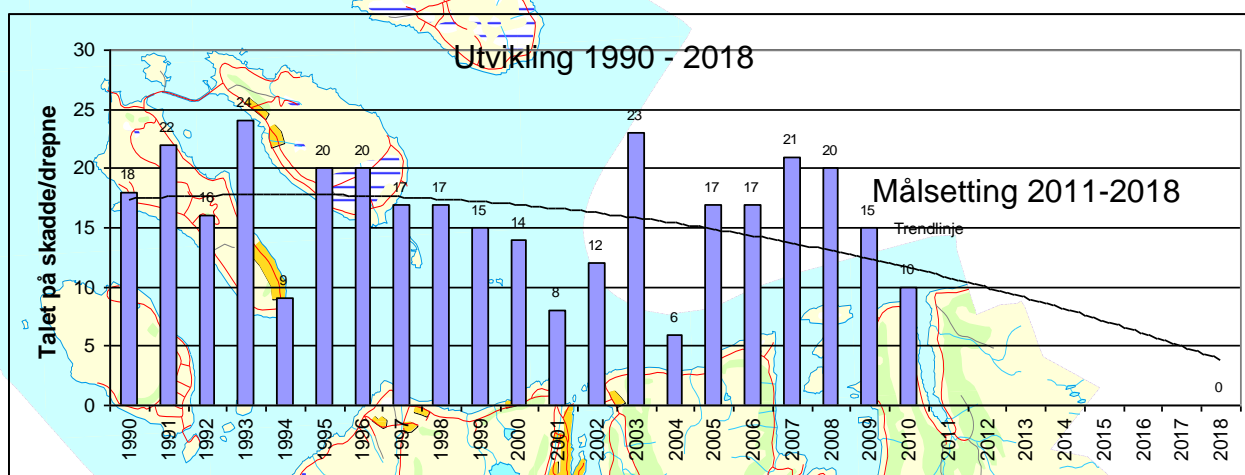


# HARAM KOMMUNE



## TRAFIKKTRYGGINGSPLAN 2015 –2018/2022

Vedtatt i Haram kommunestyre 26. mai 2016, sak 37/16

## FORORD

Haram kommune sin kommuneplan vart vedtatt i 1999 med følgjande visjon:

**”Haram kommune skal vere den leiande maritime industrikommunen i Noreg. Kommunen skal vere kjend for å satse på livskvalitet, og til ei kvar tid vere mellom dei beste norske kommunane å bu i.”**

Trafikktrygging er eit ledd i kommunen si satsing på livskvalitet. Målet er at ikkje nokon av våre innbyggjarar skal få varige mein eller miste livet i trafikken.

VISJON

**INGEN SKAL BLI DREPNE  
ELLER ALVORLEG  
SKADDE  
I TRAFIKKEN I HARAM**

Visjonen vert og kalla ein nullvisjon.

Formålet med planen er å få synleggjort eit stort spekter av effektive trafikktryggingstiltak som det skal satsast på i planperioden. Det er og viktig å få etablert eit godt samarbeid mellom dei sentrale aktørane slik at ressursane i trafikktryggingssarbeidet vert utnytta best mogleg til å kunne forebygge og til å redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

Gjennom planarbeid har ein fått inn ei rekkje gode innspel på aktuelle trafikktryggingstiltak rundt om kring i kommunen . Det er kjekt å sjå at her er eit stort engasjement rundt dette arbeidet. Alle innspela er synleggjort i planen, og det er føretatt ei prioritering over dei tiltaka som ein meiner er viktigast for kommunen å få gjennomført i planperioden.

Haram kommune sin trafikktryggingssplan skal vere utgangspunktet for trafikktryggingssarbeidet i kommunen og omfattar både haldningsskapande arbeid og fysiske tiltak.

Mykje godt arbeid har vore gjort i løpet av dei siste åra. Næmnast kan haldningsskapande arbeid for å forebygge ulykker, spesielt blant ungdom. Ser vi på statestikken dei siste åra så har trafikken auka. Likevel har tal på ulykker, skadde/drepne, hardt skadde og lettare skadde gått tildels kraftig tilbake i åra 2011-2014. Dette er gledeleg, og kan tyde på at arbeidet som er gjort har gitt resultat.

Det er viktig at vi brukar planen aktivt og på den måten får sett ting ut i livet slik planen skisserer. Det fordrar sjølvstøtt at det både frå kommune og andre blir avsett midlar til dei tiltak som skal gjennomførast i planperioden.

Til slutt vil eg takk alle som har kome med innspel til planen, takk også til den gruppa som har arbeidd fram grunnlagsmaterialet og til Eigedom og Teknisk drift som har klargjort den for politisk handsaming.

Med helsing  
Bjørn Sandnes  
Ordførar.

## INNHALD

	Side
1 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET .....	1
1.2 Generelt.....	1
1.2 Trafikktryggingarbeidet i Haram .....	2
1.2.1 Organisering .....	2
1.2.2 Planprosess .....	2
1.2.3 Fysiske trafikktryggingstiltak.....	2
1.2.4 Trafikktryggingarbeidet i skular og barnehagar.....	2
1.2.5 Trafikktryggingarbeidet i politiet.....	2
1.3 Viktige aktørar i trafikktryggingarbeidet framover .....	3
1.4 Sentrale planar .....	4
1.5 Fylkes-/regionale planar .....	4
1.6 Kommunale planar .....	5
2 ANALYSE.....	6
2.1 Vegsystemet.....	6
2.2 Utbyggingsmønster og arealbruk.....	6
2.3 Ulykkesanalyse .....	7
2.3.1 Utviklingstrekk skadde fordelt på aldersgrupper .....	8
Skadde/drepne fordelt på trafikantkategoriar .....	10
2.3.2 Skadde fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper.....	10
2.3.3 Ulykker fordelt på ulykkestype.....	11
2.3.4 Skadde/drepne fordelt på ulykkestype og aldersgrupper .....	12
2.3.5 Ulykker fordelt på månader .....	12
2.3.6 Ulykker fordelt på vekedag.....	13
2.3.7 Ulykker fordelt på vegkategori.....	13
2.4 Forsikringsuhell .....	15
3 VISJONAR, MÅL OG TILTAK .....	16
3.1 Visjon.....	16
3.2 Hovudmål .....	16
3.3 Delmål.....	17
3.4 Tiltak .....	17
4 HANDLINGSPLAN .....	18
4.1 Innleiing .....	18
4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2011-2014/-2018.....	18
4.3 Handlingsplan øvrige tiltak .....	18
4.4 Organisering og oppfølging.....	18
4.5 Finansiering.....	18
4.6 OPPLÆRING OG HALDNINGSSKAPANDE ARBEID.....	19
4.7 Kontroll og overvaking framhald .....	25
4.8 Organisatoriske tiltak .....	26
4.9 Fysiske tiltak .....	27
5 SKULEVEGSUNDERSØKING .....	43

## 1 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

### 1.2 Generelt

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

Tidlegare gjekk det årleg tapt mellom 300 – 350 menneskeliv på vegane i Noreg, og trafikktryggingssarbeidet har dessverre alt for låg status blant folk flest og engasjementet er stort sett lite. Antal døde mennesker i trafikken var i 2012 145personer, i 2013 187personer og i 2014 150personer omkomne. Ein flystyrt med tilsvarande tap av menneskeliv ville imidlertid blitt sett på som ein katastrofe, fått ein enorm mediadekning, og opprørt alle. Trafikkulykkene kjem imidlertid *enkeltvis* og gjer i mediasamanheng lite av seg. På årsbasis vert imidlertid tala ein rystande statistikk der tap av liv og lemmer, sorg og sagn kjem i tillegg. Ein stor del av dette er vanskeleg å tallfeste. Dei *materielle* skadane er dei enklaste å ha oversikt over, men også her går store verdiar tapt i samfunnet vårt. Dei *samfunnsøkonomiske kostnadane* knytta til skadegradane er rekna til (2014-prisnivå):

	2014
• Eit dødsfall	35,7 mill kr
• Ein hardt skadd	12,5 mill kr
• Ein lettare skade	0,725 mill kr
• (Ei materiellskadeulykke	35400 kr

Opplysningane er henta frå ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017”

Trafikkulykkestala og følgjene av dei må betraktast som eit vesentleg samfunnsproblem. Ulykker i vegtrafikken kostar samfunnet i overkant av 28 milliard kroner(2009).

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

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

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

## 1.2 Trafikktryggingarbeidet i Haram

### 1.2.1 Organisering

Formannskapet i Haram vedtok i sak 123/00 at det skulle utarbeidast ein trafikktryggingplan for kommunen. Første planen vart vedtatt i februar 2002 og gjaldt for perioden fram til og med 2004. Gjeldande plan (2011-2014/-2018) vart godkjent i **kommunestyresak** 039/11 den 16.06.2011.

Det er **sett ned** ei administrasjonsgruppe som står for **revideringsarbeidet** knytt til planen, som følger:

- Kjell Sindre Johansen – Eigedom og Teknisk drift
- Jan Bjarne Valde - Eigedom og Teknisk drift
- Kjell Rune Jøsvoll – Eigedom og Teknisk drift

Administrasjonsgruppa har arbeidd fram grunnlagsdokumenta i planen, samt framlegg til politisk sak.

### 1.2.2 Planprosess

Planarbeidet vart annonsert i Nordre fredag 17.april 2015 og Sunnmørsposten onsdag 14.april 2015 med oppmoding til publikum, lag og organisasjonar om å kome med innspel. Totalt har prosjektgruppa behandla i overkant av 10 **innspel**, der nokon **inneheldt** fleire tiltak. Ein del av tiltaka låg i planen frå før.

Våren 2015 vart det gjennomført ei skulevegsundersøking i barneskulane, der elevane var bedne om å merke av farlege punkt på skulevegen sin, og å svare på spørsmål om m.a bruk av sikringsutstyr. Utdrag av resultatata frå undersøkinga er vist i kapittel 5. Dei samla resultatet av undersøkinga ligg føre som ein eigen rapport. Det var ikkje alle skulane som svarte på utsendte spørsmålsark.

### 1.2.3 Fysiske trafikktryggingstiltak

Kommunen har nytta seg av ordninga med **tilskot** frå "Aksjon skuleveg" No Trafikksikringstiltak med statstilskot 50% i samband med trafikktryggingstiltak på fylkeskommunale og kommunale vegar. Eksempel på slike tiltak er busslommer og gang- og sykkelvegar. Våren 2015 vart det gjennomført ei synfaring i kommunen i regi av Samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylke, med prioritet i punkt og strekningar som skilde seg ut . Dei øvrige punkta er tekne inn i tiltakslista i kapittel 4.9.

### 1.2.4 Trafikktryggingarbeidet i skular og barnehagar

Skulane har årsplanar der også trafikktrygging inngår. I barnehagane er trafikktryggleik eit naturleg tema i samband med turar.

### 1.2.5 Trafikktryggingarbeidet i politiet.

Etter "Plan og rammeforutsetningen for politiet", gitt av Justisdepartementet, skal politi og lensmannsetaten prioritere som følger:

Trafikktryggingarbeidet skal gjevast prioritet, og inngå i den alminnelege kriminaltietsbekjempinga, og det skal vere målretta og av høg kvalitet.

Trafikktryggingarbeidet skal særleg rettast mot den trafikkatferd som medfører størst ulykkesrisiko, og på strekningar med høg ulykkesfrekvens. Slik risikoatferd er køyring i ruspåverka tilstand, fartsoverskriding, aggressiv køyreatferd og manglande bruk av personleg verneutstyr. Auka etterleving av dei lover og reglar som gjeld, vil gje betre tryggleik på vegane våre. Høg risiko for å verte oppdaga og synleg uniformert og aktivt politi vil vere blant dei mest effektive bidraga for betre trafikktryggleik.

### 1.3 Viktige aktørar i trafikktryggingarbeidet framover

#### *Møre og Romsdal fylkeskommune - Trafikktryggingutvalet i Møre og Romsdal (FTU)*

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

#### *Statens vegvesen*

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

#### *Politiet*

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

#### *Kommunane*

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

#### *Trygg Trafikk*

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

#### *Andre viktige aktørar*

- Bilorganisasjonane
- Forsikringsbransjen

- Trafikkskulane
- Forskingsinstitusjonane
- Transportnæringa
- Fylkeslegen
- Media
- Redningstenesta
- Spesielle interesseorganisasjonar

#### 1.4 Sentrale planar

Nasjonal transportplan(NTP) er ein strategisk plan for utvikling av den samla statlege infrastrukturen for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport.

Regjeringa vil vidareføre nullvisjonen for trafikksikkerheit. Nullvisjonen inneber at transportmidla og transportsystemet må formast på ein slik måte at dei fremmar riktig atferd, og i størst mogleg grad hindrar at menneskelege feilhandlingar får fatale konsekvensar. Vidare må trafikantane påverkast til ei sikker atferd.

