



RAUMA KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

2001 - 2004 (2012)



Asplan Viak +++
- | ++

FORORD

Rauma Kommune har med dette dokumentet fått sin første trafikksikkerhetsplan.

Som fylkets trafikknutepunkt har vi en stor gjennomgangstrafikk både av tyngre kjøretøyer og av personbiltrafikk.

Trafikkårene passerer gjennom eller like ved flere tettsteder, og skaper mange kontaktpunkter mot myke trafikanter.

Trafikkulykker er et stort samfunnsproblem og rammer enkeltpersoner, familier og samfunn brutalt og uforutsigbart. Resultatet er ofte død, smerte, savn, invaliditet eller lange psykiske ettervirkninger, samt store økonomiske tap.

Trafikksikkerhetsplanen er et redskap for å kartlegge og analysere ulykkene. Hensikten er å kunne samordne innsatsen fra alle involverte parter – kommune, politi, vegvesen, Trygg Trafikk osv. Planen er også et hjelpemiddel for å prioritere tiltak, og kunne sette inn ressursene slik at resultatene blir best mulig.

Den visjonen vi må jobbe mot er at ingen skal bli alvorlig skadd eller drept i trafikken i Rauma. Vi kan ikke slutte med trafikksikkerhetstiltak før denne visjonen er nådd.

Det er imidlertid et ambisiøst mål som nok blir vanskelig å nå, og det er derfor viktig at vi har delmål i dette arbeidet.

Vi har hatt en nedadgående trend i antall skadde og drept i siste 10 års periode. Denne trenden må forsterkes i tiden som kommer. La oss alle gjøre vårt for at Rauma skal bli et enda tryggere sted å bo og ferdes i, og at vi nærmer oss vår visjon om et samfunn uten trafikkulykker.

Med hilsen



Tøbjørn Rødstøl
ordfører

DOKUMENTINFORMASJON	
Oppdragsgiver :	Rauma kommune
Oppdrag :	Trafikksikkerhetsplan for Rauma kommune
Oppdrag nummer :	200775
Rapportnavn :	Trafikksikkerhetsplan 2001 - 2004 (2012)
Versjon :	
Arkiv (filnavn):	O:\Avt\200775\K-plan\Dokument\200775-ts-plan.doc
Oppdragsansvarlig:	Sivilingeniør Alf Idar Småge
Oppdrags- medarbeidere:	Sivilingeniør Tore Kvaal Sivilingeniør Anders Godal Holt
Egenkontroll:	
Dato, signatur:	30.11.2000 Alf Idar Småge (sign)
Sidemannskontroll:	
Dato, signatur:	15.12.2000 Tore Kvaal (sign)

INNHOLDSFORTEGNELSE

	Side
FORORD	I
1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	1
1.1 Generelt	1
1.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Rauma	2
1.2.1 Organisering av planarbeidet	2
1.2.2 Planprosess	3
1.2.3 Fysiske trafikksikkerhetstiltak	3
1.2.4 Trafikksikkerhetsarbeidet i skoler og barnehager	3
1.2.5 Trafikksikkerhetsarbeidet i politiet	3
1.3 Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet framover	4
1.4 Rammebetingelser	5
2 ULYKKESANALYSE	7
2.1 Utviklingstrekk skadde/drepte fordelt på aldersgrupper	8
2.2 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategorier	10
2.3 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper	10
2.4 Ulykker fordelt på ulykketype	10
2.5 Skadde/drepte fordelt på ulykketype og aldersgrupper	11
2.6 Ulykker fordelt på måneder og føreforhold	11
2.7 Ulykker fordelt på ukedag	11
2.8 Ulykker fordelt på vegkategori	12
2.9 Tungrafikk	14
2.10 Forsikringsulykker	15
Ulykkeskart Europa-, riks- og fylkesveger 1990 - 1999	16
3 VISJONER, MÅL OG TILTAK	17
3.1 Visjon	17
3.2 Hovedmål	17
3.3 Delmål	18
3.4 Tiltak	18
4 HANDLINGSPLAN	19
4.1 Innledning	19
4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2001- 2004	19
4.3 Handlingsplan øvrig tiltak	19
4.4 Organisering og oppfølging	21
4.5 Kostnadsberegning	21
4.6 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid	22
4.7 Kontroll og overvåking	29
4.8 Organisatoriske tiltak	30
4.9 Fysiske tiltak	31
4.10 Fysiske tiltak Åndalsnes og Isfjorden	40
4.11 Fysiske tiltak Romsdalen	40
4.12 Fysiske tiltak Innfjorden	41
4.13 Fysiske tiltak Vågstranda	41
4.14 Fysiske tiltak Rødven – Holmemstranda - Mittet	42
5 SKOLEVEGSUNDERSØKELSE	43
5.1 Generelt	43
5.2 Bruk av sykkelhjelme	43
5.3 Bruk av refleks	44
5.4 Bruk av bilbelte	44

1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

1.1 Generelt

I Møre og Romsdal har det vært drevet trafikksikkerhetsarbeid siden tidlig på 1970-tallet. Fylkeskommunen utarbeidet i regi av Fylkets trafikktryggingsutval (FTU) sin første handlingsplan for trafikksikkerhet i 1987. Handlingplanen har siden vært jevnlig revidert. På begynnelsen av 90-tallet startet Statens vegvesen kommunevise trafikksikkerhetsbefaringer. Dette er befaringer i den enkelte kommune hvor deltakerne representerer teknisk etat/sector, lensmannskontoret, Vegvesenet og evt. også andre berørte etater (skole, helsevesen) og busselskap. Tanken bak var å samle aktørene, identifisere problemer og plassere ansvar for gjennomføring og oppfølging. Ambisjonsnivået både på forberedelse og oppfølging er høyt, og opplegget er ressurskrevende å gjennomføre. Dette sammen med økonomiske innstramminger har gjort at gjennomføringstakten har vært vesentlig lavere enn tanken var i utgangpunktet.

Selv om det årlig går tapt mellom 300 – 350 menneskeliv på vegene i Norge, har dessverre TS-arbeidet en altfor lav status blant folk flest og engasjementet er stort sett lavt. En flystyrt med et tilsvarende tap av menneskeliv ville imidlertid blitt sett på som en katastrofe og fått en enorm mediadekning og opprørt alle. Trafikkulykkene kommer imidlertid *enkeltvis* og gjør i mediasammenheng lite av seg. På årsbasis adderes imidlertid tallene opp til en rystende statistikk. Tap av liv og lemmer, sorg og savn er vanskelig å tallfeste. De *materielle* skadene er enklere å ha oversikt over, og også her går store verdier tapt. De *samfunnsøkonomiske kostnadene* knyttet til skadegradene er beregnet til (1995-prisnivå):

• Et dødsfall	16,6 mill kr
• En meget alvorlig skade	11,4 mill kr
• En alvorlig skade	3,8 mill kr
• En lettere skade	0,5 mill kr
• En materiellskadeulykke	30 000 kr

Opplysningene er hentet fra "Trafikksikkerhetshåndbok", utgitt av Transportøkonomisk institutt, Oslo 1997.

Trafikkulykkestallene og følgene av dem må betraktes som et betydelig samfunnsproblem. I 1998 koster trafikkulykkene med personskade i Møre og Romsdal samfunnet rundt 1 milliard kroner.

Til tross for dette har arbeid med trafikksikkerhet hatt lav status. I Rauma ønsker en gjennom dette planarbeidet å sette trafikksikkerhet høyere på den kommunale dagsorden.

I årene framover vil det politisk være flere viktige oppgaver å ta tak i dersom trafikkulykkene skal bekjempes:

- Større oppmerksomhet og økt status for dette arbeidet.
- Økte bevilgninger til nye tiltak
- Økte bevilgninger til løpende tiltak bl.a. gjennom forvaltning, drift og vedlikehold.

1.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Rauma

1.2.1 Organisering av planarbeidet

Kommunestyret i Rauma vedtok i sak 074/99 skisse til prosjektorganisering for arbeidet med trafikksikkerhetsplan:

1. Kommunestyret godkjenner prosjektorganiseringen.
2. Kommunestyret vedtar til slutt utarbeidd plan som en kommunedelplan.
3. Etatslederteamet fungerer som styringsgruppe for planarbeidet.
4. Det opprettes en prosjektgruppe slik:
Teknisk etat: 4 personer, Helse, og sosial: 1 person, Oppvekst: 1 person, Politi: 1 person, Vegvesenet: 1 person.
5. Det opprettes arbeidsgrupper etter behov.
6. Det engasjeres konsulent innafor rammen av tilskottsmidlene.
7. Teknisk etat er sekretariat for planarbeidet.
8. Kommunen deltar i prøveprosjekt med nabokommunene.
9. Planarbeidet slutføres innen 2001.

I tråd med vedtaket ble det opprettet en prosjektgruppe med Sverre Nordal (leder), Terje Muring, Grethe Andersen og Hans Skiri fra Teknisk etat, Joar Venås, Helse- og sosialetaten, Odd Bjørnstad, Oppvekstetaten, Anders Eide, Rauma lensmannskontor og Kolbjørn Engen, Vegvesenet. For Helse- og sosialetaten har Gro Berild og Joar Venås vekslet på å møte. For Vegkontoret erstattet Mario Obeque Cardenas Kolbjørn Engen underveis i prosessen. Deltakerne fra teknisk etat har fungert som arbeidsgruppe under prosjektets gang. Asplan Viak, ved sivilingeniør Alf Idar Småge, ble engasjert som sekretær og faglig ansvarlig for arbeidet.

