med 1\*veilengden. Fortau langs kommunal vei inngår ikke.

<sup>4</sup> Andelen som kommunene bruker til vedlikehold på kommunale veier og gater ble publisert for første gang per 15. juni 2017. Tallene må brukes med varsomhet, siden ikke alle kommunene fører på relevante arter for vedlikehold.

<sup>5</sup> Omfatter sykkelveier, kombinerte gang- og sykkelveier, egne sykkelfelt og tiltak i gater med fartsgrense skiltet 30 km/t eller 40 km/t som inngår i et sykkelveinett. Tosiside sykkelfelt inngår med 1\*veilengden. Fortau langs kommunal vei inngår ikke.

Figur 6



Talet på drepne, meget alvorleg skadde, alvorleg skadde og lettare skadde personar i trafikkuulykker frå 2010-2019.

Figur 7 Kjelde: [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)

Trafikkulykker med personskade (SSB):

	Drepte								Hardt skadde							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
K-1528 Sykkylven	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1	3	1	1

Figur 8

Meir informasjon knytt til statistikken over trafikkulukker i Sykkylven med død eller personskade

2019

Tal ulukker	Drepte	Hardt skada	Lett skada	Kategori	Trafikantgruppe
2	0	1	2	1 kryssulukke 1 utf.køyring	2 bilførarar 1 bilpassasjer

2018

Tal ulukker	Drepte	Hardt skada	Lett skada	Kategori	Trafikantgruppe
3	0	1	3	1 kryssulukke 1 møteulukke 1 påkøyring bakfrå	3 bilførarar

2017

Tal ulukker	Drepte	Hardt skada	Lett skada	Kategori	Trafikantgruppe
6	1	3	4	1 utf.køyring 1 møteulukke 1 kryssulukke 2 fotgj. ulukker 1 anna	2 bilførarar 1 bilpassasjer 1 syklist 2 mc (1 drept, 1 hardt skadd)

Ulykker og skader i trafikken påfører sjølvstgt menneska som vert ramma store lidningar, i tillegg til materielle skader. Dei er også ofte svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstenestene i kommunane må ta mykje av rekninga. Det løner seg difor å førebygge i størst mogleg grad.

I tillegg til dei alvorlegaste trafikkulykkene skjer det også eit høgt tal skader på vegane våre som ikkje inngår i den offisielle ulykkesstatistikken, fordi dei ikkje vert rapporterte til politiet. Det kan vere eineulykker på sykkel eller fallulykker med fotgjengarar. Slike skader skjer oftast på glatt føre om vinteren og kunne difor truleg blitt vesentleg redusert gjennom betre vedlikehald på vegane våre (t.d. moking og strøing.)

Kommunen har organisert tenestene sine slik at det medfører kommunal bilbruk (skuleskyss, heimehjelp, heimesjukepleie, dagsenterenester m.m.). I tillegg er det mykje privat køyring for å kome til kommunale tenester og tilbod på fritid (til skule og barnehage, kulturskule, helsetenester, legetenester, ulike fritidsaktivitetar).

## TRAFIKALE UTFORDRINGAR I KOMMUNEN

- I delar av ungdomsmiljøet i Sykkylven har det dei siste åra utvikla seg eit miljø som utfordrar fartsrekordar både i kommunen og også utover kommunegrensene. Dette har også vore ei periodevis utfordring også tidlegare år
- Burning i stor skala både lokalt og utanfor kommunen er ei anna utfordring, sjølv om dette utgjør ein mindre livsfare enn fart. Begge delar er i høg grad risikoåtfærd i trafikken som må arbeidast med i tida framover. I stor grad er dette aktivitet som skjer om natta når det er mindre trafikk langs vegane, men farta vil uansett utgjere ein stor risiko då det er mykje hjort langs vegane då
- Køyning i ruspåverka tilstand er ein annan risiko som vi diverre stadig høyrer om