Nasjonal transportplan (NTP) Møre og Romsdal fylkeskommune har mellom anna følgjande tiltak: Stad skipstunell, rassikring, konsekvensutredning for E39, Satsing på E39, Fire felt i Ålesund, krabbefelt i Romsdal, Ørskogfjellet-Tresfjordbura-Vågstrandstunellen, osv. som vil spele ei viktig rolle for transporten til og frå fylket. Stortingshandsaminga av NTP for perioden 2014-2023 pågikk våren 2013. I retningslinjene blir det streka under at det er viktig med eit godt samarbeid med lokale og regionale styresmakter, slik at det faglege grunnlaget for NTP 2014-2023 blir så godt som mogleg. Dette er ikkje minst viktig etter at fylka frå 1. januar 2010 har fått ansvaret for eit større vegnett og langt fleire ferjesamband

Støtte til trafikktryggingstiltak (tidl. Aksjon skuleveg) vert brukt som eit aktivt verkemiddel for å betre trafikktryggleiken. Desse midla skal brukast i tilknytning til fylkes- og kommunale vegar, men vilkåret er ein eigendel på 50 % frå veghaldar. Ved tildeling av slike midlar er det sett krav om at kommunane legg den kommunale Trafikktryggingssplanen til grunn for søknad om tilskott til trafikktryggingstiltak, jf.St.prp. nr.1 1998-99 (Samferdselsdepartementet).

#### 1.5 Fylkes-/regionale planar

Det er i det vedtekne forslaget til økonomiplan for fylkesveginvestering for 2014-2017 sett av kr.6 mill. pr.år for heile Møre og Romsdal fylke i posten "Trafikktryggingstiltak, gang- og sykkelvegar, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskott". Ved tildeling for 2015 blir kommunane bedne om å legge den kommunale trafikktryggingssplanen til grunn for søknaden om tilskott til trafikktryggingstiltak, jfr. St.prp.nr. 1 1998-99 (Samferdselsdepartementet).

Regional transportplan (RTP) fylkeskommunen blir som følge av forvaltningsreforma den viktigaste premissleverandøren i planlegging og utbygging av regional samferdsel. Dette vil også styrke fylkeskommunen si rolle som regional utviklingsaktør. Samtidig er samferdsel eit av dei områda kor ein kan gjere mest for å påverke lokal forureining og globale utslépp. For å stå best mogleg rusta til å føre ein god dialog om utfordringane innan samferdselsområdet både med staten, kommunane og næringslivet, blir det naudsynt at fylkeskommunen skaffar fram oversikter over transportstrømmar og foretek konseptvalutgreiingar både for person- og godstransport, og at ein ser dette i ein heilskapleg samheng. Desse utfordringane vil best kunne systematiserast i ei overordna regional transportplan som omfattar alle transportformer. Det vil vere avgjerande at plana omfattar både investering og drift. Fylkets Trafikktryggingssutval (FTU) forvaltar både de statlege og fylkeskommunale midlane til TS-tiltak . Fylkeskommunen kan også delfinansiere trafikktryggingstiltak der kostnadene vert

delte likt mellom kommunen og fylkeskommunen, såkalla "Mindre anlegg" med 50% kommunedel.

## 1.6 Kommunale planar

Trafikktryggingarbeidet er sektorovergripande, og må derfor 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 økonomiplan.

Trafikktryggingarbeidet har også ein parallell til kommunen si satsing innanfor prosjektet "God helse i Haram". Tilrettelegging for fysisk aktivitet gjennom bygging av gang-/sykkelvegar er både med på å trygge dei gåande og syklende i trafikken, samtidig som aktiviteten bidrar til god helse.

Gjennomføring av trafikktryggingstiltak på kommune- og fylkesvegar oppnår ofte tilskot frå ordninga "Midlar til trafikktryggingstiltak." Ordninga føreset at kommunen sjølv dekkjer 50 % av kostnadane, og det er avgjerande at det vert sett av midlar til dette i dei årlege budsjetta. Her er det mogleg for å få aktivert mykje statlege midlar dersom kommunen dekkjer sin del av finansieringa. Tidlegare trafikktryggingplan tok utgangspunkt i ein årleg kommunal innsats på 300.000 kroner. Kommunestyret har gjennom vedtak om gjennomføring av ein gang-/sykkelvegpakke gitt signal om ein vesentleg auke i dei kommunale dei komande åra. For 2015 er det avsatt kr.6 mill. til gang-/sykkelvegar av Kommunestyret i Haram kommune, samt kr.5,32 til MPG (Miljøprioritert gjennomkøyring – Del av Storgata i Brattvåg), samt utskifting av HQL gatelys til Led på kr.3,7 mill. .

*Linker til "God helse i Haram"*

[www.helsedirektoratet.no/fysiskaktivitet/fagnytt/g\\_med\\_barna\\_til\\_skolen\\_739704](http://www.helsedirektoratet.no/fysiskaktivitet/fagnytt/g_med_barna_til_skolen_739704)

[www.tryggtrafikk.no/w/Trafikksikkerhet/Skolevei](http://www.tryggtrafikk.no/w/Trafikksikkerhet/Skolevei)



## 2 ANALYSE

### 2.1 Vegsystemet

#### Trafikkmengder og lengder (ÅDT)

Trafikkmengder fylkesvegnettet er henta frå Statens vegvesen sine offisielle tal frå 2015 (1998/2015), og går fram av tabell 2.1 nedanfor. For det kommunale og private vegnettet ligg det ikkje føre data om trafikkmengder. (Fv147 er frå 2014 målinger oppdelt, difor ny rad i tab).

Tabell 2.1 Fylkesvegar i Haram. Lengder og trafikkmengder 1998/2005/2010/2015

Vegnr	Strekning	Lengde (km)	Årsdøgntrafikk (ÅDT)-1998	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2005	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2010	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2015
Fv 659	Eidsvika - Slyngstad	4.42	2200	2800	3530	5360
Fv 659	Slyngstad - Håvikmyra	6.83	2000	2300	2900	3250
Fv 659	Håvikmyra – Brattvåg	2.38	3100	3000-3800	3500	3910
Fv 659	Brattvåg –Brattvåg × arm	0.43	1650	1800	1850	2060
Fv 659	Brattvåg × arm - Skjelten	9,93	1250	1400	1400	1550
Fv 659	Brattvåg × 659 – Brattvåg f.k.	0.71	700	700	700	720
Fv 661	Skodje grense – Eidsvika × 659	2.6	2400	2400	3000	4830
Fv 661	Eidsvika × 659 – Vatne × Fv 147	2.16	2400 -2050	2400 -2050	3000	3780
Fv 661	Vatne × Fv 147 – Helle	6.59	300	300	450	470
Fv 661	Helle – Vestnes grense	12.60	100	100	200	210
Fv 106	Skodje gr. Vadset × Fv661	1.89	300	250-300	300	260
Fv 106	Vadset × Fv 661 – Eidsvik × Fv 659	2.84	350 - 300	350 - 300	750	840
Fv 145	Osvika × rv 661- Helland	15.72	50	50	50	50
Fv 145	Helland – Samfjordstraumen × Fv 661	5.96	200 - 450	250-500	375	390
Fv 146	Slyngstad -Søvika	14.77	1000	1100	1400	1680
Fv 146	Søvika - Skjelten	5.62	950 - 600	1100-700	950	1110
Fv 147	Vatne sentrum	0,22	950 - 200	1000-250	500	1590
Fv 147	Vatne sentrum-grense	9,23				730
Fv 148	Hellevika - Kjerstad	3.98	100	100	100	100
Fv 148	Kjerstad - Rønstad	4.59	100	100	100	100
Fv 148	Kjerstad – Løvsøya f.k	0.19	50	50	50	110
Fv 150	Haram - Austnes	6.00	150	150	150	150
Fv150	Austnes - Nogva	18.67	600	650	550	600
Fv 150	Austnes – Haramsøya f.k	0.12	100	150	150	280
Fv 152	Fjørtofta f.k - Kongsneset	9.92	150	150	150	150

### 2.2 Utbyggingsmønster og arealbruk

Kommunen består av 4 større øyar og ein fastlandsdel. På øyane er det i stor grad randbusetnad, men og stader med meir konsentrert busetnad, som Austnes og Kjerstad. Trafikkmengdene er små, frå 50 – 600 kjt/døgn (ÅDT). På fastlandet er befolkninga fordelt mellom bygdesentra Brattvåg, Vatne, Tennfjord og Søvik, og om lag 50 % av befolkninga bur i tettstader. Det er likevel mange strekningar mellom bygdesentra med randbusetnad. Strekningar med mykje randbusetnad har ofte svært stor ulykkesrisiko. Dette er imidlertid vanskeleg å lese ut av statistikken for enkeltstrekningar med relativt små trafikkmengder.

Det er ein omtrent lineær samanheng mellom trafikkmengder og talet på ulykker. Det vil seie at når (bil)trafikkjen aukar, aukar talet på ulykker med ein viss faktor i høve til trafikkauken. Omfanget av biltrafikk heng igjen saman med mellom anna arealbruksmønsteret. På lang sikt er arealplanlegging det viktigaste fysiske verkemiddelet for å redusere trafikkmengdene, eller i alle fall stoppe veksten i biltrafikken. Arealplanlegging etter Plan- og bygningslova er det i første rekkje kommunane som står for. Kommunane rår med andre ord over eit viktig instrument for å betre trafikktryggleiken på lang sikt.

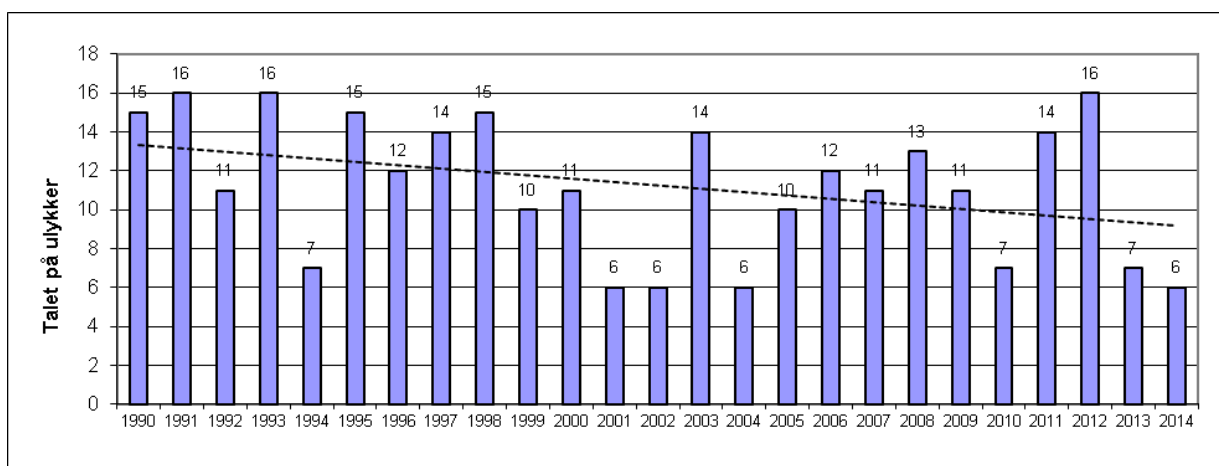
## 2.3 Ulykkesanalyse

Dei etterfølgjande berekningane er utførte med bruk av statens vegvesen sitt ulykkesregister STRAKS. Registeret inneheld alle politirapporterte trafikkulykker med personskade.

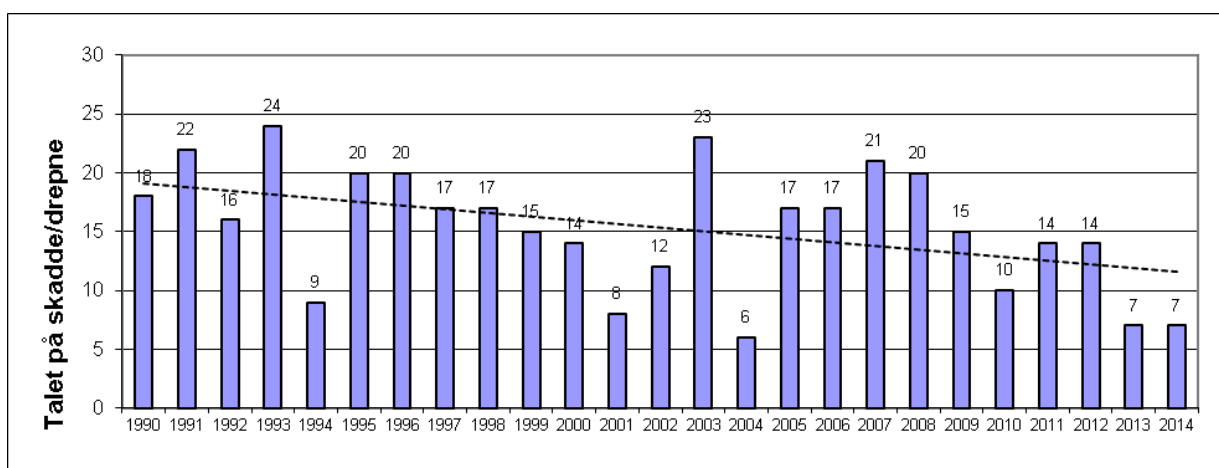
Analysen byggjer i hovudsak på ulykkesdata for perioden frå 1990 til og med 2014. Figur 2.1 og 2.2 viser talet på ulykker og talet på skadde pr år for denne perioden. Av figurane framgår at det er vesentlege variasjonar frå år til år. Ulykkesmaterialet er for avgrensa i storleik til å kunne utføre detaljerte analysar. Det er derfor hovudinstrykka som blir presenterte og kommenterte vidare i dette kapitlet.

Fleirtalet av ulykkene fører til lettare personskade. Dette framgår av tabell 2.2. Skadde i 1990-2014 er 285 av 341 klassifiserte som lettare skadd. I same periode var det 13 drepne i trafikken.