Hovedansvaret for å koordinere trafikksikkerhetsarbeidet ligger til Teknisk etat, noe som også gjenspeiles i prosjektorganiseringen. I forkant av oppstart av arbeidet med trafikksikkerhetsplanen ble det avholdt et felles møte med nabokommunene Vestnes og Ørskog med tanke på et mulig samarbeid om trafikksikkerhet. Begrunnelsen var den trafikale fellesnevneren E39 (E136) som går gjennom alle kommunene. Kommunene har ikke etablert noe samarbeid på dette punktet.

1.2.2 Planprosess

Oppstart av planarbeidet ble annonsert i mai 2000 som kommunedelplan med mulighet for alle til å komme med innspill. Som ledd i høring og registrering ble det våren 2000 gitt en skriftlig utfordring til skoler, barnehager, grendeutvalg, drosjer og en rekke andre organisasjoner med interesse i trafikksikkerhetsarbeidet.

Sammendrag av innspill fra skoler og barnehager foreligger som egen rapport. Det samme gjelder øvrige innspill.

Planforslaget behandles i styringsgruppe og i teknisk utvalg (som kommunens samferdselsutvalg) i desember 2000 før det legges ut til offentlig ettersyn. Kommunal sluttbehandling i hovedutvalg, formannskap og kommunestyre vil skje i 1. halvår 2000.

1.2.3 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen har i alle år benyttet ordningen med tilskott fra "Aksjon skoleveg" (Nå "Trafikksikringstiltak med statstilskudd") i forbindelse med trafikksikkerhetsprosjekt på fylkes- og kommunale veger. De siste årene er det blant annet bygd strekninger med gang- og sykkelveger i Innfjorden, Måndalen og Isfjorden.

1.2.4 Trafikksikkerhetsarbeidet i skoler og barnehager

Det har tidligere vært gjennomført en undersøkelse om barns oppfatning av trafikken de møter på skolevegen og i fritiden. Så langt som mulig vil resultatene av denne undersøkelsen bli tatt hensyn til og innarbeidet i trafikksikkerhetsplanen.

Skolene og barnehagene har innarbeidet trafikksikkerhet i det daglige arbeidet i pakt med læreplanen. Dette innebærer påvirkning for bruk av sykkelhjelmer og refleks, sykkelprøve. Det er tilbud om mopedopplæring i ungdomsskolen, skolene benytter seg av tilbud utenfra som "Ikke tøft å være død". Det mangler likevel en overordnet plan for arbeidet med trafikksikkerhet i skoler og barnehager.

1.2.5 Trafikksikkerhetsarbeidet i politiet

I henhold til Plan og rammeforutsetningen for politiet, gitt av Justisdepartementet, skal politi og lensmannsetaten prioritere som følger:

Trafikksikkerhetsarbeidet skal gis prioritet og inngå i den alminnelige kriminalitetsbekjempelsen, og det skal være målrettet og av høy kvalitet.

Trafikksikkerhetsarbeidet rettes særskilt inn mot den trafikkatferd som medfører størst ulykkesrisiko, og på strekninger med høy ulykkesfrekvens. Slik risikoatferd er kjøring i ruspåvirket tilstand, fartsovertredelser, aggressiv kjøreatferd og manglende bruk av personlig verneutstyr. Økt etterlevelse av de lover og regler som gjelder vil gi økt trafikksikkerhet på våre veger. Høy oppdagelsesrisiko og synlig uniformert og aktivt politi vil være noen av de mest effektive bidrag til økt trafikksikkerhet.

1.3 Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet framover

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

FTU er et politisk utvalg med 5 faste medlemmer fra samferdselutvalget, som har ansvaret for å koordinere og være pådriver for alt trafikksikkerhetsarbeid som utføres i Møre og Romsdal. Dette innebærer bl.a. å stimulere og støtte alt kommunalt og frivillig trafikksikkerhetsarbeid i fylket. FTU skal ellers uttale seg i saker av klar trafikksikkerhetsmessig betydning.

Statens vegvesen

Statens vegvesen er sekretariat for FTU, og driver ellers med planlegging, bygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Staten registrerer trafikantatferd, gir veiledning/informasjon og gjennomfører kjøretøykontroll, førerprøver og tilsyn med trafikkskolene. Ellers driver Statens vegvesen med faglig rådgiving og bidrar til en viss grad til trafikkopplæring i videregående skole.

Politiet

Politiet skal primært utføre kontroll og overvåkning av både kjøretøy og trafikken, jfr. Plan og rammeforutsetningen fra justisdepartementet.

Ut over dette drives informasjon og forebyggende arbeid i skoler, barnehager og frivillige organisasjoner.

Politiet etterforsker ethvert uhell med personskade for å klarlegge årsak. I tillegg blir det laget statistikk som er sentral i vurderingen av ulykkesrisiko og hvor ulykkene skjer (STRAKS-ulykkesregisteret, som administreres av Statens vegvesen).

Politiet fungerer også som rådgiver for kommunen i spørsmål knyttet til trafikksikkerhet og reguleringer i trafikken.

Kommunene

Kommunene har et stort og allsidig ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg til helse, opplæring (barnehage og grunnskole) samt planlegging, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet, er arealplanlegging meget viktig for trafikksikkerheten.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er ansvarlig for å koordinere frivillige organisasjoners trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk jobber primært med informasjon og opplæring (utvikling og distribusjon av opplæringsmateriell), men engasjerer seg også i forhold til lovverket – f.eks. for å få lavere fartsgrenser, bilbeltepåbud i buss, påbud om sykkelhjelm og lovfestet rett til trygg skoleveg.

Andre viktige aktører:

- Bilorganisasjonene
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskolene
- Forskningsinstitusjonene
- Transportnæringen
- Fylkeslegen
- Media
- Redningstjenesten
- Spesielle interesseorganisasjoner
- Videregående skole

1.4 Rammebetingelser*Sentrale planer*

Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1998 – 2007 gir en god del føringer for både vegutbygging og ulike trafikksikkerhetstiltak som f.eks. bygging av nye gang- og sykkelveger. NVVP og andre sektorplaner innen transport erstattes i 2001 av Nasjonal transportplan (NTP) som omfatter alle transportformer.

"Trafikksikkerhetstiltak med statstilskudd" (tidl. Aksjon skoleveg) brukes som et aktivt virkemiddel for å bedre trafikksikkerheten. Statstilskuddet for perioden forventes å bli ca 19 millioner. Totalramme for denne typen tiltak blir da ca 32 millioner for perioden inkludert kommunal egenandel og fylkeskommunal egenandel. Disse midlene skal brukes i tilknytning til fylkes- og kommunale veger, men forutsetter en egenandel på 20 % fra vegholder. *Tildeling av slike midler skjer på grunnlag av kommunal søknad, og vil f.o.m. 2001 være betinget av at kommunene har egne, godkjente TS-planer.*

Fylkes-/regionale planer

Fylkesvegplanen for Møre og Romsdal 1998 – 2001 har som målsetting å redusere trafikkulykkene med 17% i forhold til gjennomsnittet for perioden 1990-94. I følge fylkesvegplanen bør det nyttast 8 millionar kroner til gang- og sykkelveger, miljø, trafikksikrings- og kollektivtiltak.

Det er avsatt 6,4 millioner (20%) som fylkeskommunal del av finansieringa av trafikksikkerhetstiltak med statstilskott. Kommunene må i sum yte det samme. Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) forvalter både de statlige og fylkeskommunale midlene til TS-tiltak.

Fylkeskommunen har utarbeidet sin egen handlingsplan for trafikktrygging. Gjennomføring av revidert handlingsplan vil kreve 5 millioner kroner i planperioden 1997-2000, dvs 1,25 mill/år.

Fylkeskommunen kan også delfinansiere trafikksikkerhetstiltak der kostnadene deles likt mellom kommunen og fylkeskommunen, såkalte "Mindre anlegg med 50% kommunedel.

Kommunale planer

Natur-og ressursplanen for Rauma av 1997 kapittel 3.4.3 Trafikk og miljø peker følgende tiltak:

- *Flere gang- og sykkelveger som gjør at folk kan ferdes trygt*
- *Ulykkesforbyggende arbeid mht trafikkulykker både for barn og voksne må prioriteres.*

TS-arbeidet skal integreres i den kommunale planleggingen på en god måte. Det innebærer at løpende tiltak må innarbeides i kommunens økonomiplan.

Når det gjelder egendandelen (20%) for tiltak på kommunale veger, er det viktig at denne blir innarbeidet i de årlige budsjetter og økonomisk langtidsprogram. Her er det muligheter for å få aktivert mye statlige midler dersom kommunen klarer sin del av finansieringen. Kommunens egenandel er p.t satt opp med kr 130.000,- pr år i årsbudsjett og økonomiplan. Det innebærer at dersom det oppnås statstilskudd tilsvarende en egenandel på 130.000,-, vil den årlige økonomiske innsatsen i trafikksikkerhetsarbeid i Rauma kunne bli ca 650.000,-.