- Fleire unge vaksne har tilgang til bil no, anten dei eig sjølve eller kan nytte føresette sine bilar. Dette fører til at fleire køyrer sjølv til skulen, og dette medfører auka trafikk i skuleområdet ved vidaregåande skule. Sidan både ungdomsskulen og eine barneskulen, i tillegg til kulturhuset med symjehall ligg i same området, fører dette til høgare risiko for spesielt gåande i denne såkalla kulturaksen
- El-syklar og sparkesyklar med el-motor er også med på å auke risikoen for at ulykker kan skje i trafikken
- Kommunen har også trafikkfarlege og usikre område som er kjende. Nokre av desse føreligg det konkrete planar om utbetring på, m.a. Meieribakken/Sevrinbrauta ved Sørestranda skule, krysset ved småbåthamna og området rundt kulturaksen (vgs, SUSK, Aure skule, kulturhuset)

## STRATEGI

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår tilstandsmåla i Nasjonal Tiltaksplan for trafikktryggleik på veg. Dette gjeld først og fremst på følgande område:

- Systematisk haldningsarbeid for alle tilsette i Sykkylven kommune
- Auke i bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm
- Reduksjon i tal bilistar som bryt fartsgrensene
- Arbeide målretta for at fleire går og sykklar til skulen
- Alle skular er godkjende som trafikksikre skular
- Alle barnehagar er godkjende som trafikksikre barnehagar
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune, og vert også re-godkjent
- Auke i tal km med gang og sykkelveg
- Få lys på vegar der det ferdast barn og unge, og trygge fotgjengarovergangar



Figur 9 Foto: Trygg Trafikk

## KOMMUNALE TILTAK

### PÅ VEGEN MOT TRAFIKKSIKKER KOMMUNE - IKKJE-FYSISKE TILTAK, HALDNINGSSKAPANDE ARBEID

Vi veit at haldningane våre vert forma gjennom heile livet. Det er viktig å starte tidleg med opplæring og påverknad, altså haldningsskapande arbeid for å skape gode haldningar og åtfærd i trafikken.

#### PÅ OVERORDNA KOMMUNALT NIVÅ

Det er utarbeidd reglar for reiser og transport i kommunen sin regi, og ved kjøp av transporttenester. Trafikktryggleik er og blitt eit årleg tema i kommunen sitt arbeidsmiljøutval (AMU).

Det er utarbeidd betre system for å behandle søknadar om skyss pga. særleg farleg skuleveg, men det bør gjerast eit arbeid for å gjere ei ny vurdering rundt kva som er særskilt farlege skuleveg. Siste kommunale vedtak i kommunestyret i høve strekningar med farleg skuleveg er frå 2009. Samtidig er ein ny sentrumsskule, som skal erstatte tre av dei kommunale sentrumsskulane, under planlegging og håpet er at denne skal stå klar hausten 2023. Her er det stort fokus på å tenke trafikktryggleik i planlegginga, og denne skulen vil medføre store endringar i trafikk mønsteret i området.

Kommunen har eiga trafikknemnd med politisk valde representantar som skal arbeide for eit godt kollektivtilbod for elevar, eldre og funksjonshemma.

#### OPPVEKST

Den viktigaste arenaen for å nå barn og unge er i barnehage og skule. Ein kan då oppnå auka kunnskap og utvikling av trafikantane gjennom dei ulike aldersstega frå tidleg start som gåande, vidare som syklistar, traktor- og mopedførarar til bilførarar. El-syklar, el-sparkesyklar og andre framkomstmiddel vert stadig meir vanleg å bruke, og er ein viktig del av trafikkbiletet.

#### BARNEHAGAR

Sykkylven har fem kommunale og fire private barnehagar, med om lag 350 barn i 2020/2021. "Den Sykkylvske barnehage" bygg på ei forståing av at alle dei kommunale og private barnehagane i kommunen gjennom samarbeid og felles satsing kan skape eit betre barnehetilbod, og utnytte kvarandre sine kunnskar og ferdigheiter. Felles kompetanseutvikling står sentralt. Visjonen er: "Ein plass for den gode barndom - felles innsats mot felles mål".