Figur 2.1 Talet på ulykker med skadde/drepne i Haram 1990-2014



Figur 2.2 Talet på skadde/drepne i Haram 1990-2014



Tabell 2.2 Fordeling av skadde etter skadegrad – Haram kommune

År	Ulykker	Skadde/ drepte	Drepte	Hardt skadde	Lettare skadde
1990	15	18	0	3	14
1991	16	22	3	4	15
1992	11	16	0	5	11
1993	16	24	0	3	19
1994	7	9	0	1	8
1995	15	20	1	4	15
1996	12	20	1	1	17
1997	14	17	0	2	15
1998	15	17	1	3	13
1999	10	15	0	0	14
2000	11	14	0	0	14
2001	6	8	0	1	7
2002	6	12	0	0	12
2003	14	23	3	2	17
2004	6	6	0	0	6
2005	10	17	1	1	13
2006	12	17	1	0	16
2007	11	21	0	0	21
2008	13	20	0	1	19
2009	11	15	1	1	13
2010	7	10	1	2	7
2011	14	14	0	0	14
2012	16	14	0	2	12
2013	7	7	0	0	7
2014	6	7	1	0	6
Sum	281	382	14	36	325

### 2.3.1 Utviklingstrekk skadde fordelt på aldersgrupper

Figur 2.3 og figur 2.4 inneholdt på neste side utviklingstrekk når det gjeld skadde/drepne i trafikkulykker i Haram og i heile Møre og Romsdal.

Av figurane finn ein prosentdel skadde i ulike aldersgrupper for periodane 1988-91, 1992-95, 1996-99, 2005-2010 og 2011-2014

Hovudinstrykket for Haram og for fylket under eitt er at aldersgruppene 15-19 år og 20-24 år skil seg negativt ut, med en høg prosentdel av dei som blir skadde i trafikkulykker. Prosentdel

skadde/drepne ungdommar framgår av tabell 2.3, og som ein ser kan det vere store svingingar frå periode til periode.

Tabell 2.3 Prosentdel skadde /drepne tilhøyrande aldersgruppene 15-20 år og 21-24 år

Periode	Haram	Møre og Romsdal
1988-91	48%	43%
1992-95	26%	35%
1996-99	40%	37%
2005-10	33%	38%
2011-14	70%	33

Figur 2.3a Fordeling skadde i Haram på aldersgrupper 2005-2014

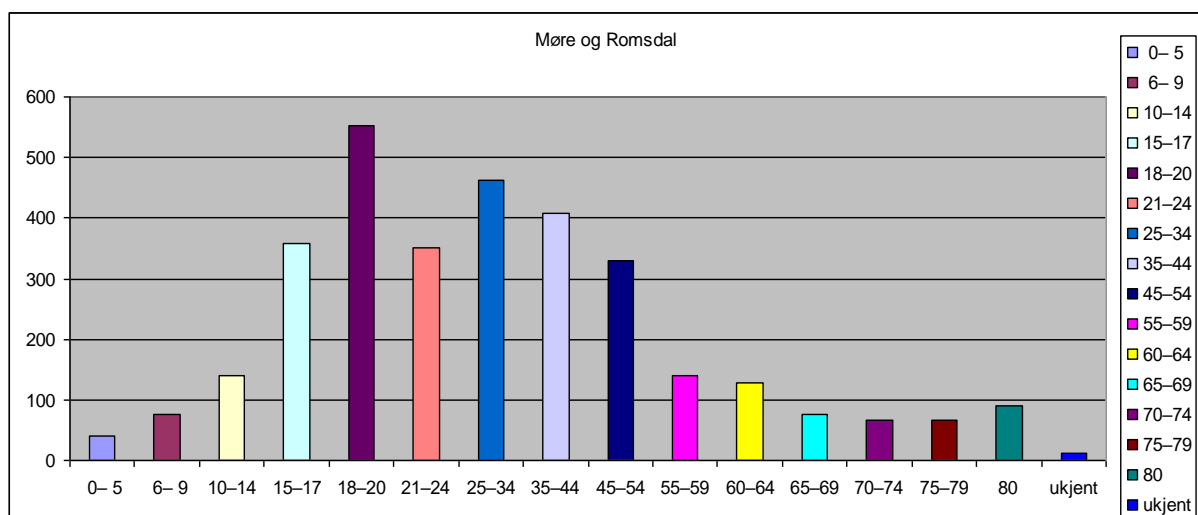
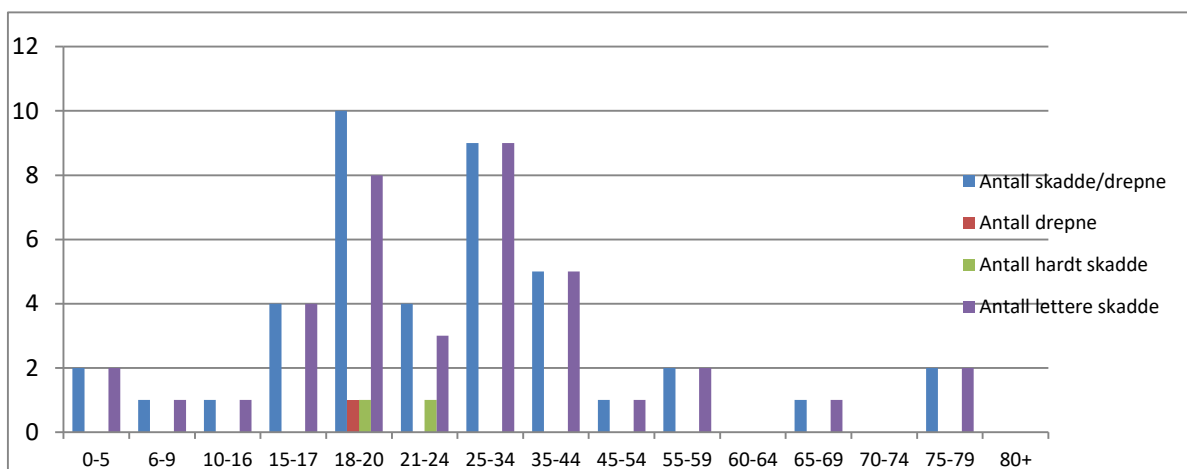
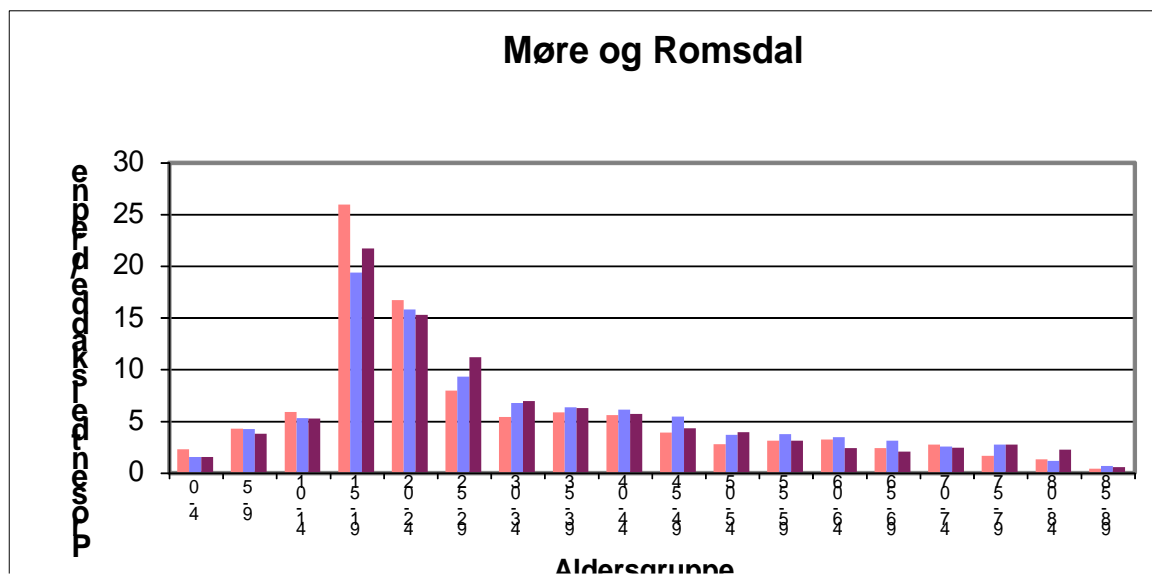


Fig 2.3b Fordeling skadde/drepne i Møre og Romsdal på aldersgrupper 2011-2014



Ser ein på diagram fig.2.3a kan det sjå ut som at ulykkene har ein topp på alderstrinn 18-20 og 25-34. Aldersgruppene frå og med 25år er samansatt av grupper på 10 årskull. Som det går fram av fig.2.3b er også aldersgruppe 18-20 sterkast representert for Haram kommune, og i fig. 2.4b er aldersgruppe 18-20 også høgast når det gjelder Møre og Romsdal.

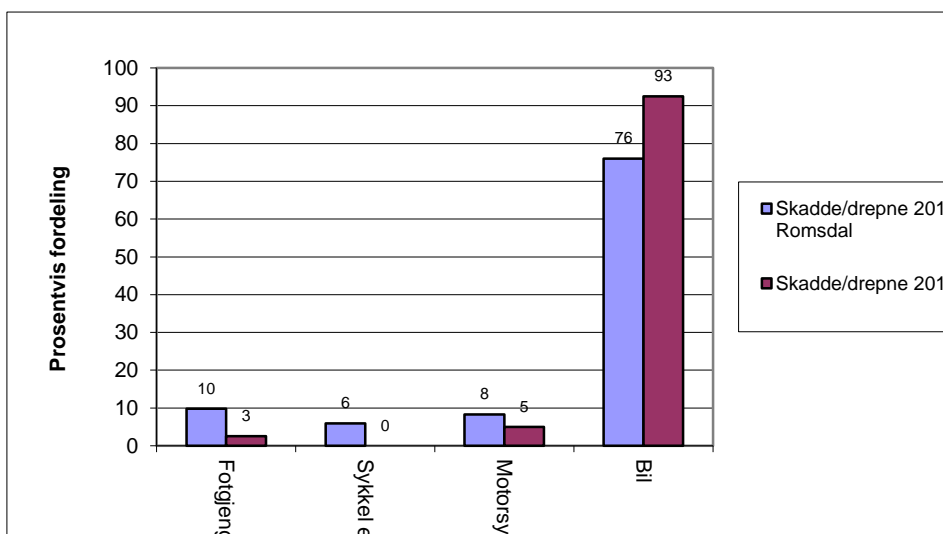
Figur 2.4a Fordeling skadde i Møre og Romsdal på aldersgrupper



### Skadde/drepne fordelt på trafikantkategoriar

Av figur 2.5 framgår at dei aller fleste skadde i trafikkulykker anten er bilførarar eller bilpassasjerar. 88% (Fv.) og 76% (Kv) av dei skadde er bilførarar eller bilpassasjerar, 10%(Fv) og 3%(Kv) ferdast som fotgjengarar, 8% (Fv) og 5% (Kv)køyrer motorsykkle eller moped og 6% (Fv) og 0% (Kv) er syklistar. Haram ligg høgare enn fylket når det gjeld bilulykker og lågare når det gjeld fotgjengarar, syklistar og moped/motorsykkelulykker. På grunn av at materialet for Haram er lite kan tilfeldige variasjonar gi store utslag.

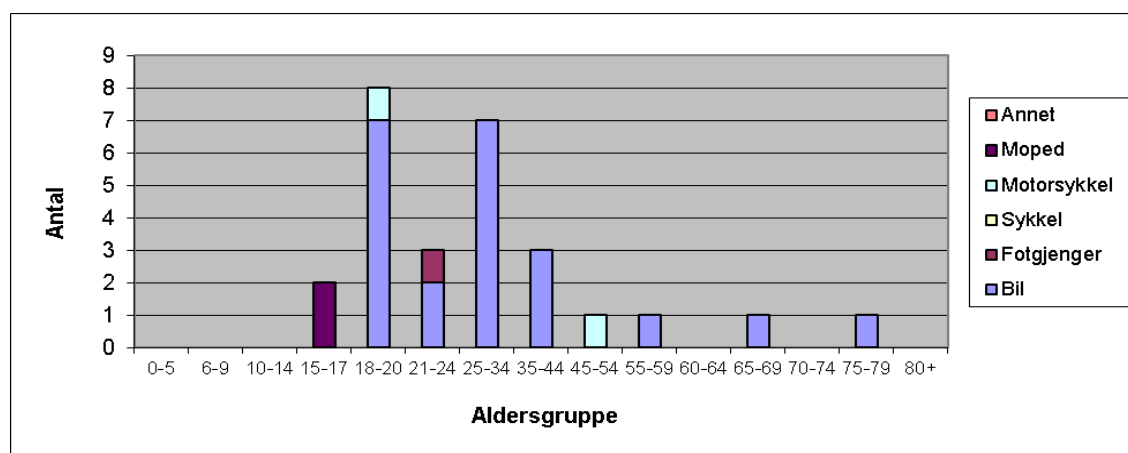
Figur 2.5 Skadde fordelt på trafikantkategori, Haram 2011-2014



### 2.3.2 Skadde fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper

Som i figur 2.5 viser figur 2.6 at bil dominerer ulykkesbildet med omsyn på trafikantkategori. Hovudtrekka er at av dei skadde/ drepne i trafikkulykker er knytt til ulykker med bil. Som det også går fram er alder 18-20 høgt representert, samt alder 25-34 ligg høgt.