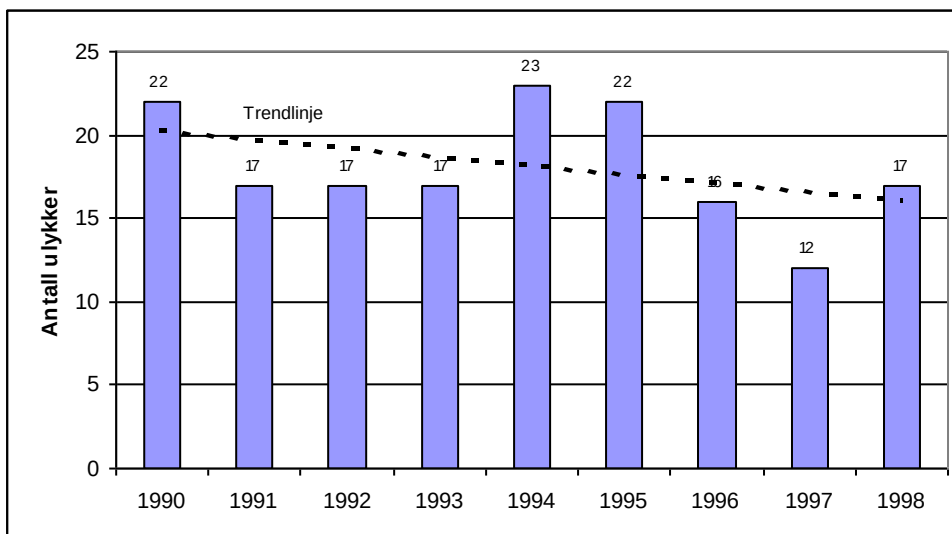
2 ULYKKESANALYSE

De etterfølgende beregningene er utført med bruk av Statens vegvesens ulykkesregister STRAKS. Registeret inneholder alle politirapporterte trafikkulykker med personskade.

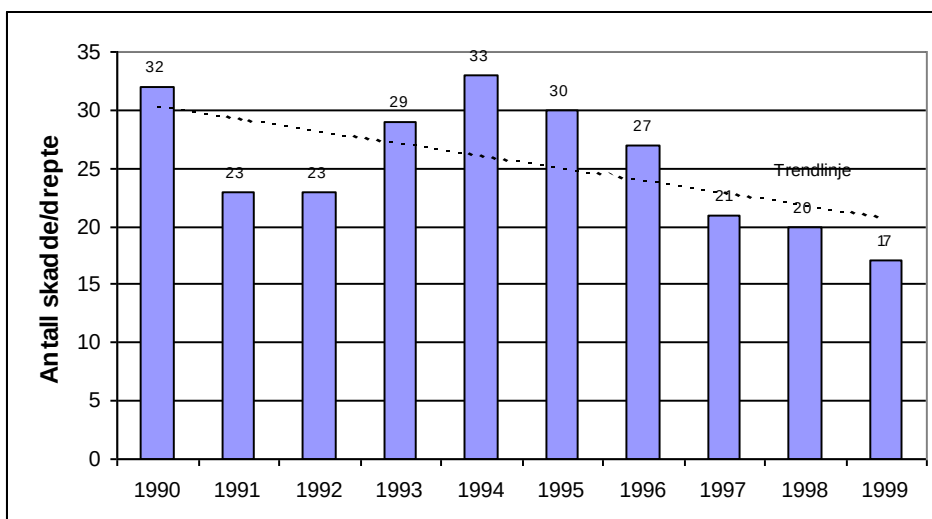
Analysen bygger i hovedsak på ulykkesdata for perioden fra 1990 til og med 1999. Figur 2.1 og 2.2 viser henholdsvis antall ulykker og antall skadde/drepte pr år for denne perioden. Av figurene fremgår det at det er store variasjoner fra år til år. Ulykkesmaterialet er for begrenset i omfang til å kunne gjennomføre detaljerte analyser. Det er derfor hovedinntrykkene som blir presentert og kommentert videre i dette kapitlet.

Majoriteten av ulykkene medfører lettere personskade. Dette fremgår av tabell 2.1. 203 av 255 skadde/drepte i 1990-99 er klassifisert som lettere skadd. I samme perioden ble 17 drept i trafikken, noe som synes å være et høyt tall sammenlignet med andre kommuner.

Figur 2.1 Antall ulykker, Rauma 1990-99



Figur 2.2 Antall skadde/drepte, Rauma 1990-99



Tabell 2.1 *Fordeling av skadde/drepte etter skadegrad*

År	Ulykker	Skadde/ drepte	Drepte	Meget alv. skadd	Alvorlig skadd	Lettere skadd
1990	22	32	2	1	5	24
1991	17	23	2	1	2	18
1992	17	23	0	1	6	16
1993	17	29	2	0	4	23
1994	23	33	1	1	5	26
1995	22	30	0	0	1	29
1996	16	27	2	0	1	24
1997	12	21	4	0	3	14
1998	17	20	2	0	2	16
1999	12	17	2	1	1	13
Sum	175	255	17	5	30	203

2.1 Utviklingstrekk skadde/drepte fordelt på aldersgrupper

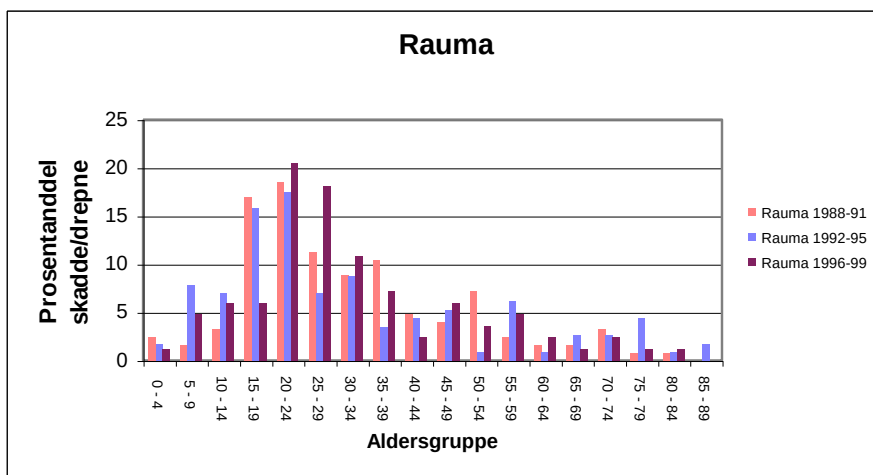
Figur 2.3 og figur 2.4 inneholder utviklingstrekk når det gjelder skadde/drepte i trafikkuulykker i henholdsvis Rauma og i hele Møre og Romsdal.

Av figurene kan man finne prosentandel skadde/drepte i ulike aldersgrupper for periodene 1988-91, 1992-95 og 1996-99.

Forklaringen på at kurvene i figur 2.3 er mer ujevne enn i figur 2.4 er at det har vært relativt få ulykker i Rauma, sett i forhold til resten av fylket.

Hovedinntrykket både for Rauma og for fylket generelt er at aldersgruppene 15-19 år, 20-24 år og 25-29 år skiller seg negativt ut med en høy prosentandel av de som blir skadd/drept i trafikkuulykker.

Figur 2.3 Fordeling skadde/drepte i Rauma på aldersgrupper



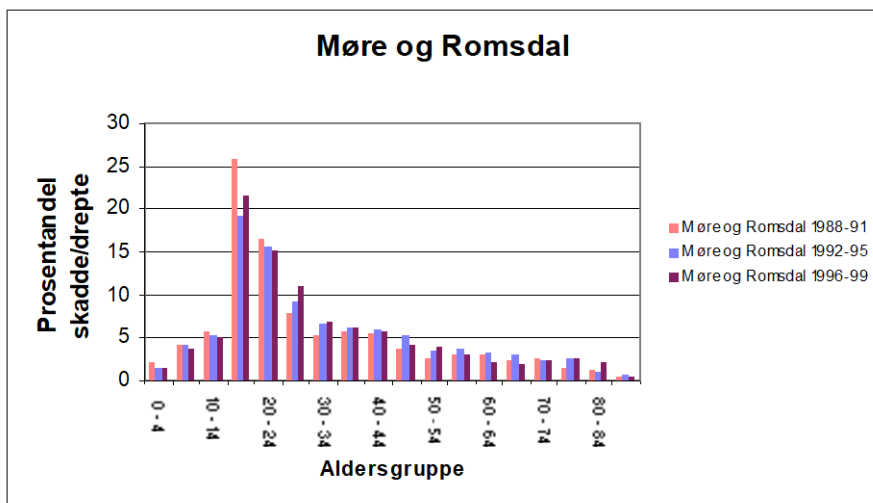
Sammenlignet med fylket for øvrig har Rauma totalt sett en høyere andel skadde/drepte innenfor disse aldersgruppene. Dette fremgår av tabell 2.2.