Mykje haldningsskapande arbeid og trafikkopplæring skjer allereie i barnehagane. Kommunale og private barnehagar i Sykkylven har utarbeidd ein felles plan for trafikktrygging. I planen inngår rutinar for transport av barnehagebarn, rutinar for turar til fots, rutinar for uventa faresituasjonar, eiga sjekklister for barnehagane m.m. Trafikktryggleik skal vere tema på foreldremøte minst ein gong i året. Her skal ein m.a. drøfte haldningsskapande arbeid, korleis barna skal sikrast på veg til/frå barnehagen og tryggingstiltak ved parkeringsplass/inngangsport.

#### SKULAR

Kommunen har 4 kommunale barneskular, 2 private barneskular og ein ungdomsskule, i tillegg til fylkeskommunal vidaregåande skule. Sykkylven opplæringscenter er samorganisert med ungdomsskulen.

Skuleåret 2020/2021 er det 669 elevar fordelt på barneskulane, og 285 elevar på ungdomsskulen. Visjonen for grunnskulen i Sykkylven er «Skaparglede og lærelyst».

Ei målretta trafikkopplæring skal inngå som del av det totale trafikksikringsarbeidet i kommunen. Det er utarbeidd ein eigen årsplan/læreplan for dette arbeidet, anten integrert som ein del av undervisninga i andre fag eller åleine, som eigne temadagar eller gjennom besøk og samarbeid med andre institusjonar med kunnskap om området. Aktuelle tema for dei ulike alderstrinna og korleis dette skal gjennomførast ligg i planen. Det er utarbeidd retningslinjer for turar og ekskursjonar.

Det er blant anna jobba for å få godkjent trafikksikre skular og barnehagar. I dette ligg det at alle barnehagar og skular har jobba for å få arbeidet med trafikktryggleik nedfelt i årsplanen. Alle skulane har vore med på å utarbeide ein felles Trafikktryggingplan kor arbeidet er sett i system. Skulane har også sett på eigne skuleområde og vurdert utrygge stader som krev tiltak. Det er og jobba med parkeringsplassar, og reglar for bruk av desse med mål om ein trygg sone for av- og påstiging i nærleiken av barnehagane og skulane. Det er jobba med ein struktur som sikrar at trafikktryggleik er årleg tema på foreldremøta.

Det er ein del foreldre som køyrer ungane til skule og fritidsaktivitetar. Årsaka til dette kan mellom anna vere utrygg veg og dårleg vêr, men etter kvart kan det verke som om det har utvikla seg til ein vane. Dette kan gi fleire uheldige konsekvensar. Trafikkmengda aukar i tidsrommet rundt skulestart og skuleslutt. Dette gjer trafikkbiletet på og i nærleiken av skulen sitt område meir uoversiktleg, noko som kan auka faren for trafikkuhell. Dette fører til at fleire føresette vel å køyre borna sine, og dermed vert det meir trafikk og enda meir uoversiktleg og risikofylt.



Figur 10 Foto: Sunnmørsposten

Ein annan konsekvens av at foreldre køyrer barna til skulen for ofte, kan vera at borna vert lite fysisk aktive. I tillegg til at skulevegen er ein arena for fysisk aktivitet, kan han vere ein stad for sosialt samspel. Det er derfor viktig at skulane, i samarbeid med heimen, stimulerer borna til å gå/sykle til skulen, i all slags vær. Sosial- og helsedirektoratet har satt fokus på kor viktig det er at barn bruker skulevegen til fysisk aktivitet og bygging av sosiale relasjonar.

Også opplæringscenteret, flyktningkontor og helsestasjon skal vere med i det haldningsskapande og førebyggjande arbeidet i høve flyktningar med og utan barn som vert busett i kommunen og som deltek i introduksjonsprogram for flyktningar.