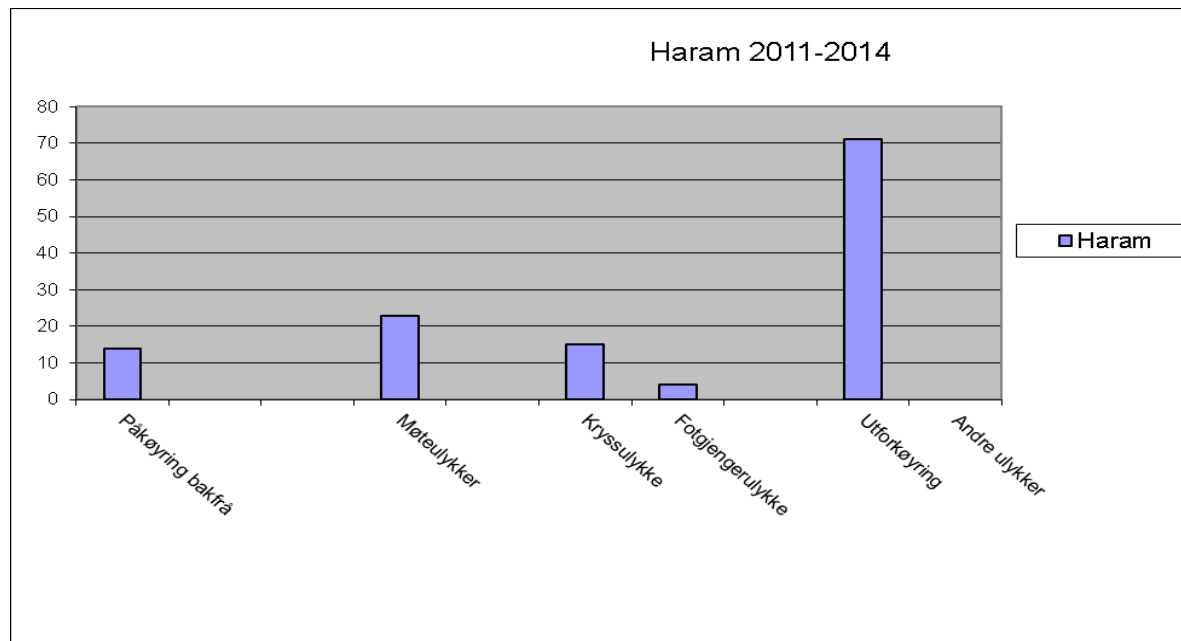
Fig. 2.6. Skadde/drepne fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper, Haram 2011-2014



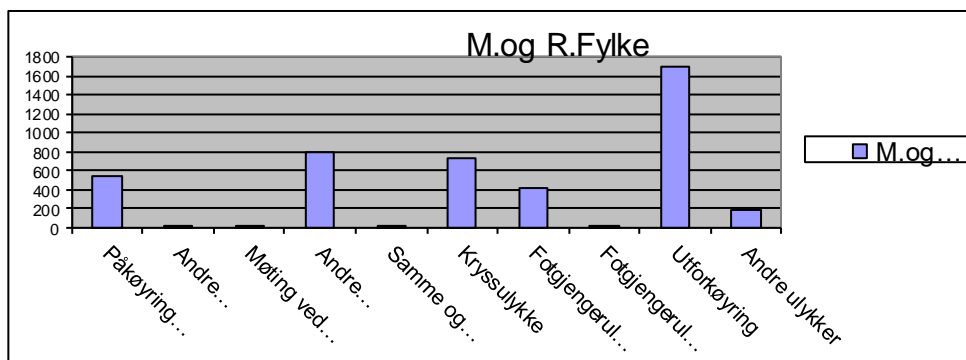
### 2.3.3 Ulykker fordelt på ulykkestype

Ved registrering av trafikkulykker vert dei klassifiserte ut frå kva slags type ulykke som har skjedd (uhellskode). Figur 2.7a og 2.7b viser fordeling av ulykkene på ulykkestype for Haram og fylket. For Haram er utforkøyringsulykker den mest dominerande ulykkestypen, noko som også gjelder for Møre og Romsdal fylke. 58% av ulykkene er klassifiserte som utforkøyringsulykker. For dei andre ulykkestypene ser ein av grafen at andre ulykker ligg omtrent som i forhold til andre typar ulykker.

Fig 2.7a Ulykker fordelt på ulykkestyper, Haram 2011-2014



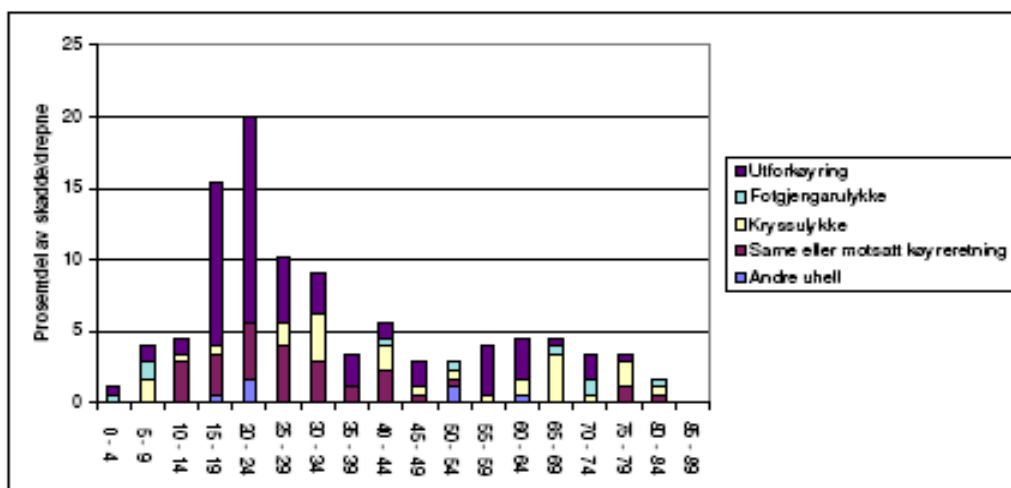
Figur 2.7b Ulykker fordelt på ulykkestyper, Møre og Romsdal fylket 2011-2014



### 2.3.4 Skadde/drepne fordelt på ulykketype og aldersgrupper

30% av skadde/drepne i Haram er knytta til utforkøyringsulykker blant trafikantar i aldersgruppa 15-29 år. Den same gruppa ligg og høgt når det gjeld møteulykker. 11% av dei skadde/drepne er knytta til kryssulykker. For andre ulykkestyper er bildet meir nyansert med mindre konsentrasjonar om enkelte aldersgrupper. Figur 2.8 viser dette.

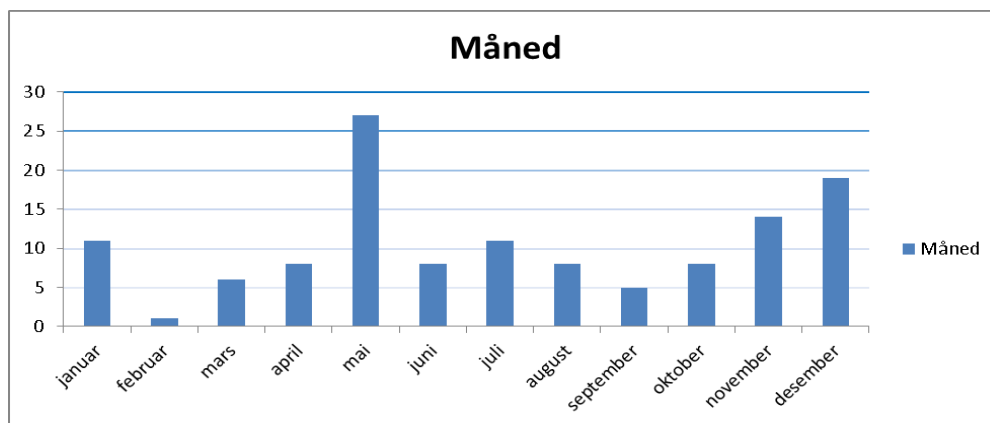
Figur 2.8 Skadde fordelt på uhellskodar og aldersgrupper, Haram 1990-99. (statistikk er gamal og blir ikkje ført lengre)



### 2.3.5 Ulykker fordelt på månader

Figur 2.9 viser fordeling av ulykker på månad då ulykka intraff. Av 127 registrerte ulykker i perioden 2011-2014 har 27 stk.skjedd i mai, samt ein topp i desember med 19stk.

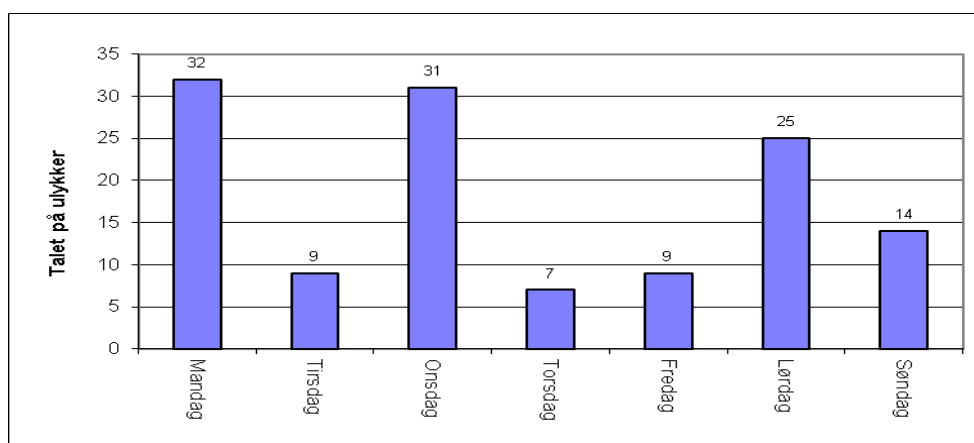
Figur 2.9 Ulykker fordelt på månader, Haram 2011-2014



### 2.3.6 Ulykker fordelt på vekedag

Ulykkene i Haram toppar seg på mandagar og onsdagar. Dette framgår av figur 2.10. Tidlegare skjedde dei fleste ulykkene meir midt i veka. Lågast er ulukkestalet på tysdag, torsdag og fredager.

Figur 2.10 Ulykker fordelt på vekedag, Haram 2011-2014



### 2.3.7 Ulykker fordelt på vegkategori

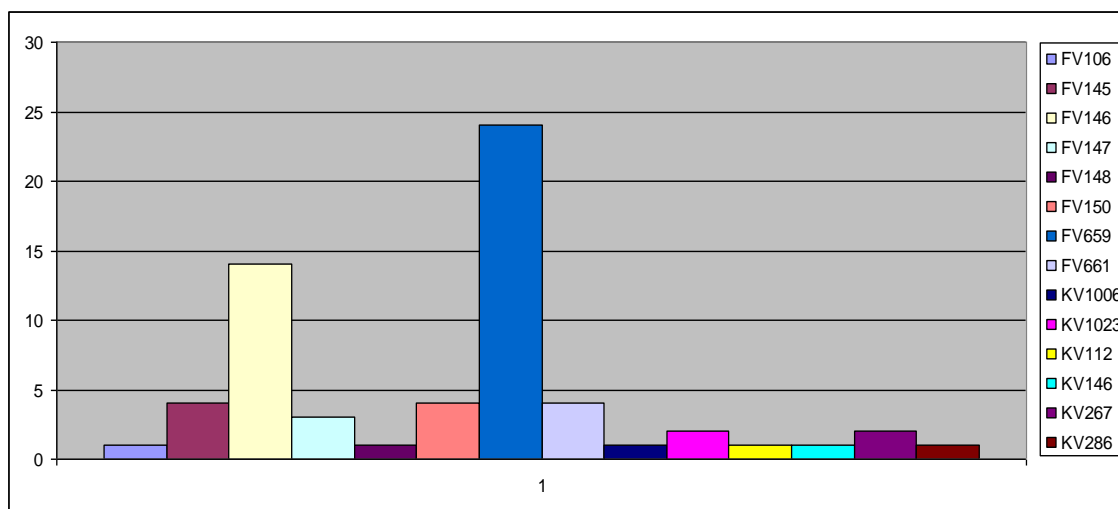
Figur 2.11a går ut, då Riksvegar og private vegar ikkje føreligg tall for i Haram kommune. Av figur 2.11b. framgår ulykker fordelte på vegkategori. Frå 2010 vart tidlegare riksvegar 659-Brattvåg,661-Vatne omklassifisert til fylkesvegar.Figurer inneheld ikkje tall for private vegar. Som ein ser på fig.2.11b utmerkar fv146 (Kryss Slyngstad til Skjelten ferjekai) seg med mange ulykker, samt fv659 (tidl.rv659 frå kryss Eidet til Skjelten ferjekai).