Tabell 2.2 Prosentandel skadde /drepte i aldersgruppene 15-19 år og 20-24 år

	Rauma	Møre og Romsdal
1988-91	47%	43%
1992-95	41%	35%
1996-99	44%	37%

Av figuren kan man se at Rauma har hatt en forbedring når det gjelder andel skadde/drepte innen aldersgruppene 15-19 år fra 1988-91 fram til 1996-99. For aldersgruppen 25-29 år har utviklingen vært motsatt.

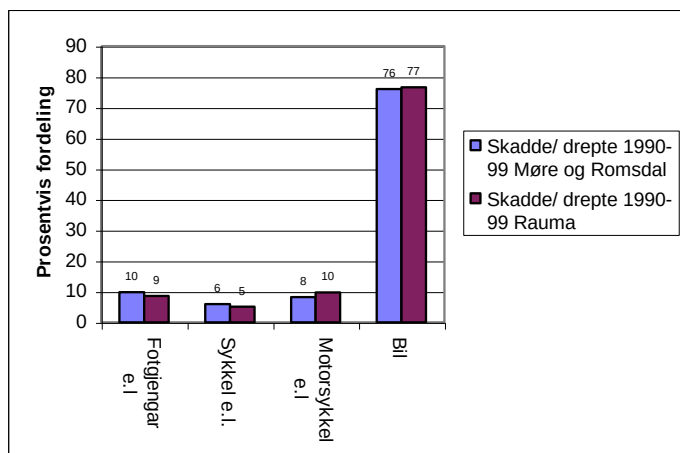
Figur 2.4 Fordeling skadde/drepte i Møre og Romsdal på aldersgrupper



2.2 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategorier

Av figur 2.5 framgår at de aller fleste skadde/drepte i trafikkulykker enten er bilfører eller bilpassasjer. Omlag 75% av de skadde/drepte er bilfører eller bilpassasjer, omlag 10% kjører henholdsvis motorsykel/moped eller ferdes som fotgjengere og 5% som syklister. Rauma skiller seg ikke ut fra fordelingen for fylket sett under ett.

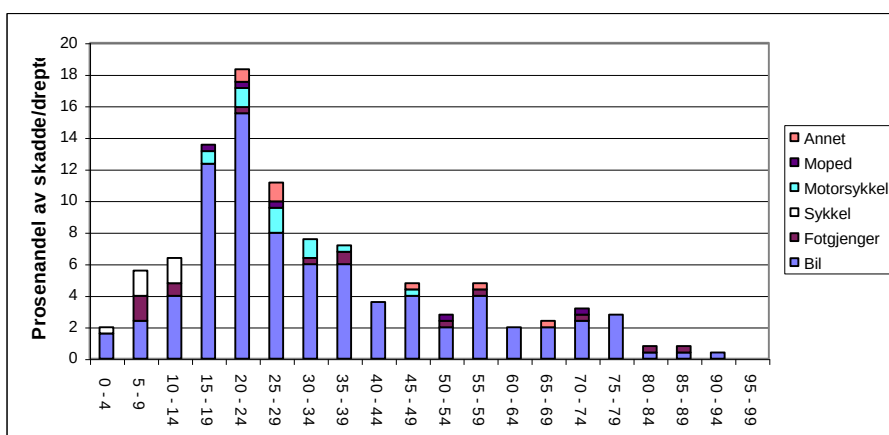
Figur 2.5 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategori, Rauma 1990-99



2.3 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper

Som i figur 2.5 viser figur 2.6 at bil dominerer ulykkesbildet med hensyn på trafikantkategori. Drøyt 35% av de skadde/drepte i trafikkulykkene er enten bilfører eller bilpassasjer i aldersgruppene 15-19 år, 20-24 år eller 25-29 år. Ulykker med syklister involvert blant de skadde/drepte forekommer blant de yngste, under 15 år.

Figur 2.6 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategori og aldersgrupper, Rauma 1990-99.

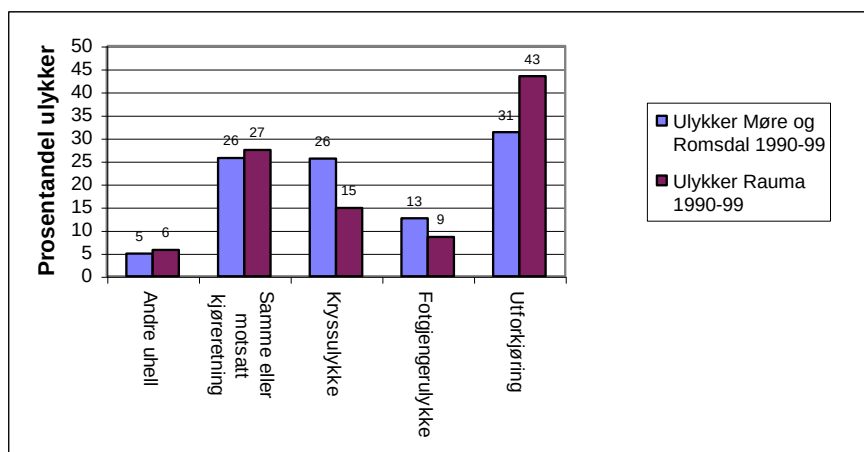


2.4 Ulykker fordelt på ulykkestype

Ved registrering av trafikkulykker klassifiseres de ut fra hva slags type ulykke som har skjedd (uhellskode). Figur 2.7 viser fordeling av ulykkene på ulykkestype for

henholdsvis Rauma og fylket totalt. Både for Rauma og landkommunene for øvrig er utforkjøring den mest dominerende ulykkestypen. I Rauma er 43% av ulykkene klassifisert som utforkjøringsulykker. Dette er betydelig over gjennomsnittet på 31% for hele fylket. Antall kryssulykker er vesentlig mindre i Rauma enn for hele fylket sett under ett. Denne forskjellen kan ha sammenheng med at Rauma er en landkommune og at fylkesmaterialet også inneholder ulykker fra bykommunene. Byene har som regel høyere andel av f.eks kryssulykker. Politiet har imidlertid inntrykk av at mange av utforkjøringsulykkene skjer med langveisfarende (gjennomgangstrafikk) som er trøtte, eller som har det travelt med å rekke ferje.

Figur 2.7 Ulykker fordelt på uthellskoder, 1990-99



2.5 Skadde/drepte fordelt på ulykkestype og aldersgrupper

Hele 20% av skadde/drepte i Rauma er knyttet til utforkjøringsulykker med bil blant trafikanter i aldersgruppene 15-24 år. For andre ulykkestyper er bildet mer nyansert med mindre konsentrasjoner om enkelte aldersgrupper. Figur 2.8 illustrerer dette.

2.6 Ulykker fordelt på måneder og føreforhold

Figur 2.9 viser fordeling av ulykker på måned og på føreforhold når ulykken inntraff. Av 175 registrerte ulykker i perioden 1990-99 har 25 inntruffet i januar og 25 i juli. Majoriteten av ulykkene i vintermånedene desember, januar og februar har foregått på snø-/isbelagte veger. Om våren og sommeren skjer de fleste ulykkene på tørr, bar veg.

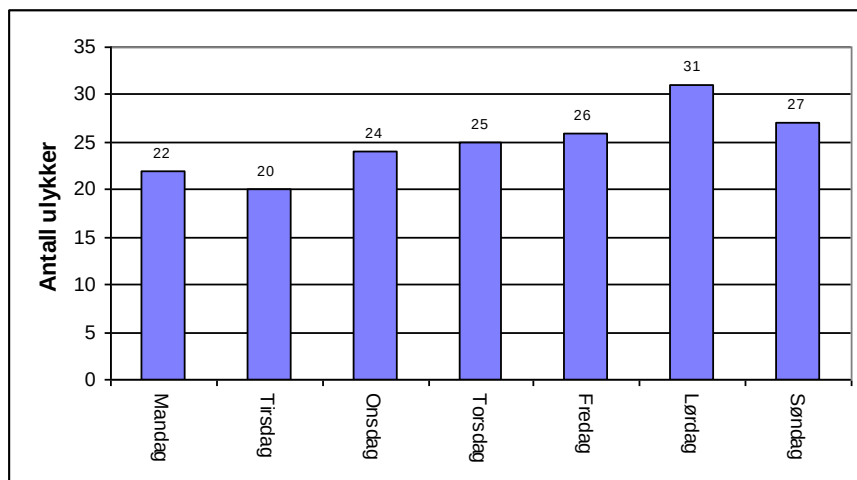
2.7 Ulykker fordelt på ukedag

Lørdag er den ukedagen det skjer flest trafikkulykker. Dette framgår av figur 2.10. For Rauma skjer til sammen 84 ulykker, dvs knapt 50% av ulykkene, på ukedagene fredag, lørdag og søndag. For fylket sett under ett er ulykkene litt mer fordelt ut over hele uka.

Gjennomgang av materiale med henblikk på å se om den store ulykkesandelen i helgene kan ha sammenheng med "festkjøring" med unge bilførere involvert ga ingen

entydig forklaring slik som i enkelte andre kommuner som er studert. Av 18 ulykker skjedd i tidsrommet 20.00-07.00 natt til lørdag og natt til søndag er det 7 ulykker som er utforkjøringsulykker med kun ett kjøretøy involvert og hvor fører er i aldersgruppen 15-19 år eller 20-24 år.