---

## HELSE OG HELSESTASJON

Legane har ei nøkkelrolle i forhold til å vurdere om folk fyller helsekrava til å få eller behalde førarkort. Førarkortforskrifta stiller visse krav til syn, helse, høyrsel og om sjåføren er i stand til å føre motorkøretøy. Krava er strengare jo større og tyngre køretøyet er, og når det skal drivast yrkesmessig persontransport. Krava skal sikre at førar har god nok helse til å køyre sikkert.

Helsestasjonen får god kontakt med barn og føresette gjennom svangerskapskontrollar, spedbarnskontrollar og jamlege kontrollar av barna. Dei skal gi råd og rettleiing om lover, reglar og tilhøve som gjeld for små barn. Som del av dette arbeidet er det naturleg å ta opp tema som sikring av barn i bil og foreldra sin påverknad på borna gjennom sin eigen åtferd i trafikken. Dette haldningsskapande og førebyggjande arbeidet har helsestasjonen hatt gode rutinar for gjennom mange år. Spesielt ute barnehagane opplever ein at føresette m.a. har fokus på trygging av barn i bil.

Både ved helsestasjonen og i skulehelsetenesta er det jobba fram ein plan som seier noko om når ein skal informere barn/elevar og føresette om sikring i bil, og bruk av refleks. Kommuneoverlegen har jobba med informasjon til legane om vegtrafikklova § 34.

---

## KULTUR

Kultursektoren har utarbeidd reisepolicy som skal sendast ut til alle frivillige lag og organisasjonar. Barn og unge vert transportert til ulike fritidsaktivitetar, og det er viktig at sjåførane som tek på seg slike køyreoppdrag viser gode haldningar i trafikken og tenker over at dei er viktige førebilete.

Også her skal det vere fokus på godt haldningsarbeid blant dei tilsette.

---

## FOLKEHELSEARBEID

Kommunen legg opp til å gjere trafikktryggingssarbeidet til ein særskild del i folkehelsearbeidet.

I eit folkehelseperspektiv har arbeidet med trafikktrygging som mål å redusere risiko for sjukdom og skade og å fremje livskvalitet og trivsel.

Folkehelsearbeid er samfunnet sin samla innsats for å påverke faktorar som direkte eller indirekte fremjar helse og trivsel i befolkninga, og som førebyggj psykisk og somatisk sjukdom, skade eller lidning.

Folkehelsearbeid er også å arbeide for ei betre og jamnare fordeling av faktorar som direkte eller indirekte påverkar helsa. Utvikling av aktive og trygge lokalsamfunn er folkehelsearbeid og trafikktryggingssarbeidet er ein viktig del av folkehelsearbeidet i kommunen.



Trafikkulykker er, trass i stor nedgang sidan 1970, framleis eit stort samfunnsproblem.

Fylkesmannen i Møre og Romsdal skal medverke i å gjennomføre statlege satsingar. Gjennom råd og rettleiing til kommunar og andre aktørar, skal Fylkesmannen vere med på å sikre at folkehelseperspektivet inngår som ein naturleg del i statlege, regionale og kommunale planar. Regjeringa slår i St.meld. 19 (2014-2015) - Folkehelsemeldingen "Mestring og muligheter" slår fast at det tverrsektorielle ulykkesførebyggande arbeidet i kommunane skal styrkast.

Kommunen har folkehelsekoordinator i 50% stilling og idrettskonsulent i 50% stilling (ein tilsett innehar begge stillingane). Han har god og nær kontakt med idrettslaga og andre lag og foreiningar i bygda, og har i oppgåve å spreie kunnskap om kva risikoåtferd i trafikken er og kva konsekvensar slik åtferd kan få.

I kommunen si folkehelseoversikt for 2020, går det fram at førebygging av trafikkulukker har høg prioritet, og at utarbeiding av ein Trafikktryggingssplan og gode rutinar for brøyting og strøing av sand på "vintervegane" våre er tiltak i denne samanheng. Like eins er det utarbeidd rutinar for sommarvedlikehald ved og på vegane.