Figur 2.11a Ulykker fordelt på vegkategori, Haram 2011-2014

(Går ut)



Fig 2.11b Ulykker fordelt på vegkategori, Haram 2011-2014



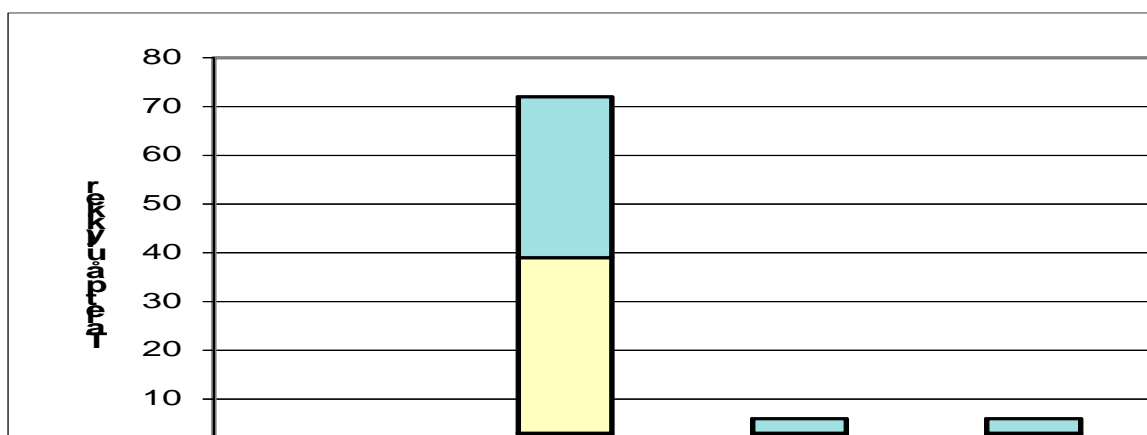
Tabell 2.4 Ulykker fordelt på vegkategori og år, Haram 1991--2004 og sum 2014 gjeldande for 2011-2014. (Tall for 2005-2010 har ikkje vore ikkje innlagt)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2014	Sum
Gml.Rv.	9	4	7	3	6	4	9	7	3	6	4	5	9	8	0	84
Fylkesveg	5	5	6	3	4	7	3	3	6	6	4	2	4	5	72	135
Komm.veg	2	2	3	1	5	1	2	5	1	2	1	0	4	1	6	36
Privat veg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	6	9
Sum	16	11	16	7	15	12	14	15	10	15	9	9	17	14	84	264

Flertalet av ulykkene er knytta til fylkesveggar i kommunen med 135.stk., derav også tidl.gml. riksveg med 84stk. ulykker (Gml.riksveggar vart omklassifisert til fylkesveg 659 og 661).

Figur 2.12 viser ulykkenes alvorlegheitsgrad fordelt på vegkategori. Talmaterialet framgår av tabell 2.5.

Figur 2.12 Avorlegheitsgrad fordelt på vegkategori, Haram 1991-2004 og 2011-2014



Tabell 2.5 Ulykkes alvorlegheitsgrad fordelt på vegkategori, Haram 2011-2014

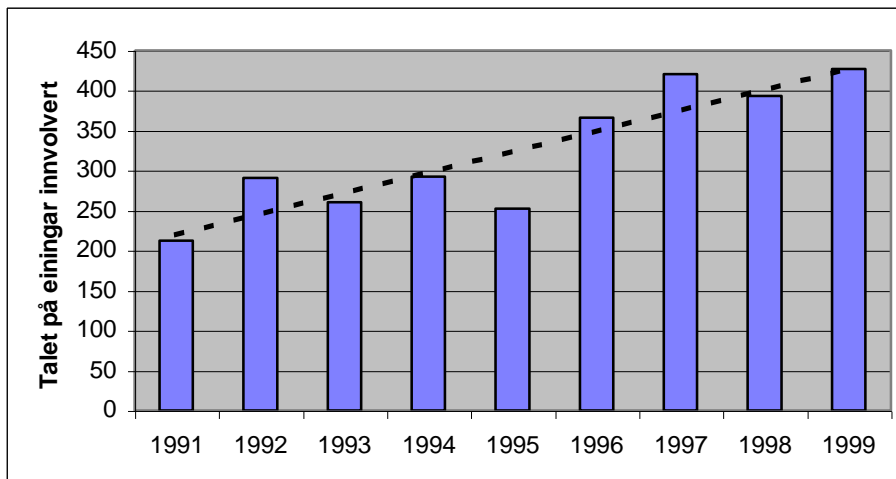
	Antall drepne	Ulykke hardt skadde	Antall drepte og skadde	Antall lettare skadde	Sum
Fylkesvegar	1	2	36	33	72
Komm.vegar	0	0	3	3	6
Privat vegar	0	0	3	3	6
Sum	1	2	42	39	84

Som oftast skil overordna vegnettet seg ut frå det øvrige vegnettet med ein stor del av dei ulykkene, m.a med grunnlag i stor fart og stor trafikk. Dette er også markert for Haram kommune.

## 2.4 Forsikringsuhell

Talet på uhell rapporterte til forsikringselskapa i kommunen har auka jamnt utover på 1990-talet. Dette samstundes som trenden i talet på personskadeulykker og talet på skadde og drepne i perioden 1990 – 99 er retta nedover. Utviklinga går fram av figur 2.13 nedanfor.

Figur 2.13 Talet på einingar involvert i forsikringskadeuhell pr år, Haram 1991 – 99. (statistikk er gamal og blir ikkje ført lengre)



### 3 VISJONAR, MÅL OG TILTAK

#### 3.1 Visjon

Visjon er eit *ønska framtidsbilete*, som t.d. kan vere knytt til innbyggjarane si helse og trivsel eller andre parameter som har med livskvalitet å gjere. I Haram kommune sin visjon heiter det

*at det skal satsast på livskvalitet, og at kommunen skal vere mellom dei beste norske kommunane og bu i.*

Ei av utfordringane er å ivareta og utvikle gode fysiske og sosiale miljøkvalitetar som gir gode omgivelser for alle, og trygge oppvekstmiljø for barn og unge. Trafikktrygging er viktig i denne samanhengen. Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) har ein visjon "Visjon 2030", som seier at i 2030 skal ingen bli alvorleg skadd eller drepne i trafikken. Med alvorleg skade er meint skader som er så store at dei fører til livsvarig mein. Dersom denne visjonen vert lagt til grunn på nasjonalt nivå, har det som konsekvens at han må gjelde også lokalt.

Dvs. at visjonen for trafikktryggingarbeidet er at:

**INGEN SKAL BLI DREPNE ELLER ALVORLEG SKADDE I TRAFIKKEN I HARAM KOMMUNE.**

#### 3.2 Hovudmål

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

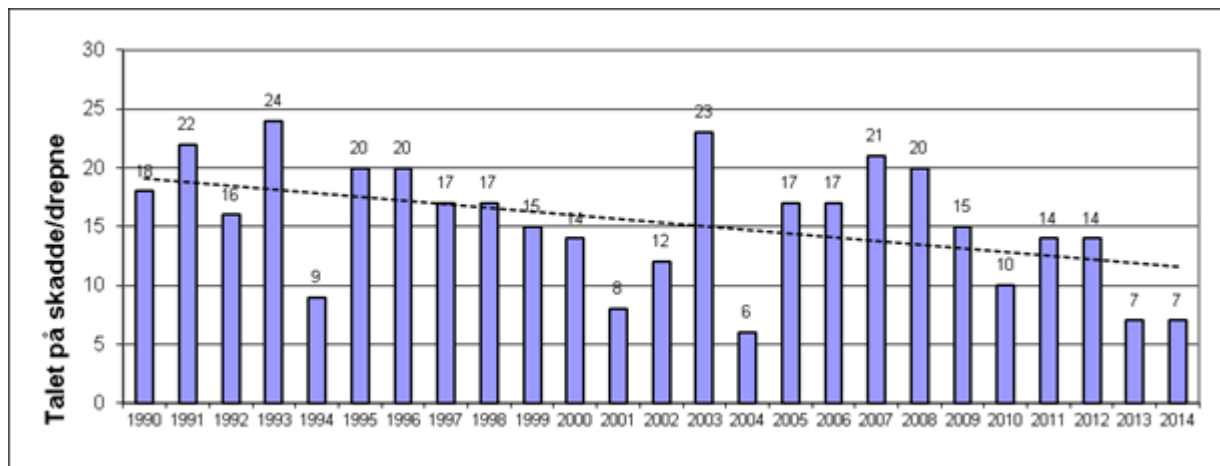
Ein annan måte å måle trafikktryggleik på kan vere indirekte gjennom indikatorar, t.d. endring i talet på fartsoverskridingar, endring i talet på rusa førarar m.m. Dette medfører imidlertid uvisse med omsyn til trafikkmengde, kontrollomfang, kontrolltidspunkt og stad, m.m.

Trendlina i figur 2.2 viser at talet på skadde og drepne i kommunen er svakt avtakande dersom ein ser 2000-talet under eitt. Med dei atterhald som er nemnde ovanfor kan det vere naturleg å knytte eit hovudmål til desse figurane:

**Omsynet til trafikktryggleik skal vere ein viktig premis i all verksemd driven av Haram kommune. I samarbeid med aktuelle etatar og organisasjonar på alle nivå skal trenden mot færre trafikkulykker dei siste 10 åra forsterkast.**

I figur 3.1 nedanfor er dette illustrert ved at trendlina fell jamt når auka innsats, som skal vere ein følgje av trafikktryggingplanen, tek til å gjere utslag.

Figur 3.1 Utvikling skadde/drepne 1990 – 2010 og målsetting 2001 - 2014



### 3.3 Delmål

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

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

### 3.4 Tiltak

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

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

## 4 HANDLINGSPLAN

### 4.1 Innleiing

Handlingsplanen er ei 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 være mogleg å sjekke kva som er gjort.

Denne planen er ein fjerde generasjons trafikktryggingssplan. For skulesektoren er hovudgrepet å utarbeide ein lokal læreplan som i utgangspunktet er felles og obligatorisk for alle barneskolorne. For å følge opp læreplanen vert det utnemnt ein trafikansvarleg (rektor) ved kvar skule. Dei enkelte tiltaka som er foreslått for skulesektoren er å forstå som innspel til utarbeidinga av lokal læreplan. Den enkelte skule må ha ein viss fridom til å tilpasse undervisninga til lokale tilhøve.

Verksemda som vert driven av politiet, Vegvesenet og fylkeskommunen let seg ikkje binde opp gjennom trafikktryggingssplanen, men kommunen kan påverke gjennom dialog med desse aktørane.

### 4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2015-2018/-2022.

Prioritering av fysiske tiltak går fram av prosjektlisene i kapittel 4.9 når det gjeld tiltak langs fylkeskommunale- og kommunale vegar som ein reknar med å gjennomføre i perioden (2015-2018/-2022) med utgangspunkt i økonomiprogrammet og forventa tilskott frå stat og fylke. Prosjektlisene må rullerast årleg. Eventuelle mindre kostnadskrevjande tiltak er ikkje prioritert, men vil kunne gjennomførast som ledd i ordinær drift når tilhøva ligg til rette for det.

### 4.3 Handlingsplan øvrige tiltak

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

### 4.4 Organisering og oppfølging

Trafikktryggingssarbeidet er sektorovergripande, men det overordna ansvaret for trafikktryggingssarbeidet ligg til formannskapet/ Kommunestyret. Ansvaret for oppfølging av planen bør derfor ligge hos formannskapet. Det praktiske arbeidet med oppfølging og rullering ligg til Rådmannen.

Som nemnt under avsnitt 1.6 må trafikktryggingssarbeidet integrerast i den øvrige kommunale planlegginga. Det inneber at tiltak må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan, tiltaksplanar/ reguleringsplanar og årsmeldingar.

### 4.5 Finansiering

Haldningsskapande arbeid blir ein integrert del av dei enkelte einingane sine budsjett. Einingane og tilhøyrande folkevalde organ, styrer dette gjennom årsbudsjett og økonomiplan (4 år) innafor sine rammer. Det er rekna med at samarbeidande einingar og organisasjonar utanfor kommunen set av nødvendige midlar for å følge opp dei kommunale trafikktryggingssplanane. Sjå kommentar i kapittel 1.6

Aktivitet/tiltak <b>4.6  Opplæring, informasjon og  haldningsskapande arbeid</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tids-  perspektiv</b>	<b>Ansvarleg i  Haram  Kommune</b>	<b>Andre  aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Kva er gjort?</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Barnehagane, førskulebarn</b>							
Kompetanseheving i trafikktryggleik blant barnehagetilsette. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet bidreg av og til med kurs ved behov	Tilsette i barnehagane	Kontinuerleg	Styrrarane	Vegvesenet, Trygg Trafikk og ev. Politiet		Pågår	
Politibamsen Eddy kan lånast	Alle barna i barnehagen	Så ofte som mogleg	Barnehagane -ved kontakt med politiet			Pågår	Viktig haldningsskaping blant barna
I samband med kvalitetsarbeidet skal barnehagane utarbeide rutiner for turgåing. Innøving og utøving av gode trafikkvanar	Alle barna i barnehagen	Kontinuerleg	Styrrarane og einingsleiar	Dei andre tilsette i barnehagane		Pågår	
Alle barnehagane brukar aktivt Beltedyret "Tarkus" som er ein figur Trygg Trafikk brukar i samband med Barnas Trafikkklubb – aktivt samarbeid med Trygg Trafikk	Alle barna i barnehagen	Kontinuerleg	Styrrarane og dei andre tilsette i barnehagane	Trygg Trafikk		Pågår	

Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og holdningsskapande arbeid</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tids- perspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram Kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Kva er gjort?</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Grunnskulen</b>							
<b>Rektor er trafikkansvarleg</b> ved kvar skule.		Årleg	Rektor				
Gåtrening i nærmiljøet. Øve på trafikkreglane.	1. klasse	Kvar haust	Kontaktlærer	Politiet		Pågår	
Trafikkteljing	4.-5. klasse	Årleg	Kontaktlærer				Matematikk som del av lokal læreplan.
Gåtrening.	2. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Politiet, Trygg Trafikk		Pågår	Gå på venstre side, bruke gangfelt, sjå seg om til begge sider.
Øve på å bruke buss. Køkultur, vente til bussen har stoppa, ein om gongen.	2. klasse	Årleg	Kontaktlærer	Bussjåfør.		Pågår	Eventuelt i samband med busstransport til svømming for aktuelle skolar.

Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tidsperspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Grunnskulen framh.</b>							
Lære å halde venstre side, bruke gangfelt og undergangar. Bli sett i mørket, bruke refleks og refleksvestar.	Alle klassene	Årleg	Kontaktlærer			Pågår	Dei forskjellige tema vert tekne opp i samband med turar.
Sykkelprøve med sykkelkontroll.	4.-7. klasse	Årleg	Rektor Kontaktlærer	Politiet, foreldre		Pågår	Det vert utarbeidd hefte med trafikkreglar i forkant av prøven.
Nytte tilbod utanfrå som "Ikkje tøft å være død", o.l	10. klasse	Kvart år	Rektor	Trygg Trafikk Utdannings- avd., andre		Pågår	
Frivillig mopedopplæring	10.klasse	Årleg	Rektor Faglærer	Trafikktilsynet køyreskolar		Pågår	Enkelte ungdomsskular
Bruk av sikringsutstyr som refleksvestar og –brikker, sykkelhjelme og bilbelte	Alle klassene	Kvar haust	Rektor Kontaktlærer	Vegvesenet, Trygg Trafikk Helsesektoren		Utført i samband med skulevegsundersøkinga	Dette vert teke opp både med elevane og føresette.



<small>Aktivitet/tiltak</small> <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>  <b>Vidaregåande skule</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tidsperspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Vidaregåande skule</b>							
Innføre 10 timar obligatorisk trafikkundervisning pr år	Elevar ved vgs.	Årleg		Utdannings-avd. i fylket, Trygg Trafikk Statens vegv., Politiet, andre		I ferd med å verte innført obligatorisk	Inkluderer tilbod utanfrå, som "Kjære søster", 18/40-aksjonen, og liknande
Valfag i trafikk	Elevar ved vgs	Årleg		Rektor			
<b>Føraropplæring</b>							
Repetisjonskurs for eldre bilførarar	Bilførarar over 65 år.	Årleg	Rådmannen	Statens vegv, v/distrikts-leiar			Statens vegvesen har jamnleg repetisjonskurs for dei over 65+ <b>Bør minne besteforeldre på korrekt sikring av barnebarn</b>
Haldningsskapande arbeid( blant ungdom) med tanke på rus, fart, bilbelte og også sikring av barn, <b>sikring av «last» i bilen (flasker, vesker, i-pad) som verkar som prosjektilar i kollisjon.</b>	I hovudsak ungdom, men også foreldre, sjåførar til idrettsarrangement m.m.	Årleg gjennomgang av arbeidet som laga og organisasjonane utfører.	Trafikk-nemnda har initiert	Lag og organisasjonar, (Seaside Custom, HaNo, m.fl) <b>ungdomsrådet</b>	<b>Årleg avsetjing på 50000,- til haldningsskapande arbeid</b>		<b>Bør innførast. Trafikknemnda tar initiativ</b>

Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tidsperspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Aksjonar og kampanjar</b>							
Refleksdemonstrasjon	1.-4. klasse	Kvart 4. år	Trafikkan-svarleg	Buss-selskap Statens vegv. Lensmannen, NAF			Buss
Refleksaksjon med utdeling av gratis "Haramrefleks"	Alle trafikantar	Kvar haust	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift / sponsor	FTU, MA, NAF, Trygg Trafikk			Kan søkje om midlar via FTU 50/50- ordning
Haldningsskapande arbeid i næringslivet.	Alle arbeidstakarar	Årleg	Rådmannen	Yrkesorg., NHO, Trygg Trafikk, Haram Næringslag ( <b>heiter no Haram næring og innovasjonsforum</b> )			Motivere til gåing og sykling til arbeid, erstatte reising i arbeid med telefonmøte og internettløyningar. Trafikktryggleik inn i HMS og bedriftene/ etatane sin miljøprofil og etiske plattform. Eksempel Telenor.
Kampanje for betre tryggleik ved transport i regi av idrettslag <b>og anna lagkøyning</b>	Leiarar, foreldre	Årleg	Einingsleiar grunnskuleten- ester	Idrettsorgani- sasjonane, Trygg Trafikk		Innført av Brattvåg I.L, <b>og HANO.</b> <b>Ønskjer dette blir vidareført til alle idrettslag.</b>	
Jamnleg bruk av kommunal informasjonsavis/lokalavis/ internett om trafikktryggingsarbeid	Alle innbyggjarar i kommunen	<b>Kvar haust</b>	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				<b>Haram kommune bør ha refleksaksjon/påminning på heimesida kvar haust</b>

Aktivitet/tiltak <b>Opplæring, informasjon og haldningsskapande arbeid</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tids- perspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Aksjonar og kampanjer framh</b>							
Atferdskontroll av køyrande, syklende og gåande i nærleiken av skolar	Alle trafikantar	Hele året, men spesielt ved skulestart om hausten.		Politiet v/ Ordensavd. Ålesund		Pågår	Tiltaket vert følgd opp av ein info. kampanje ved skulestart. Atferdskontroll bør også gjennomførast på andre stader der det er registrert konflikantar bil/sykkel/gåande.
Kontroll av verneutstyr (hjelm, bilbelte), mobilbruk og tekn. stand.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Statens vegv.	Politiet		Pågår	Kontroll, teljing og utstyrsrettleiing (hjelm, bilbelte, mobilbruk og sikring av barn i bil)
Politikontroll  Retta mot helgane - rus og fart.	Alle trafikantar	Kontinuerleg		Politiet		Pågår	Politikontroll er eit utvida omgrep der trafikkontroll er ein del av all personkontroll som politiet utfører.
Kontroll av lett mc og moped	ungdom	Årleg, ved skulestart	Politiet	Vegvesenet		Pågår	Trimming, verneutstyr, kjørebrev etc.
Kontroll av lastsikring. Kjøre og kviletid	Tungtrafikk, landbruks- trafikk	Årleg	Statens vegvesen	Politi, Statens vegvesen,		Pågår	

Aktivitet/tiltak <b>4.7 Kontroll og overvaking framhald</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tids- perspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Minst ein "gladkontroll" med info om trafikktryggleik og atferd.	Alle trafikantar	Årleg	Statens Vegvesen	Politiet Trygg Trafikk NAF, MA Evt. andre		Pågår	Utdeling av info-materiell o.l
Kontroll og oppfølging av riktig arbeidsvarsling	Off. einingar Entreprenørar	Kontinuerleg	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Lensmann, Arbeidstil- synet, Statens vegv. v/distr.leiar		Pågår	
Kontroll av at trafikantane tek omsyn til arbeidsvarsling	Alle trafikantar	Kontinuerleg		Statens vegv. Lensmann Haram komm.		Pågår	

Aktivitet/tiltak  <b>4.8 Organisatoriske tiltak</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Tids- perspektiv</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktører</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<p>Å utarbeide ein trafikktryggingsplan er ikkje eit arbeid som kan avsluttast ein gong for alle. Den må ajourhaldast og reviderast med jamne mellomrom. Trafikktryggingsarbeidet er også sektorovergripande, og det må etablerast system for oppfølging og rapportering på tvers av sektorane. Tiltak må innarbeidast i kommunen sin økonomiplan, tiltaksplanar og årsmeldingar.</p>	Representantar for sektorane med ansvar for gjennomføring og rullering av planen	2015-				Pågår	<p>Sidan einingsleiar for eigedom og teknisk drift har eit ansvar for trafikale spørsmål, er det naturleg at det koordinerande ansvaret ligg til denne eininga.</p> <p>Trafikknemnda bør gå gjennom denne ein gong i året</p>
Trafikktryggingstiltak skal innarbeidast i kommunen sitt budsjett og økonomiske langtidsprogram		Årleg i samband med budsjett-arbeidet.	Rådmannen			Pågår	

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tids- perspektiv	Ansvarleg i Haram kommune	Andre aktørar	Kostnad	Status	Kommentarar
<b>4.9 Fysiske tiltak</b>							
<b>Samarbeid om fysiske tiltak</b>							
Trafikktryggingmøte/-synfaring	Alle trafikantar	Kvart 4. år.	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegv. v/distr.leiar, lokale TS- medarbeid- arar og brukargrupper		Pågår	
<b>Drift og vedlikehald, generelt</b>							
Haram kommune prioriterar arbeidet med tverrfall, sporing,etc.i samband med midlar til reasfaltering av offentlege vegar.	Alle trafikantar	Kontinuerleg i samband med reasfaltering.	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegv. trafikk- distriktet v/dekkeansv.		Pågår	Er ikkje avsatt midlar til dekkelegging sidan 2006. Etterslepet byrjar å bli stort
Siktbetring i kryss og avkøyrslar er innarbeid som ein kontinuerleg aktivitet i drifta av vegnettet.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Private eigarar langs off.vegar. Statens vegv.		Er ein del av driftinga av vegnettet.	Har vore dreve kontinuerlig kantklipping dei siste åra.

Fysiske tiltak	Målgruppe	Tids-Perspektiv	Ansvarleg i Haram Kommune	Andre Aktørar	Kostnad	Status	Kommentarar
<b>Skilting og oppmerking</b>							
Vurdere plassering, sikt, oppmerking, og skiltkvalitet ved gangfelt (kryssingspunkt). Føresetnadane for dei enkelte gangfelt bør vurderast. Vurdere punkt- belysning ved gangfelta.	Gåande og syklande	2015-	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegv. Trafikk-avdelinga, vegseksjonen		Statens vegvesen har gjennomført synfaring av alle Gangfelt knytt til fv. Rapport for dette føreligg.	Behova for gangfelt endrast over tid. Skilt eldre enn 15 år må byttast ut! I all hovudsak ligg Gangfelt på fylkeskommunale vegar. <b>Opplysning av gangfelt Veit ikkje kor dette skal inn, men skiltet i Prestekrysset på Vateneeidet står midt i siktlinja.</b>
Generelt lågare fart på fylkesvegnettet.	Alle trafikantar	2015-	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Kommunalteknisk drift, politikarane, Statens vegvesen.		Forsøk med nedsett fart om vinteren er innført på ein del ulykkesutsette vegar i fylket.	Statens vegvesen har ei rekke stader gjennomført/vurdert redusert fartsgrense i løpet av planperioden.
Vurdere fartsgrense 30 km i alle bustadfelt. Samstundes vurdere nedsett fartsgrense i samband med skular, barnehager, etc.	Alle trafikantar	2015-	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Politikarane, FTU		Gjennomført skilting av dei fleste bustadfelt i kommunen.	Redusert fart bør supplerast med fysiske fartsdemparar for å sikre reelt lågt fartsnivå.

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesvegar</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Tiltak mot ulovleg reklame</b>							
Innsats for å fjerne distraherande og sikthindrande reklame	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Statens vegv. Haram kommune	Politiet		Statens vegvesen gjennomfører kontinuerlig	Ved bensinstasjonar skal det etter avtale <u>ikkje vere bakkeståande reklame</u>
<b>Veglys:</b>							
Haram kommune skal ha som målsetting at eksisterande gatelys langs offentlege vegar skal lyse.	Alle trafikantar		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Nordvestnett AS, Statens vegvesen		Pågår. Ferdigstilt i 2016/17	Haram kommune skifter ut ca.1700stk. gamle lys til LED. Dette er eit viktig bidrag.
<b>Brøyting og strøing</b>							
Brøyte og strø gang-/sykkelvegar tidlegare, eller samtidig med hovudvegane.	Alle trafikantar	Ved behov.	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Brøyte-kontraktørar		Pågår	Dette er innført. <b>Ikkje innført alle plassar (Haramsøya nemnt)</b>
<b>Gang- og sykkelvegar</b>							
Skulevegar må sikrast med gang- og sykkelvegar i minst 4 km avstand frå <b>skulane</b>	1. - 10. klasse, alle gåande og syklande	Behovsreg.	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegv.		Er utbygd ein del stadar.	Fleire gang-/sykkelvegar er planlagt, samt under planlegging.
Kartleggje manglar og uheldige løysningar som reduserer bruken av gang- og sykkelvegane.	Gåande, syklande	Kontinuerleg	Statens vegv. Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift			Er innført krav ihht. Statens vegv. gang-/sykkel. vegar langs fylkessvegar.	Standarden og vedlikehaldet må være betre enn på bilvegen, spesielt på vinteren.



Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Alle gang-/sykkelvegar bør ha asfaltdekke	Funksjons-hemma, eldre	2015-	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegv.			Alle har fast dekke, men varierende kvalitet..
Betre vintervedlikehaldet	Gåande, syklende	Kontinuerleg	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift,. Statens vegv			Er satt meir fokus på dette mot brøytararane.	Trafikken gjer bilvegen fort bar. Dersom gs-vegen er glatt eller dårleg brøyta vil det få gåande og syklende til å nytte bilvegen.
<b>Kryss/avkøyrslar:</b>							
Planleggje og gjennomføre trafikktryggingstiltak i kryss, spesielt ved skolar og barnehagar	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Veghaldar			Pågår	Aktuelle tiltak: fartsgrense, kanalisering, forbikøyringslomme, skilting (m.a. gangfelt)
Prioritere siktrydding i kryss (sommar/vinter) og møte- og forbikøyringssikt på vegstrekingar generelt.	Alle trafikantar	Kontinuerleg	Veghaldar			Pågår	Forbetring av vintersikt er teke opp med brøytarane. Snølagring må gjerast utanfor frisktsonene i kryss.
<b>Kollektivtrafikk:</b>							
Generell nyetablering/utbetring av busslommer med leskur.	Alle bussbrukarar	Kontinuerleg	Statens vegvesen, fylkeskommunen.	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Kr 50.000,- pr.busskur	Oversikt over søknadar.	Behovet endrar seg over tid.
Skuleskyss/Bussbytte. Sikre sitteplasser for alle, samt omr.for bussbytte. Flytte til Europris-området. Sjå sak 16/43 jp id 16/3416	Alle bussbrukarar	Kontinuerleg	Fylkeskomm . Busselskap	Statens vegv.			Nytt pkt.KS-58/15

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
<b>Arealdisponering/byggesaker</b>							
Ta vare på trafikktryggleiken gjennom planlegging og lokalisering av offentlege bygningar	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker.	Haram kommune.	.			Dette blir jobbet med og teke inn i planar for nye bygningsmasser.
Bruke arealplanlegginga som verkemiddel for å minimalisere transportomfanget ved tilrettelegging av nye byggeområde.	Alle trafikantar	Kontinuerleg i alle aktuelle saker.	Haram kommune.				Jfr. "Rikspolitiske retningslinjer for samordna areal og transportplanlegging". Rundskriv T-5/93 frå Miljøvern-departementet.
<b>Fartshindrande tiltak</b>							
Vurdere innføring av fartshindrande tiltak i samband med innførte 30-soner, samt i tilknytning til skular	Alle trafikantar	Årleg	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen	Ca.kr 4000,- pr.breidde meter veg.		Mange søknadar om fartsreducerande tiltak.