Figur 2.10 Ulykker fordelt på ukedag, Rauma 1990-99.



2.8 Ulykker fordelt på vegkategori

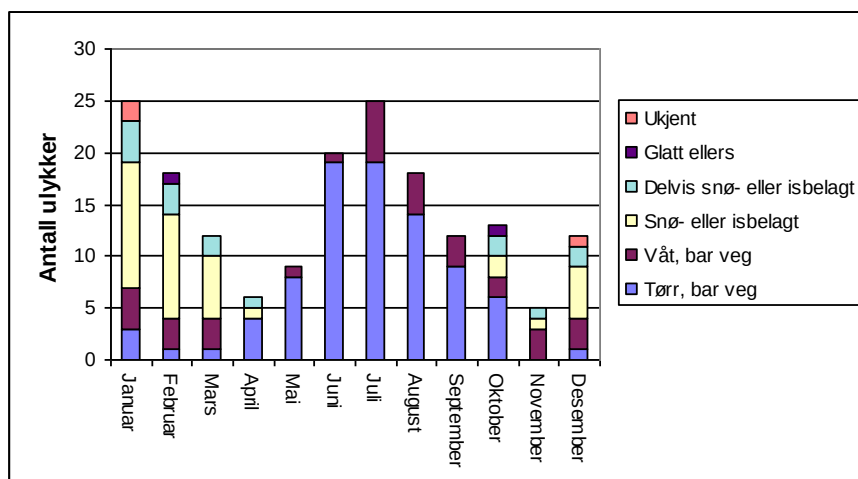
Av figur 2.11 framgår ulykker fordelt på vegkategori og årstall. Grunnlagsmateriale er vist i tabell 2.3.

Tabell 2.3 Ulykker fordelt på vegkategori og år, Rauma 1990-99

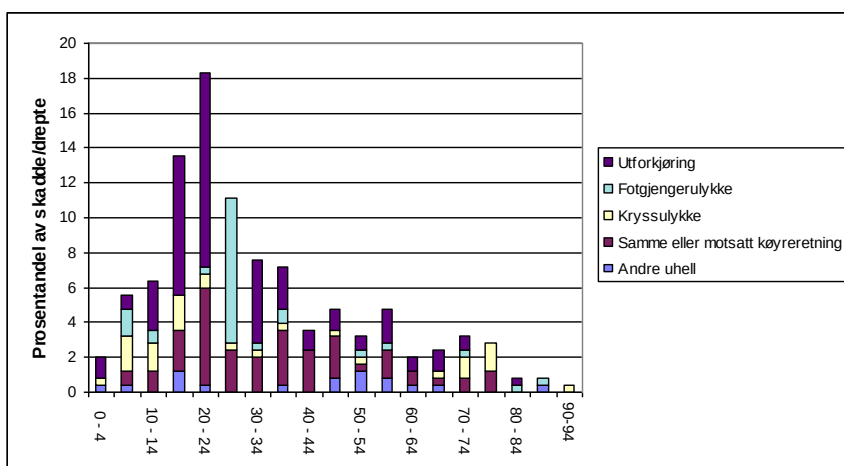
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Europaveg	6	8	8	12	8	15	9	5	14	7
Riksveg	5	5	4	3	10	3	3	3	1	2
Fylkesveg	5	3	3	0	2	1	1	2	2	1
Komm.veg	5	1	2	1	3	3	1	2	0	2
Privat veg	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0
Sum	22	17	17	17	23	22	16	12	17	12

Majoriteten av ulykkene er knyttet til europaveg etterfulgt av riksveg.

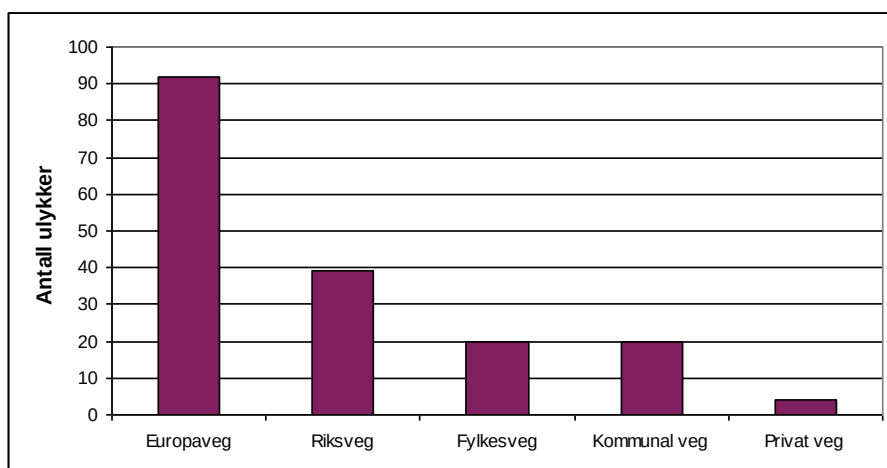
Figur 2.9 Ulykker fordelt på måneder og føreforhold, Rauma 1990-99



Figur 2.8 Skadde/drepte fordelt på uhellskoder og aldersgrupper, Rauma 1990-99



Figur 2.11 Ulykker fordelt på vegkategori og år, Rauma 1990-99



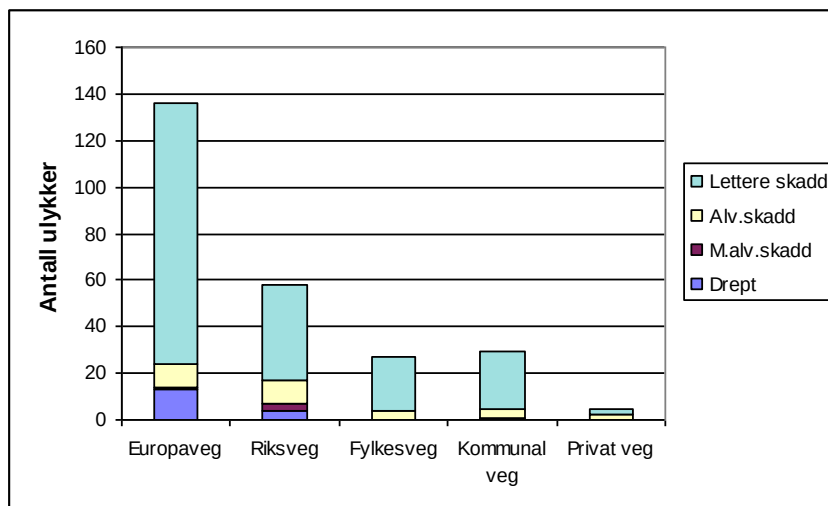
Figur 2.12 viser ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori. Tallmaterialet framgår av tabell 2.4.

Tabell 2.4 Ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori, Rauma 1990-99

	Ulykke med drepte	Ulykke med meget alv. skade	Ulykke med alvorlig skade	Ulykke med lettere skade	Sum
Europaveg	13	1	10	112	136
Riksveg	4	3	10	41	58
Fylkesveg	0	0	4	23	27
Komm.veg	0	1	4	24	29
Privat veg	0	0	2	3	5
Sum	17	5	30	203	255

Ulykker av alvorlig karakter finner vi i all hovedsak på europaveg og riksveger. Dette kan ha sammenheng med høyere hastighet og større trafikkmengder/flere utkjørte kilometer på dette vegnettet.

Figur 2.12 Ulykkenes alvorlighetsgrad fordelt på vegkategori, Rauma 1990-99



2.9 Tungtrafikk

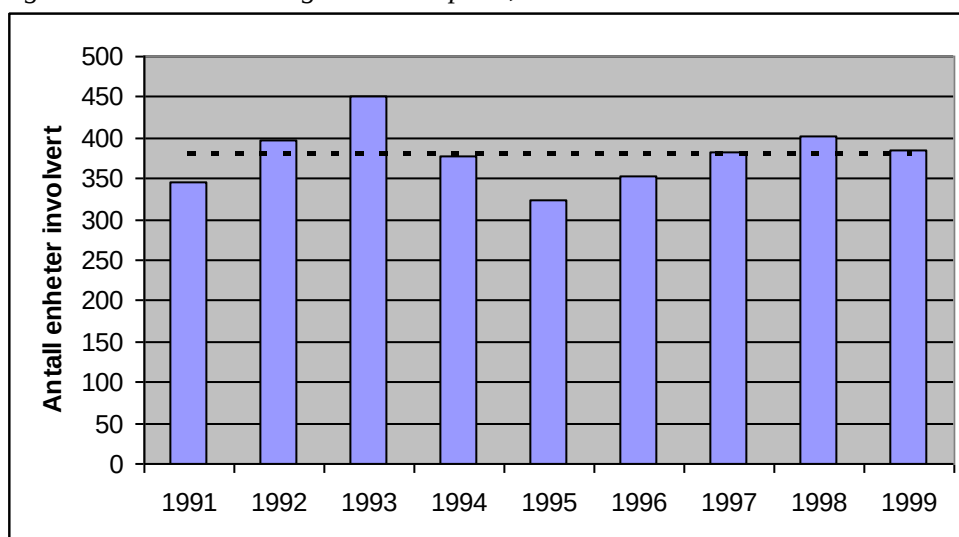
I perioden 1990 – 1999 har det skjedd 23 ulykker, eller 2,3 pr år med tunge kjøretøyer innblandet på E 136. I samme periode har det totalt skjedd 92 ulykker, dvs at ulykker med tunge kjøretøyer utgjør 25% av alle ulykker på denne strekningen. På landsbasis er det antydnet at 8-9% av ulykkene er med tunge kjøretøyer innblandet (Kilde: Vegdirektoratet). Dette betyr ikke uten videre at ulykkesrisikoen for ulykker med tunge kjøretøyer er større på E 136 i Rauma en på det øvrige vegnettet. For å få klarhet i det må det mer detaljerte undersøkelser til der både trafikkmengde og tungtrafikkens andel av totaltrafikken trekkes inn.