Figur 11 Foto: tv2.no

RISIKOÅTFERD I TRAFIKKEN

NASJONALE MÅL OG LOKALE TILTAK

FART

Nasjonale mål:					
<b>Fart</b>	Andel av kjøretøy som overheld fartsgrensene		57,2 % (2016)	70 % (2022)	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
1	1	Gjere kjend og ta i bruk kommunen sine egne retningslinjer for ferdsel i trafikken		Kontinuerlig	Kommunedirektør/ Einingsleiarar
2	2	Trafikktryggleik tema i AMU og leiarmøte		Kontinuerlig	Kommunedirektøren
3	3	Haldningsskapande arbeid i oppvekst og kultur		2020	Kommunedirektøren

RUS

Nasjonale mål					
<b>Rus</b>	Køyring / all trafikk som vert utført under påverknad av alkohol over 0,2 promille		0,2 % (2016/ 2017)	0,1 % (2026)	
	Køyring / all trafikk som vert utført under påverknad av narkotika over straffbarhetsgrensa		0,6% (2016/ 2017)	0,4% (2026)	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
4	1	Gjere kjend og ta i bruk kommunen sine egne retningslinjer for ferdsel i trafikken		Kontinuerlig	Kommunedirektør/ Einingsleiarar
5	2	Rusmiddel og trafikktryggleik som tema på leiarmøte og personalmøte		Kontinuerlig	Einingsleiarar/ AKAN-kontakt
6	3	Haldningsskapande arbeid i oppvekst og kultur		2020	Kommunedirektøren



Figur 13 Foto: Trygg Trafikk

**BILBELTEBRUK**

Nasjonale mål					
<b>Bilbelte/ sikring av barn i bil</b>	Andel førarar og framsetepassasjerar som brukar bilbelte i lette køyretøy		97,2 % (2017)	98 % (2022)	
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikra bakovervendt i bil		63 % (2017)	75 % (2022)	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
7	1	Tema sikring av barn i bil ved helse- og svangerskapskontroll		Konti- nuerlig	Helse- søster/ jordmor
8	1	Tema sikring av barn i bil ved foreldremøte i skule og barnehage		Konti- nuerlig	Einings- leiarar
9	1	Gjere kjend og ta i bruk kommunen sine eigne retningslinjer for ferdsel i trafikken		2020	Kommune- direktør/ Einings- leiarar
10	2	Påverke slik at alle bussar til skuleskyss har bilbelte (helst 3-punkt). Ståplassar må vere eit absolutt unntak.		Konti- nuerlig	Kommune- direktøren/E inings- leiarar/ innkjøp
11	3	Haldningsskapande arbeid i oppvekst og kultur		2020	Kommune- direktøren
12	3	Bussar til transport i eigen regi skal ha bilbelte (helst 3-punkt)		Konti- nuerlig	Einingsleiar/ innkjøp

Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemma)

BARN

Nasjonale mål					
<b>Barn (0-14 år)</b>		Antall drepte barn (0-14 år) i trafikken.	4 (2017)	0 (minst ett år i 2018-2021)	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr.	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
13	1	Barnehagar og skular skal vere godkjende som trafikktrygge (jf kriterium)		2020	Einingsleiarar
14	2	Arbeide for best mogleg trafikktrygge soner rundt skular og barnehagar		Kontinuerlig	Einingsleiarar
15	1	Sørge for tilstrekkeleg kompetanse for god trafikkopplæring i tråd med gjeldande rammeverk.		Kontinuerlig	Einingsleiarar
16	1	Fokus på trafikktryggingssarbeid i samarbeid med føresette (foreldremøte)		Kontinuerlig	Einingsleiarar
17	2	Setja av 1 dag årleg med tema trafikktryggleik i skular og barnehagar		2020	Einingsleiarar