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesvegar</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktører</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Fv 150 Gang-/sykkelveg. Kryss ved ferjekaia – Haramsøy skule.	Gåande og syklande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen, FTU		Pågår	Står igjen ved Coop. <b>3-400 m bør gjerast ferdig</b>
Fv 146 Gang-sykkelveg. Uggedalen-kryss kommuneveg v/ Engeset Mek.	Gåande og syklande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen FTU		Manglar midlar 50/50	Alle planar klare for utbygging. Ikkje fått 50/50 siste 3åra.
Fv 106 Veg til Tennfjord × Fv 659. Ombygging av kryss.	Køyretrafikken	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Reg.plan utarbeidd	Utbyggjar pålagt å utbetre i samband med utviding av senteret.
Forkøyrregulering av vegar som framstår som klare hovudvegar.	Traffikantar	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Pågår	Pågåande sak med statens vegvesen..
Fv 106. Gang-/ sykkelveg frå kryss "Knutepunktet" til kryss kommuneveg Eidsvik	Gåande og syklande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Pågår	Regulerings arbeid ferdigstillast i <b>2015</b>
Fv.106. Gang-/sykkelveg frå kryss kommuneveg Eidsvik til Tennfjordreset	Gåande og syklande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Pågår	Regulerings arbeid ferdigstillast i 2015
MPG-Prosjekt	Gåande og syklande	1 NY 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Søknad om forskottering sendt fylket.	Plan utarbeid og godkjent avsatt midlar Kommunestyret.

Kommunestyret bør sette av midlar ved kvar periode og lage prioritering

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesveggar framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Fv659. Remmetunnelane. Supplere belysning innløpa, utskifting skiltmarkørar	Køyretrafikken	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens-vegvesen		Skilt-markørar skifta ut.	Vanskeleg lyssituasjon i innløp tunellar, spesielt på sommarstid.
Fv146. Søvik sentrum. Gang-/sykkelveg frå ende eksist. frå Coop. Vidareførast til kryss Søvikneset	Gåande og syklande	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Manglar plan for området
Fv148/152. Lepsøy/Fjørtoft. Etablering av møteplassar langs fylkesvegane	Alle Trafikantar	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			
Fv 661 Samanføyning av gang-/sykkelvegar i kryssområde Vatne sentrum.	Gåande og syklande	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Manglar ein liten parsell for å ha samanheng i gangvegssystemet.
Fv659. Etablering av rundkøyning i kryss Storgt./Årsundvegen.	Alle Trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen,			
Fv 659-Fv146 Kryss på Slyngstad mot Grytastranda. avkøyringsfiler i begge retningar.	Køyretrafikken	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesvegar framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Fv 659 2stk.Underganger ved Fagerli og Slyngstad.	Gåande og syklande	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Gang-/sykkelveg ferdig 2006.
Generelt vurdere å sette ned farta frå 50kmt fartsgrense til 40-sone i tettbebygde strøk, samt etablering av fartshindrande tiltak.	Køyretrafikken Gåande og syklande	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Vegvesen har hatt ein slik gjennomgang. Rapport. Flem skule og Tennfjord skule er gjennomført
Fv661. Busslomme nord for senter på Vatne.	Alle trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Plan ferdigstilt.	Står igjen å legge bærelag og asfalt, samt eventuelle rabattar.
Fv148. Lepsøy på Rønstad er smal (2,8-2,9m)	Alle trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Problematisk i forhold til større køyretøy.
Etablering av busslommer og busstur i tilknytning til bustadområder	Gåande	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen FTU			Mange søknadar knytt til etablering av busstur og busslommer..
Fv659. Undergang frå bf. Kyrkjeskaret.	Gåande og syklande	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Jobbes med endring av reg.plan	Reg.plan føreligg

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesvegar, framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Fv147. Gatelys frå kryss "Nestebygda" mot kryss "Øvstebygda" (aust)	Alle Trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen. Nordvestnett			Kommunestyresak. 105/09. Innbyggjarinitiativ.
Fv 150 Gjennom tuna på Rogne	Alle trafikantar		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Gml. formannskapsvedtak frå 1970. Nordøyvegen.
Fv659-(arm) Gang-/sykkelveg. Vegkryss til Brattvåg fergekai.	Gåande og syklende		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Nordøyvegen vil redusere fergetrafikk frå Fjørtoft, Sandøy.
Fv. 661/659. Rundkøyring i kryss Eidet. "Prestekrysset"	Alle Trafikantar	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Reguleringsarbeid må gjennomførast,
Fv.659. Skiltplan gjennom heile Storgata må reviderast.	Alle Trafikantar		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen,			Statens vegvesen har signalisert, revisjon av eksisterande skiltplan.
Fv659. Arm Ferjevegen. Opphøgd Gangfelt, betre belysning	Gåande og syklende		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			
Fv146. Gang-/ sykkelveg Bf.Haddal – kryss fv659 på Slyngstad.	Gåande og syklende		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Reguleringsarbeid må gjennomførast.

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Fylkesvegar, framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Fv 150 Gang- og sykkelveg. Austens ferjekai-Kyrkja.	Gåande og syklande		Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen, FTU			Reguleringsarbeid må gjennomførast. Nordøyvegen.
Fv661. Gang- og sykkelveg Vadset-Vatneeidet	Gåande og syklande	Ny 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Reguleringsarbeid må først gjennomførast.
Fv661. Undergang kryss området Vadset	Gåande og syklande	Ny 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Reguleringsarbeid må først gjennomførast
Fv106. Gang- og sykkelveg. (Gamle Tennfjord mek.verks). VARD	Gåande og syklande	Ny 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Planar klare for utbygging.	Utbyggar kan søkje om forskottering og tilbakebetaling 50%
Fv661. Park and Ride	Alle Trafikantar	Ny 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen		Planarbeid pågår av VTI AS.	Kollektivt samlepunkt for bussar, drosjer etc på næringsomr. Vatne/Tennfjord Invest AS
Fv659. Skjelten fergekai. Busslomme og parkeringstilhøve.	Alle Trafikantar	Ny 2015	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Busselskapet etterlyser tiltak.
Fv661/fv147. Trafikktryggingstiltak. Vatne sentrum	Gåande og syklande	Ny 2016	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Fart og farts-reduserande tiltak
Hagane -Søvik-Gamlem: fartsdumparar og redusert fartsgrense.Knytt til avsetting av midlar til tiltak.							

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Kommunale vegar</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Haram vgs. Etablering av busslomme knytt til både vgs. og Brattvåg ungdomskule.	Skuleelevar	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				Søkt om 50/50 midlar. Fått avslag 3år på rad
Veg ved Søvik skule. Eksisterande busstopp utbetrast til busslomme.	Elevar	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				Kanalisert mot vegen. Plan må lagast.
Skjelt-Ole bakken. Fortau på sørsida frå Haramsnytt til Tennø bua.	Gåande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				Reguleringsplan føreligg.
Veg til Tennfjord barnehage mfl. Kryss fv106. Siktsone	Alle trafikantar	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens-vegvesen.			
Kryss Brattholmneset (sør). Siktforhold, kanalisering av kryss, samt tilkomst frå eksist. Gangfelt.	Alle trafikantar	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Vegvesen har gjort mindre utbetringar knytt til Gangfelt på austsida.



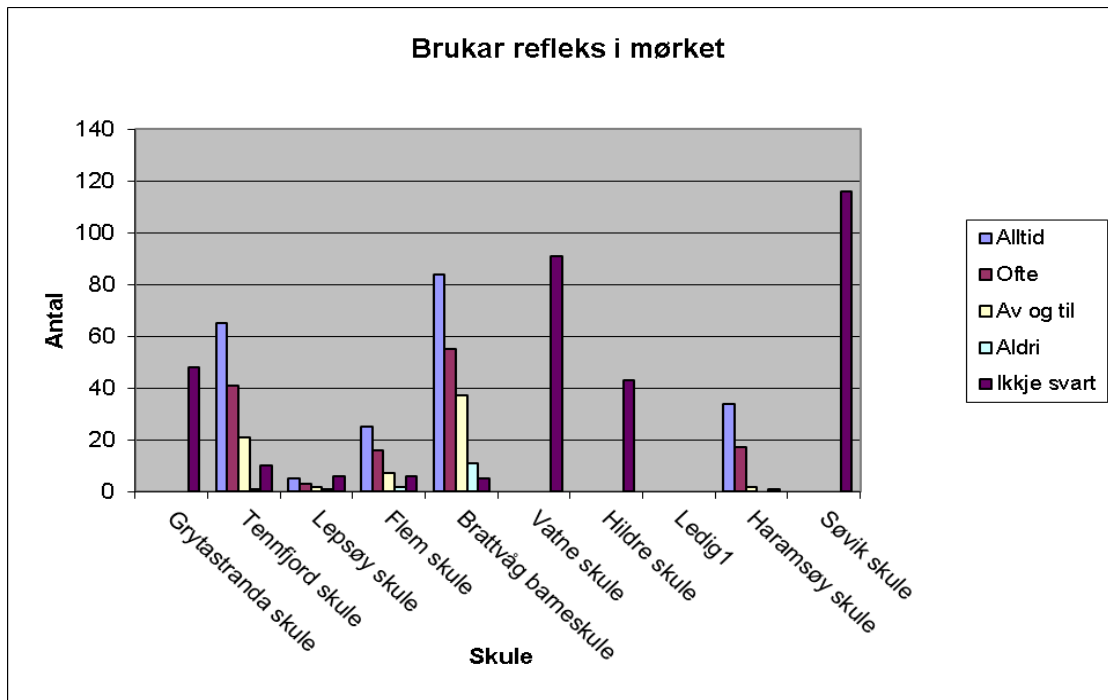
Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Kommunale vegar framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Strandgt. Miljøgata til VARD området m.m. sikrast i forhold til parkeringsregulering, m.m.	Alle Trafikantar	2	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Skiltplan må utarbeidas. Varierer etter aktivitet på VARD verftet.t
Strandgata langs Napro Parma. Sikre eksist. Betong kant med rekkverk.	Gående og syklande	1	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Stor høgdeforskjell frå vegkant og ned på industriområdet.
Autovern og rekkverk langs kommunale vegar/ bruer må vurderast/oppgraderast.	Alle trafikantar.	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift			Mindre utskiftingar er utført.	Knytt til avsetting av midlar til tiltak.
Gang-/ sykkelveg frå komm.veg Lyngsteinen-Nogva. Flem skule - Kvernhuselva (COOP).	Gående og syklande	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				Reguleringsarbeid må gjennomførast,
Bru Vesterheim. Utviding av eksisterande bru, samt tilrettelegging for gåande.	Alle Trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			

Aktivitet/tiltak <b>Fysiske tiltak</b> <b>Kommunale vegar framh.</b>	<b>Målgruppe</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Ansvarleg i Haram kommune</b>	<b>Andre aktørar</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Status</b>	<b>Kommentarar</b>
Synnalslandsvegen. Kryss mot nord leggst om til T-kryss.	Alle Trafikantar	3	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift	Statens vegvesen			Reg.plan utarbeidd.
Brattvåg barneskule. Snutilhøva for busstrafikk	Kollektivtrafikk	<b>NY 2015</b>	Einingsleiar Eigedom og Teknisk drift				Nærmare kartlegging må gjennomførast før event.tiltak settast i verk.
Gangfelt ved Brattvåg barneskule vert flytta vestover							

## 5 SKULEVEGSUNDERSØKING

Som ein del av arbeidet med planen vart det gjennomført ei skulevegsundersøking våren 2015. Nedanfor er resultat frå spørsmåla som vedkjem bruk av personleg tryggingsutstyr som refleks, sykkelhjelm og bilbelte framstilt grafisk.