Tungtrafikkandelen på E136 gjennom Romsdalen er ca 20% i flg. Vegvesenets tall. Det er satt i gang en ordning med å frakte vogntog med jernbane fra Åndalsnes til Oslo. Foreløpig er bare ett transportselskap med på ordningen, og antall vogntog som flyttes fra veg til bane utgjør 3000 kjøretøyer hver veg. Det er ventet at flere transportselskaper vil følge etter, og at tungtrafikkandelen på veg vil bli merkbart redusert.

2.10 Forsikringsulykker

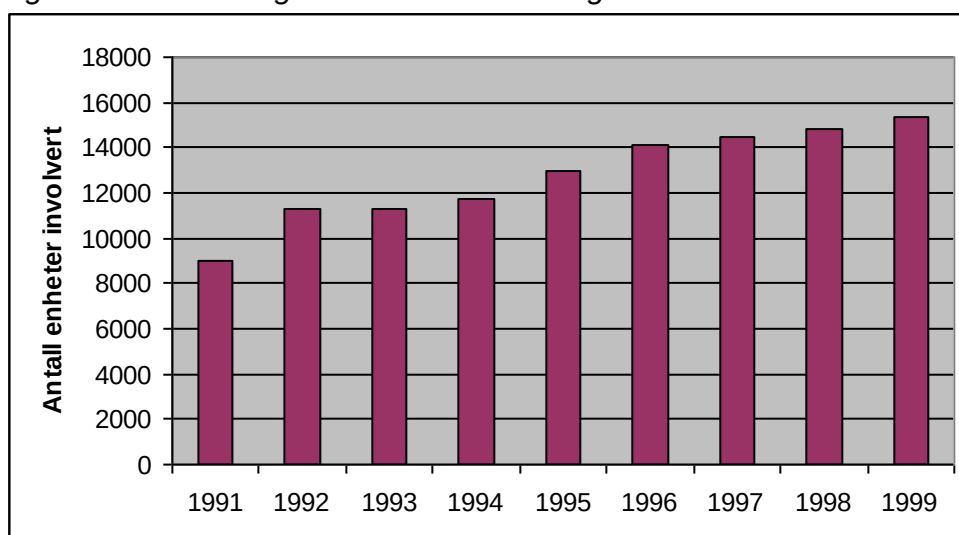
Antall uhell rapportert til forsikringsselskapene i kommunen er i gjennomsnitt uendret på 1990- talet. Dette samtidig som trenden i tallet på personskadeulykker og antall skadde og drepte i perioden 1990 – 99 er retta nedover. Utviklinga går fram av figur 2.13 nedenfor.

Figur 2.13 Forsikringskadeuhell pr år, Rauma 1991 – 99.



Utviklingen i antall forsikringsuhell i fylket for øvrig viser jevn økning. Utviklingen i Rauma skiller seg dermed ut på dette feltet, uten at det er en åpenbar forklaring. Utviklingen for fylket er vist i figur 2.14.

Figur 2.14 Forsikringsskadeuhell i Møre og Romsdal 1990 – 1991



2.11 Ulykkeskart Europa-, riks- og fylkesveger 1990 – 1999



3 VISJONER, MÅL OG TILTAK

3.1 Visjon

Nasjonal transportplan 2002 – 2011 har en "Visjon 2030", som sier at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. Med alvorlig skade menes skader som er så store at de medfører livsvarig mên. Dersom denne visjonen legges til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet sentralt, har det som konsekvens at det må gjelde også lokalt., dvs.

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

3.2 Hovedmål

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

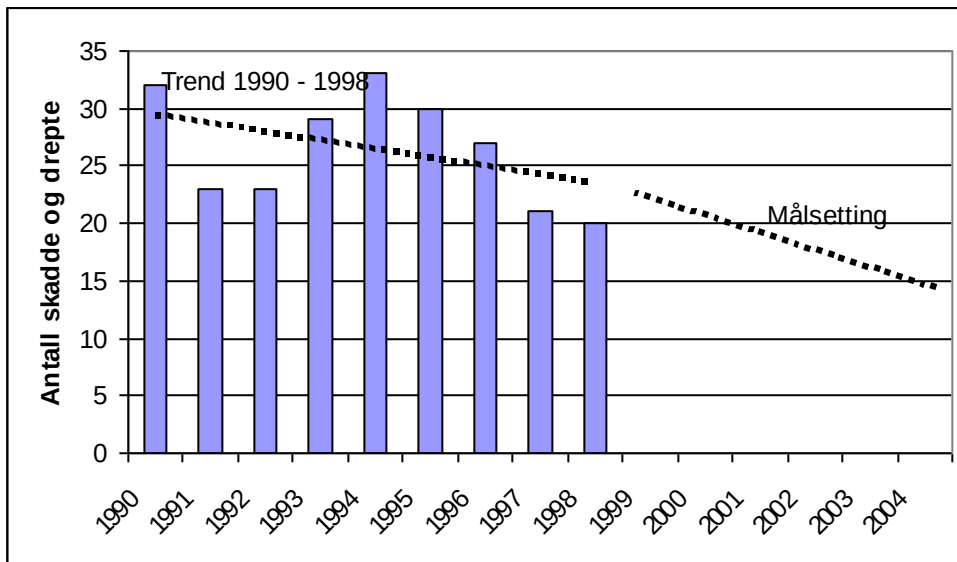
En annen måte å måle trafikksikkerhet på kan være indirekte gjennom indikatorer, f.eks endring i antall fartsovertredelser. Det medfører imidlertid usikkerhet mht. endring i trafikkmengde, kontrollomfang, m.v. Uansett målformuleringer og målemetoder vil det være vanskelig å identifisere den delen av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

Trendlinjene i figur 2.1 og 2.2 indikerer at både antall ulykker og antall drepte og skadde har hatt en synkende tendens i perioden. Med de forbehold som er nevnt ovenfor, knyttes et hovedmål til disse figurene:

"Den nedadgående trenden i antall skadde og drepte i perioden 1990 – 1999 skal forsterkes."

I figur 3.1 nedenfor er dette illustrert ved at trendlinja faller brattere etter år 2000 når økt innsats skal begynne å gjøre utslag.

Fig 3.1 Utvikling av skadde og drepte 1990 – 1998 og målsetting.



3.3 Delmål

På vegen fram mot et hovedmål vil det være aktuelt å ha flere sjekkpunkter undervegs. Disse **delmålene** bør vær mer kortsiktige, men samtidig etterprøvbare slik at de kan følges opp. Dette kan gjøres ved å knytte delmålene til gjennomføring av tiltak, dvs at mål er nådd når tiltak er gjennomført i en bestemt gjennomføringstakt. Positiv virkning på ulykkene ligger da implisitt i at tiltakene virker selv om effekten av hvert enkelt tiltak vanskelig kan måles. Oppfølging og rapportering er omtalt under kapittel 4.1.

3.4 Tiltak

Tiltakene i planen går fram av kapittel 4, og er inndelt 4 delkapitler:

- Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid
- Kontroll og overvåkning
- Organisatoriske tiltak
- Fysiske tiltak.

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

4 HANDLINGSPLAN

4.1 Innledning

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

Dette er en første generasjons trafikksikkerhetsplan. For skolesektoren er hovedgrepene å utarbeide lokal læreplan og etablere en ordning med trafikkansvarlig ved hver skole. De enkelttiltakene som er foreslått for skolesektoren er å forstå som innspill til utarbeidelsen av lokal læreplan. Den enkelte skole må ha frihet til å tilpasse undervisningen ut fra lokale forhold.

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

4.2 Handlingsplan fysiske tiltak 2001- 2004

Prioriterte prosjekt med statstilskott på fylkes og kommunale veger går fram av liste på neste side. Denne lista utgjør handlingsplanen for gjennomføring av fysiske tiltak i perioden 2001 – 2004. Lista er gjenstand for årlig rullering.