UNGDOM OG UNGE FØRARAR

Nasjonale tilstandsmål:					
<b>Ungdom og unge førarar</b>		Risiko for bilførarar i aldersgruppa 18-19 år for å bli drepte eller hardt skadde per køyrde km <i><sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 samanlikna med perioden 2013-2016</i>		- 30 % <sup>A</sup>	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr.	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
18	1	Sykkylven ungdomsskule har naudsynt kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet		2020	Einingsleiar
19	2	Stimulere frivillige lag og organisasjonar til å ha trafikktryggleik som tema på sine møte		Kontinuerlig	Kultur/folkhelsekoordinatorar
20	1	Trafikktryggleik tema på undervisning og oppfølging av flyktningar		Kontinuerlig	Avdelingsleiar opplæringssenteret, flyktningkontoret

21		Burning og fartsrekordar Kinoreklame frå Trygg Trafikk før t.d. visning av filmen «Burning 3».			Leiar kultur- eininga
----	--	---	--	--	--------------------------

Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsetting

Nasjonale tilstandsmål:					
Eldre trafikantar og trafikantar med funksjonsnedsettingar		Risiko for bilførarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepne eller hardt skadde per køyrde km			- 30 % <sup>A</sup>
		Risiko for fotgjengarar i aldersgruppa 75+ for å bli drepne eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km			- 30 % <sup>A</sup>
<i><sup>A</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 sammenliknet med perioden 2013-2016</i>					
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
22	1	Stimulere pensjonistlaget og eldrerådet til å integrere trafikktryggleik i si verksemd		Konti- nuerlig	Kommune- direktør v/sekreta- riatet
23	2	Auka bruk av universell utforming av vegar og gangfelt		Konti- nuerlig	Kommune- direktør

TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅANDE, SYKLANDE, MC OG MOPED, TUNGE KØYRETØY)

INNSATSOMRÅDE, GÅANDE OG SYKLANDE

Nasjonale tilstandsmål:					
Gående og syklande		Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som vert tilrettelagt spesielt for gåande og syklande	Samla i planperioden: 165 km på riksveg (2018-2021) <sup>A</sup> 230 km på fylkesveg (2018-2021)		
		Andel syklistar som bruker sykkelhjelm	58,8 % (2017)	70 % (2022)	
		Andel fotgjengarar som bruker refleks på opplyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)	
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar

Trafikktryggingplan for Sykkylven kommune 2020-2025

24	1	Tema på foreldremøte der viktig personleg verneutstyr (hjelm, refleks) er i fokus		Kontinuerlig	Einingsleiarar/ Helse- sjukepleiar
25	2	Påverke/arbeide for meir sykkel- og gangveg (i møte med vegmynde) på risikoutsette område		Kontinuerlig	Ordførar/ Kommune- direktør
26		Burning og fartsrekordar kinoreklame frå Trygg Trafikk før t.d. visning av filmen «Burning 3».			

MOTORSYKKE OG MOPED

Nasjonale tilstandsmål:					
<b>Motorsykkel og moped</b>		Risiko for å bli drept eller hardt skadde for MC- og mopedførarar per køyrde km <i><sup>B</sup> Reduksjon i perioden 2018-2021 samanlikna med perioden 2013-2016.</i>			- 30 % <sup>B</sup>
Kommunale tiltak for å nå nasjonale mål:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
27	1	Trafikkopplæring i samsvar med kompetansemåla i kunnskapsløftet		Kontinuerlig	Einingsleiar
28	2	Sykkylven ungdomsskule har naudsynt kompetanse til å tilby valfaget trafikk på ungdomstrinnet		2020	Einingsleiar

SYSTEMATISK TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:					
<b>Systematisk og samordna trafikktryggleiksarbeid i fylkeskommunar og kommunar</b>		Antall kommunar som er godkjent som <i>Trafikksikre kommunar</i>	62 E per 1/1-2018	125 per 1/1-2022	
Kommunale tiltak:					
Nr	Prioritering	Tiltak	Kost	År	Ansvar
29	1	Verte godkjend som Trafikksikker kommune		2020	Kommune- direktøren

Trafikktryggingssplan for Sykkylven kommune 2020-2025

<b>30</b>	2	Evalueringsmøte minst ein gong årleg for å følge opp Trafikktryggingssplanen		Årleg	Prosjekt-gruppe
<b>31</b>	3	Årshjul for Trafikktryggingssplanen for oppvekstsektoren, kultur og tekniske etat		Årleg	Prosjekt-gruppe

## ØKONOMI

Trafikktryggingstiltaka der kommunen er ansvarleg, skal innarbeidast i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over fleire år og tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriterast i budsjettet kvart år frå 2020.