Figur 5.1 Bruk av refleks, skulevis i absolutte tal



Figur 5.2 Bruk av refleks klassevis, heilekommunen i prosent

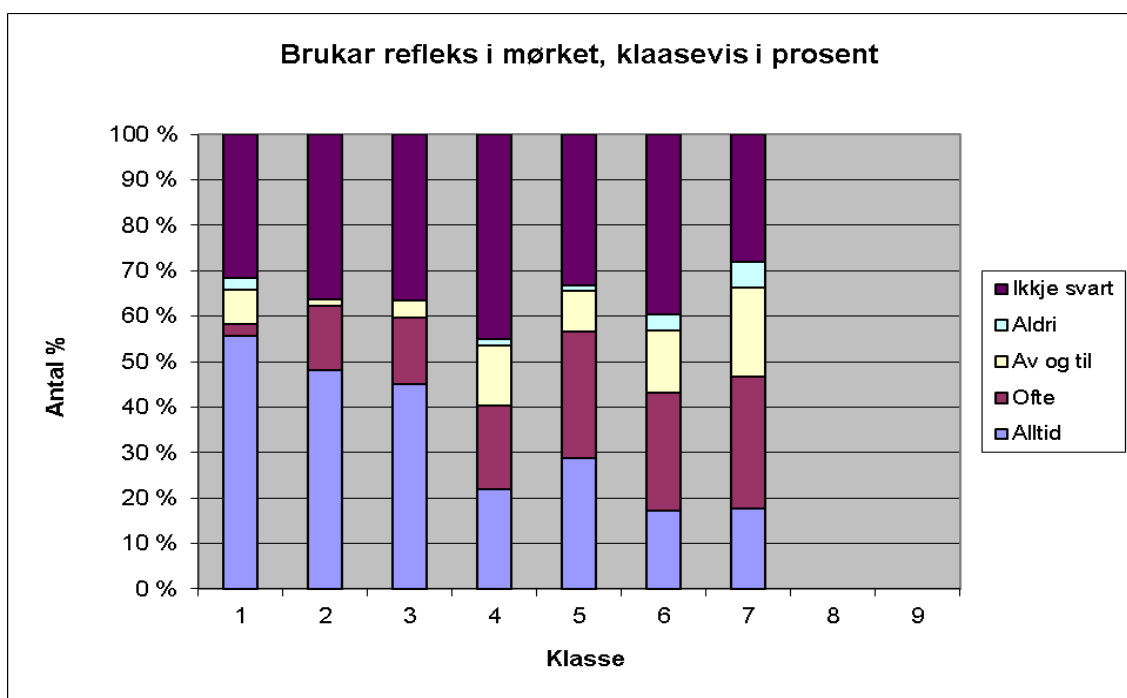
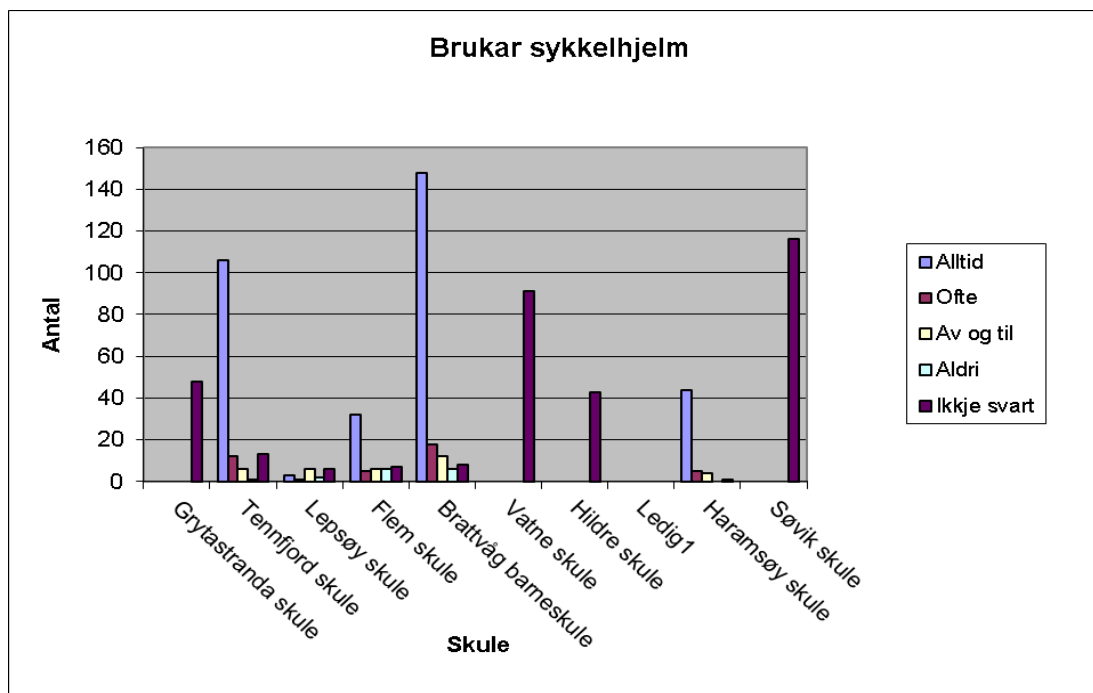
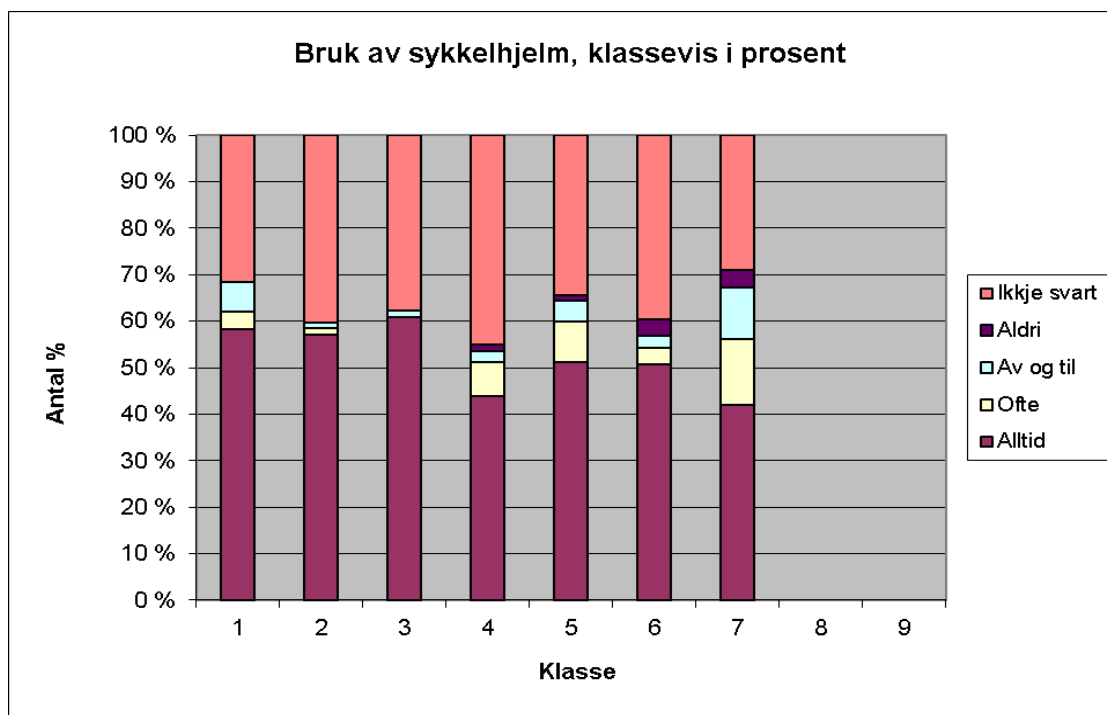


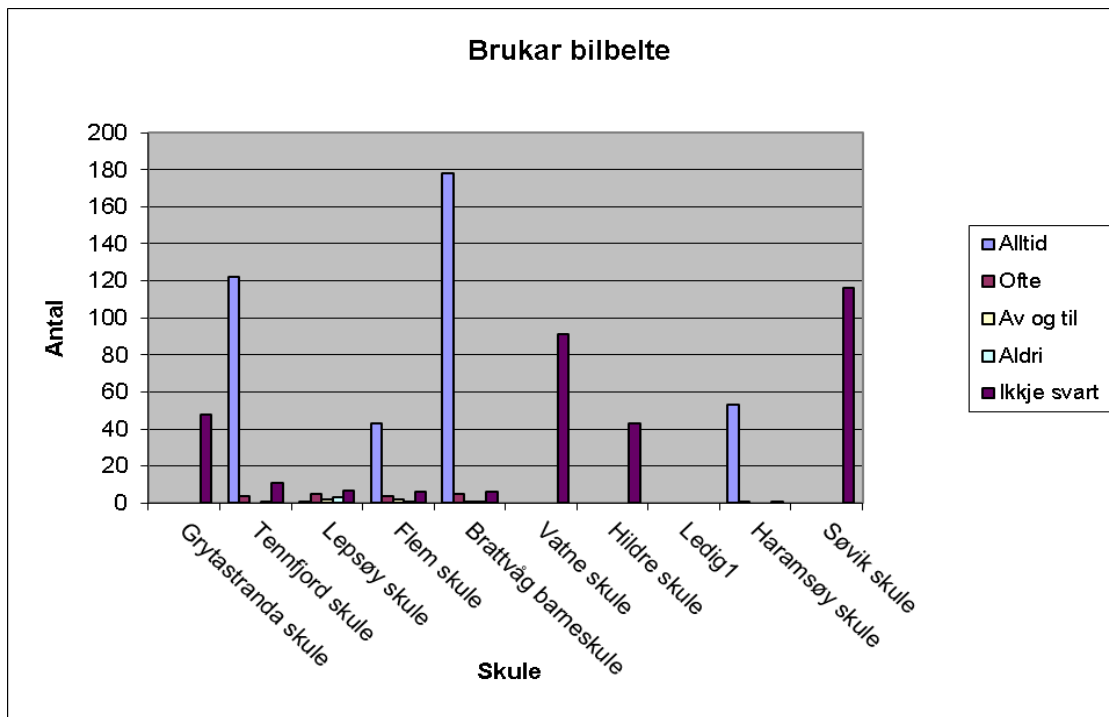
Fig. 5.3 Bruk av sykkelhjelm, skulevis i absolutte tal



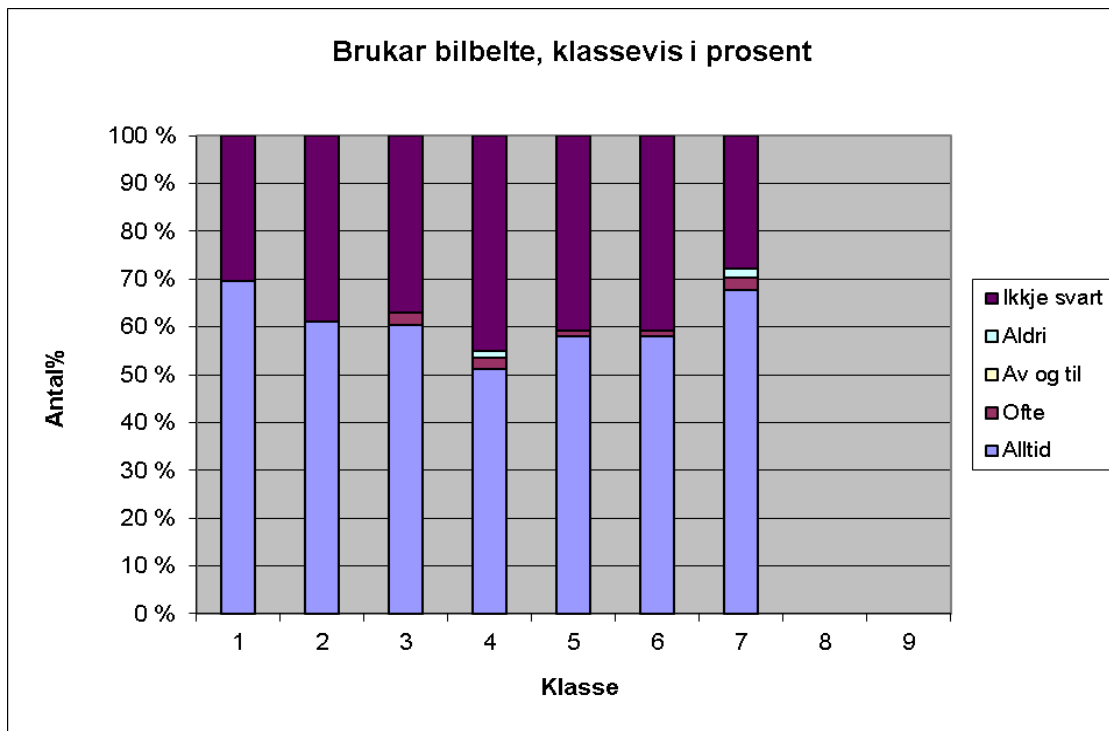
Figur 5.4 Bruk av sykkelhjelm, klassevis i prosent



Figur 5.5 Bruk av bilbelte, skulevis i absolutte tal.



Figur 5.6 Bruk av bilbelte klassevis i prosent.



Figurane 5.1 – 5.6 viser bruken av refleks, sykkelhjelm og bilbelte skulevis og for heile kommunen. Grafane som viser fordelinga av svar skulevis er i absolutte tal, medan grafane som viser svarfordelinga etter klasstrinn er i prosent.

Grafane viser eit felles generelt trekk, nemleg at bruken av personleg tryggingsutstyr minkar med alderen. Dette gjeld også bruk av bilbelte sjølv om bruksfrekvensen her er høgare enn for refleks og sykkelhjelm

I tiltakssamanheng tyder dette at innsatsen i det haldningsskapande arbeidet for å auke bruken av personleg tryggingsutstyr umiddelbart bør setjast inn mot dei eldste klasstrinna i grunnskulen. For å snu dette biletet på lengre sikt er det truleg nødvendig med aktiv og kontinuerleg påverknad heilt frå småskulen.

### **NYTTIGE LINKAR TIL TRAFIKKTRYGGING**

**Haram.kommune.no**

**www.vegvesen.no**

**www.tryggtrafikk.no**