4.3 Handlingsplan øvrig tiltak

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

PRIORITERTE PROSJEKT PÅ FYLKES- OG KOMMUNALE VEGER
FOR SØKNAD OM STATLIG STØTTE TIL BYGGING I PERIODEN 2001 – 2004:

- 1. Andre parsell gangveg til Grøttavegskillet. Fv. 178. Kartref. 16.**

Begrunnelse	Prioritert tiltak. Svært trang fylkesveg nær sentrum, ferdsel av skolebarn og eldre.
Kostnadsoverslag	kr 1 250 000.
Finansiering	Kommunen kr 250 000 Tilskudd kr 1 000 000
Gjennomføring	2001

- 2. Bussholdeplass ved skolen i Måndalen. Fv. 171. Kartref. 17.**

Begrunnelse	Prioritert tiltak. Behov for å få ordnede forhold for av- og påstigning for skolebussene.
Kostnadsoverslag	kr 160 000.
Finansiering	Kommunen kr 32 000 Tilskudd kr 128 000
Gjennomføring	2001

- 3. Gangveg fra Fv. 171. Sæbøbrauta. Kartref. 18.**

Begrunnelse	Prioritert tiltak. Behov for gangveg ved fylkesveg spesielt for ferdsel av skolebarn.
Kostnadsoverslag	kr 225 000.
Finansiering	Kommunen kr 45 000 Tilskudd kr 180 000
Gjennomføring	2001

- 4. Gang- og sykkelveg Rauma bru – Grøttør bru. Fv. 174. Kartref. 21.**

Begrunnelse	Prioritert tiltak. Tiltaket omfatter å etablere restparseller av gangveg på strekningen, for skolebarn og annen betydelig gang- og sykkeltrafikk.
Kostn.overslag 1.trinn	kr 650 000 påbegynnelse.
Finansiering	Kommunen kr 130 000 Tilskudd kr 520 000
Gjennomføring	2002.
Kostn.overslag 2.trinn	Med tilsvarende kostnad/finansiering i 2003.

- 5. Bussholdeplass ved skolene på Åndalsnes. Kommunal veg. Kartref. 31.**

Begrunnelse	Prioritert tiltak. Behovet er å forbedre og fornye av- og påstigningsforholdene for skolebussene.
Kostnadsoverslag	kr 650 000.
Finansiering	Kommunen kr 130 000 Tilskudd kr 520 000
Gjennomføring	2004.

4.4 Organisering og oppfølging

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende, men det overordnede ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen ligger til Teknisk styre, jfr. delegasjonsreglementet for Rauma kommune. Ansvar for oppfølging og rullering bør derfor legges til teknisk styre. Handlingplanen bør rulleres hvert år. Teknisk etat skal fungere som sekretariat, og har ansvar for å trekke med de øvrige etatene etter behov.

Som nevnt under avsnitt 1.4 bør trafikksikkerhetsarbeidet integreres i den øvrige kommunale planleggingen. Det innebærer at tiltak må innarbeides i kommunens økonomiplan, og i de kommunale etatenes tiltaksplaner og årsmeldinger.

4.5 Kostnadsberegning

Holdningsskapende arbeid blir en integrert del av de enkelte etaters budsjett. Etatene og tilhørende folkevalgte organ, styrer dette gjennom årsbudsjett og økonomiplan (4 år) innenfor sine rammer. Det forutsettes at samarbeidende etater og organisasjoner utenfor kommunen avsetter nødvendige midler for å følge opp de kommunale trafikksikkerhetsplanene.

Som nevnt under kapittel 1.4 har kommunen satt av 130.000 kroner årlig som sin 20% egenandel til trafikksikkerhetstiltak. I arbeidet med planen er det forutsatt at det gis tilskudd tilsvarende 4 ganger dette beløpet, dvs 520.000 kroner årlig. I planperioden 2001 – 2004 er det derfor prioritert innenfor en totalramme på ca 2,6 millioner.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort? (Eks planstatus eller løpende oppfølging til bruk i rapportering)	Kommentarer
4.6 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid						
Barnehagene, førskolebarn						
Gjennomføre lokal rammeplan for barnehagene i kommunen der trafikkopplæring er et gjennomgående tema.	3-5 åringer ved alle barne-hagene	2001	Styrerne			Målet er å sikre kontinuitet og langsiktighet i opplæring og holdningsskapende arbeid gjennom en felles overbygning for trafikksikkerhetsarbeidet i alle barnehagene.
Kompetanseheving i trafikksikkerhet blant barnehagepersonell. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet kan bidra med kurs i forbindelse med planleggings-dager.	Ansatte i barnehagene	Hvert 3. år. første gang i 2002.	Skolesjefen	Styrerne, Vegvesenet, Trygg Trafikk Politiet, Statens utdannings-kontor		
Gratis medlemskap i Barnas Trafikkklubb	Alle 3-åringer med foreldre	2001	Skolesjefen	Trygg Trafikk Sponsor		Total kostnad for hele medlemskapet fra barnet er 3 – 6 ½ år. Kostnaden er totalt kr 390,- pr barn fra barnet er 3 – 6,5 år.
Sikring av barn i bil	Foreldre, spedbarn	Kontinuerlig	Helsesøster	Sponsor		

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Opplæring, informasjon og holdnings-skapende arbeid						
Barnehagene, forts.						
Barnehagebarn gis tilbud om kjøp av refleksvest.	3-5 åringer	Årlig, 1. gang 2001	Styrerne	Trygg Trafikk sponsorer, foreldre		Det deles ut skjema for bestilling koordinert for alle barnehagene.
Grunnskolen						
Det utnevnes en trafikkansvarlig ved hver skole som avlaster rektor og har ansvar for at planlagte aktiviteter blir gjennomført..		2001	Rektor			Samtlige skoler bør oppnevne en trafikkansvarlig. Teknisk etat ønsker tilbakemelding om hvem dette er. Møte med trafikkansvarlige ved skolene etter behov.
Kompetanseheving i trafikk-sikkerhet blant lærere generelt og trafikkansvarlig spesielt	Trafikkansvarlig, lærere generelt	Hvert 3. år, første gang i 2002	Skolesjefen	Rektor, Vegv. Trygg Trafikk Statens utdanningskontor, politiet		Foreldrerepresentanter må i større grad inn i arbeidet med kompetanseheving.

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid Grunnskolen, forts.	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Felles læreplan integreres, jfr L97.	1.– 10. klasse	Kontinuerlig	Skolene v/ <u>Trafikkansvarlig</u> som inntil Videre er: Rektor			Dette er hovedgrepet i TS-planen mht grunn-skolen. De konkrete tiltakene som foreslås nedenfor er å betrakte som eksempler på elementer som evt kan inngå i en slik læreplan
Premieringsordning for sykkelhjelmbruk.	5. – 10. klasse	2001	Skolesjefen	Trafikk-ansvarlig		
Gåtrening i nærmiljøet. Øve på trafikkreglene.	1. klasse	Hver høst	Klassestyrer	Trafikk-ansvarlig, politiet		Det er en fast turdag i uka. Den bør delvis nyttes til å ferdes i trafikken.
Trafikktelling	2. klasse	Årlig	Faglærer	Trafikk-ansvarlig		Matematikk som del av lokal læreplan.
Gåtrening.	2. klasse	Årlig	Faglærer	Trafikk-ansvarlig, politi, Trygg Trafikk		Gå på venstre side, bruke gangfelt, se seg om til begge sider.
Motivere til mindre privatkjøring av skolebarn	1. – 10.	Kontinuerlig	Samarbeidsutvalget			Denne transporten fører til økt utrygghet.

Aktivitet/tiltak Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid Grunnskolen, forts.	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Øve på å bruke buss. Køkultur, vente til bussen har stoppet, en om gangen.	2. klasse	Årlig	Svømmelærer	Trafikk-ansvarlig, bussjåfør.		Praktiseres i forbindelse med busstransport til svømming for aktuelle skoler.
Lære å holde venstre side, bruke gangfelt og under-ganger. Bli sett i mørket, bruke refleks og refleksvester.	3. klasse	Årlig	Faglærer	Trafikk-ansvarlig.		De forskjellige temaene tas opp i forbindelse med turer.
Reflekstelling/ Sykkelhelmtelling.	4.klasse	Årlig	Faglærer	Trafikk-ansvarlig.		Matematikk, eksempel på tema som kan inngå i lokal læreplan.
Sykkelprøve med sykkelkontroll.	5.klasse	Årlig	Trafikk-ansvarlig, faglærer	Politi, foreldre		Det utarbeides hefte med trafikkregler i forkant av prøven.
Trafikk og etikk som tema i konfirmasjons-forberedelsene	9. klasse	Årlig	Kirka, Human-etisk forbund	Trafikk-ansvarlig		
Benytte tilbud utenfra som "Ikke tøft å være død", o.l	9. og 10. klasse	Hvert 2. år	Trafikk-ansvarlig	Trygg Trafikk Utdannings-avd., andre		

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid Grunnskolen, forts.						
Frivillig mopedopplæring	10.klasse	Årlig	Trafikk-tilsynet, kjøreskoler	Trafikk-ansvarlig		
Bruk av sikringsutstyr som refleksvester og –brikker, sykkelhjelmer og bilbelte	8. – 10. klasse	Hver høst	Trafikk-ansvarlig	Vegvesenet, Trygg Trafikk helsesektoren, foreldre.		Tas opp både med elevene og foresatte.
Videregående skole						
Videreføre allerede etablert obligatorisk trafikkundervisning.	Elever ved vgs.	Årlig	Rauma videregående skole	Utdanningsavd. i fylket, Trygg Trafikk Statens vegv., Politiet, andre		Inkluderer tilbud utenfra, som, 18/40-aksjonen, og lignende
Valgfag i trafikk	Elever ved vgs	Årlig	Utdanningsavdelinga i fylket	Trafikk-ansvarlig		