Kommunedirektøren har ansvaret for å innarbeide utgiftene innanfor aktuelt budsjettområde. Einingsleiarane rapporterer på gjennomføring av førebyggjande tiltak innanfor eige ansvarsområde i årsrapporten. Kommunedirektøren har samordningsansvaret.

## GRUNNLAG FOR PRIORITERING AV TILTAK

Trafikktryggingssplanen skal opp til politisk handsaming i både levekårsutvalet, nærings- og utviklingsutvalet og kommunestyret. Utkast til trafikktryggingssplan og tiltaksplanen skal leggst ut til høyring på kommunen si heimeside og facebookside. Rådet for funksjonshemma, ungdomsrådet og eldrerådet skal inviterast til å kome med uttalar til utkasta. Dei nemnde råda har allereie fått kome med innspel til tiltak og risikoområder når det gjeld trafikkbiletet i Sykkylven, og desse innspela er tekne med i utkastet til tiltaksplan.

I planen ligg tiltaka utan forslag til prioritering, då dette må verte gjort i samsvar med gjeldande politiske vedtak og prioriteringar frå kommunestyret.

## EVALUERING, RULLERING AV PLANEN

Einingsleiarane rapporterer på gjennomføring av førebyggjande tiltak innanfor eige ansvarsområde i kommunedirektøren sin årsrapport. Kommunedirektøren har samordningsansvaret. Skulane skal også rapportere på dette området i den årlege Kvalitets- og utviklingsmeldinga (tilstandsrapporten).

Det skal arbeidast kontinuerleg med trafikktryggleik og planen skal følgast opp med minst ei årleg evaluering i prosjektgruppa.





# VEDLEGG

## UTKAST TIL TILTAKSPLAN FOR FYLKESKOMMUNALE OG KOMMUNALE VEGAR 2020-2025

### FYSISKE TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK

Arealplanlegging er eit svært viktig verkemiddel i det kommunale trafikktryggingsarbeidet, gjennom kommuneplan og reguleringsplanar. Universell utforming er ein føresetnad for tiltaka. Det er mange verkemiddel som gir gevinst; bygging av gang- og sykkelveg, busslommer og busskur er særleg viktig der det er skuleveg. Det er òg viktig å tryggje gåande når dei skal krysse veg. Nedsette fartsgrenser er også aktuelle verkemiddel for å redusere risikoen for ulykker.

For å avvikle trafikken på ein sikker måte er det viktig med godt vedlikehald både sommar og vinter. Når det gjeld vintervedlikehald, bør gang- og sykkelveg som fører til skular brøytast før skulestart. Det er utarbeidd egne rutinar for både vinter- og sommarvedlikehald av vegane i Sykkylven.

### TRAFIKKFARLEGE PUNKT

Fylkesveggar					
Pri.	Veg nr.	Tiltak	Merknad	Kostnad	Ansvar
Sykkylvsvegen					
		Rundkøyring (tre-arma)	Kryss ved småbåthamna på Aure		Fylkes-kommune
		Utbedring kryss (rundkøyring)	Avkøyring til Ullavikvegen, Grebstadvegen og Fauskevegen		Fylkes-kommune
		Busslommer med leskur	Behov for fleire busslommer med leskur		Fylkes-kommune
		Redusert fartsgrense	Før Ørsneset ferjekai		Fylkes-kommune
		Gang- og sykkelveg	Frå Ørsneset til Straumgjerde. Første prioritet strekninga Fauske - Ørsneset		Fylkes-kommune
		Sikring av kryssingspunkt	Forbedring/sikring av kryssingspunkt ved avkøyrsløp til Møre Trafo AS og Fauskevegen på Ørsneset Evt. redusere fartsgrensa		Fylkes-kommune

		Bygge gangveg	Vurdere behov for å bygge gangveg frå busstopp i Ullavika (på nedsida og sydsida av Sykkylvsvegen) til "tunnel" på gang- og sykkelvegen frå Ullavika til Aure		Fylkeskommune
		Utbetring av kryss	Utbetring kryss, avkøyring til Kyrkjeberget og Ekornes ASA Vestlandske sine lokale		Fylkeskommune
		Bom	Sette opp bom ved det som før var avkøyrsløse til fabrikkområde på Ørsneset (Møre Trafo AS og fleire)		
<b>Fylkesveg 5916 / Dalevegen</b>					
		Utbetring av kryss	Utbetring av kryssingspunkt ved Aure gamle bru		Fylkeskommune
		Forlenga gang- sykkelveg	Forlenging av gang- og sykkelveg til Eimsreiten / Lyshol		Fylkeskommune
		Vurdere fartsgrense	Vurdering av fartsgrense i visse område Aure skule til Løseth i Ramstaddal		
<b>Fylkesveg 5914 / Sørestrandvegen, Ikornnes - Gjævenes</b>					
		Re-asfaltering	Re-asfaltering av vegstrekning frå bru ved Hatlemark til Jarnes Her er humpar og djupe spor i vegen		
		Utbetring av vegen	Frå avkøyring til Blakstad naturbarnehage og til avkøyring til nedre Tusvik og Svartebekk Utviding av vegen rundt fjellhammaren.		
		Sørestrandvegen status som forkøyrsvog?	Ta opp spørsmål om Sørestrandvegen (Ikornnes - Gjævenes) kan få status som forkøyrsvog		
		Fjerning av hekk	Ta bort del av hekk ved avkøyring til Hundeidvik ferjekai  Ikkje sikt / dårleg sikt mot sør/sørvest		

## Kommunale vegar

Pri.	Veg nr	Tiltak	Merknad	Kostnad	Ansvarleg
<b>Kommuneveg 1046 / Kyrkjevegen</b>					
2	Kv.	Gang- og sykkelveg	Strekninga Blindheim – Tynes slik at det blir samanhengande gang- og sykkelveg Aure - Tynes		Kommunen
	Kv.	Vurdere lavare fartsgrense	I Aure sentrum til 30 km/t eller 40 km/t		
2	Kv.				Kommunen
<b>Kommuneveg 1012 / Grebstadvegen</b>					
		Fjerning av hekk / del av hekk ved avkøyring til Grebstadhagen	Sikttilhøva må forbeistrast		

---

#### VEGAR OG KRYSSINGSPUNKT VED SKULANE OG BARNEHAGANE

Fartsgrense 30 km/t ved alle skuleområde og alle barnehageområde

---

#### SKILTING, FARTSDUMPAR OG OPPMERKING PÅ KOMMUNEVEGAR

Vurdere behov for skilting, oppmerking og fartsdumpar på kommunevegar

---

#### GATELYS / VEGLYS

Vurdere behov for gatelys / veglys på kommunevegane

---

#### PARKERINGSTILHØVE

Vurdere parkeringstilhøva i Aure sentrum

---

#### TETTING AV HOL OG RE-ASFALTERING AV KOMMUNALE VEGAR

Vurdere behov for tetting av hol og asfaltering av kommunale vegar

---

#### VURDERE TILTAK I OMRÅDE MED STOR OG TETT TRAFIKK

Vurdere tiltak ved Sykkylven kulturhus, ungdomsskulen og vidaregåande skule

Vurdere tiltak ved Sykkylven storhall, SIL sitt idrettsanlegg, brannstasjonen , Dags Maskin AS sine lokale og e-verket sine lokale. Ved større arrangement vert det mykje parkering langs Haugsetvegen.