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid						
Føreropplæring						
Repetisjonskurs for eldre bilførere	Eldre bilførere.	Årlig	Pensjonistfor., Trafikkskoler, forsikring.	Statens vegv, v/distriktsleder.		Trafikkskolene kontakter pensjonistforeningene og informerer om opplegget.
Aksjoner og kampanjer						
Refleksdemonstrasjon	1. klasse	Hver høst	Lensmann	Buss-selskap Statens vegv.		Alle 1.-klassinger skal ha refleksvest i løpet av høsten
Refleksaksjon	Alle trafikanter	Hver høst	Trygg Trafikk MA og NAF			
Gjennomføre en aksjon ved skolestart	Alle trafikanter	Hver høst	Skolesjefen	Flere		Informere om ulike trafikantgruppers adferd, plikter og rettigheter. Bør følges opp med adferdskontroll i samme tidsr.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid Aksjoner og kampanjer, forts.						
Holdningsskapende arbeid i næringslivet og i offentlig virksomhet.	Alle arbeidstakere	2001	Trygg Trafikk Rådmannen	Yrkesorg., NHO		Motivere til gåing og sykling til arbeid, erstatte reising i arbeid med telefonmøter og internetløsninger. Trafikksikkerhet inn i HMS og bedriftenes/ etatenes miljøprofil og etiske plattform. Eksempel Telenor
Kampanje for bedre sikkerhet ved transport i regi av idrettslag	Ledere, foreldre	2001	Trygg Trafikk	Idrettsorganisasjonene		
Jevnlig bruk av lokalmedia/internet om trafikksikkerhetsarbeid	Alle innbyggere i kommunen	2001	Alle aktører			

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
4.7 Kontroll og overvåking						
Kontroll av sikkerhetsutstyr	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Lensmann Statens vegv.	Trygg Trafikk		Kontroll, telling og utstyrsveiledning (hjelme, bilbelte og sikring av barn i bil)
Politikontroll (bl.a. rettet mot "festkjøring" i helgene).	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Lensmann			Politikontroll er et utvidet begrep hvor trafikkontroll er en del av all personkontroll som politiet utfører.
Politikontroll av overholdelse av vikeplikt for gangfelt.	All kjøretrafikk	Årlig, ved skolestart	Lensmannen			
Kontroll av lastsikring.	Tungtrafikk, landbruks-trafikk	Årlig	Statens vegvesen, v/distr.leder	Politi		Det bør gjennomføres enkelte kontroller rettet spesielt mot lokale transporter med traktor.
Minst en "gladkontroll" med info om trafikksikkerhet og atferd.	Alle trafikanter	Årlig	Lensmann	Statens vegv. Trygg Trafikk NAF, MA Evt. andre		
Kontroll og oppfølging av riktig arbeidsvarsling	Off. etater Entreprenører	Kontinuerlig	Statens vegv. v/distr.leder Rauma komm.	Lensmann Arbeidstilsynet		
Kontroll av at trafikantene overholder arbeidsvarslingen	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Lensmann	Statens vegv. Rauma komm.		

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
4.8 Organisatoriske tiltak						
Integrere trafikksikkerhetsarbeidet i den øvrige kommunale planleggingen.	Representanter for sektorene med ansvar for gjennomføring og rulling av planen	Kontinuerlig	Sektorstyrene, administrasjonen			Det overordnede ansvar for trafikksikkerhets-arbeidet ligger til Teknisk styre, jfr. delegasjonsreglementet for Rauma kommune. I dette plandokumentet er utvalgets navn forkortet til TU.
Innarbeide løpende tiltak i kommunenens økonomiplan slik de reflekteres i tiltaksplaner og årsmeldinger	Representanter for sektorene med ansvar for gjennomføring og rulling av planen	Kontinuerlig	Rådmannen	Formannskap. kommunestyre		Trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas gjennom arbeidet med tiltaksplaner og årsmeldinger som allerede er et etablert system.
Årlig rulling av tiltaksdelen i trafikksikkerhetsplanen.	Politisk og adm. ledelse i kommunen.	Årlig	Teknisk styre	Alle berørte etater.		Tiltaket overlapper delvis punktet over, og må ses i sammenheng med dette. Det er behov for kontinuitet i prosjektgruppa som har stått for utarbeidelsen av planen.
Vurdere å opprette vaktordninger ved kryssingssteder ved skoler ved skolestart og skoleslutt.	Kryssende skolebarn	Kontinuerlig	Skolekontoret	Pensjonistforeninger, foreldre, frivillige organsasjoner.		Det understrekes at vaktene skal være voksne personer.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
4.9 Fysiske tiltak						
Generelt						
Trafikksikkerhetsmøte/-befaring	Alle trafikanter	Hvert 4. år.	Statens vegv. v/distr.leder	Lokale TS-medarbeidere og brukergrupper		
Analyse av utforkjøringsulykker	Kjørefrafikken	2001	St. vegv., trafikkavd.			Andelen utforkjøringsulykker er høyere i Rauma en gjennomsnittet.
Drift og vedlikehold, generelt						
Bruke trafikksikkerhet som kriterium ved prioritering av driftstiltak.	Alle trafikanter	Kontinuerlig				Ved den årlige planleggingen av driftstiltak vil de innspill som er kommet inn i høringsfasen og i skolevegsundersøkelsen bli vurdert, dersom de ikke er spesielt nevnt.
Kontroll av tverrfall i kurver og skulderutforming ved dekkelegging og andre vedlikeholdsarbeider	Alle trafikanter	Kontinuerlig i forbindelse med reasfaltering.	Statens vegv. trafikk-distriktet v/dekkeansv. og Rauma kommune.			Rauma har i likhet med de fleste landkommuner høy andel utforkjøringsulykker.
Vurdere rekkverksbehov langs alle offentlige veier.	Alle trafikanter	2001	Statens vegv. trafikk-distriktet Rauma kommune			

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak						
Skilting og oppmerking						
Vurdere plassering, siktforhold, oppmerking, belysning og skilt-kvalitet ved gangfelt. Berettigelsen av de enkelte gangfelt vurderes.	Fotgjengere Syklister	2001 – kontinuerlig.	Statens vegv. Trafikk- avdelinga, vegseksjonen Teknisk etat			Riktig plassering (spesielt ved buss-lommer) er viktig. Behovene for gangfelt endres over tid.
Foreta en kritisk gjennomgang av skilt og skiltvedtak på gang- og sykkelveger og ved skoler.	Fotgjengere Syklister	2002	Vegkontoret, vegseksjonen			Skilt eldre enn 15 år må byttes ut!
Vurdere generelt nedsatt fart på riks- og fylkesvegnettet	Alle trafikanter	2004	Statens vegvesen.		Fartsgrense- kriteriene er under revisjon. Forsøk med nedsatt fart om vinteren evalueres i år 2000.	Ytterligere nedsatt fart bør vurderes der barn krysser vegen til holdeplasser og skoler.
Sikring av kryssingssteder ved skoler ved bruk av rumlefelt	Gående	Fornyes ved behov	Vegholder			Et problem mange steder er at det bygges gang- og sykkelveger eller fortau langs vegen, uten at kryssingsstedene sikres tilstrekkelig .

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak						
Tiltak mot ulovlig reklame						
Øke innsatsen for å fjerne distraherende og sikthindrende reklame	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Statens vegv. Rauma kommune	Lensmann		Spesielt ille ved bensinstasjoner hvor det i hht. avtale <u>ikke skal være bakkestående reklame</u> . Problemet er omfattende også ved mange forretninger.
Belysning:						
Etablere nye veglysanlegg og utbedre eksisterende anlegg.	Alle trafikanter	2001 -	Statens vegv. Rauma kommune	Lokale organisasjoner		Det foreligger prioriteringsliste som blir rullert. "Mørke hull" og skolenære områder prioriteres.
Brøyting og strøing						
Brøyte og strø gang- og sykkelveger, fortau og sideveger tidligere og samtidig med hovedvegene.	Alle trafikanter	Ved behov	Teknisk etat	Brøyte-mannskaper.		Innarbeides i brøyte- og strørutiner
Isfjorden. Bolstadbakken. Strø godt om vinteren.	Kjørefrafikken	Ved behov	Teknisk etat	Brøyte-mannskaper		Innarbeides i brøyte- og strørutiner
Gang- og sykkelveger						
Skoleveger må, om nødvendig sikres med gang- og sykkelveger i minst 4 km avstand fra skolene	1. - 10. klasse, alle gående og syklende	Behovsreg. 2001	Statens vegv.	Rauma kommune		G/s-veger langs riksvegnettet inn i Nasjonal Transportplan v/neste rullering. Alternativet er fri skoleskyss.
Kartlegge mangler og uheldige løsninger som reduserer bruken av gang- og sykkelvegene	Fotgjengere, syklist	Kontinuerlig	Statens vegv.	Rauma kommune		Standarden og vedlikeholdet bør være like bra som på bilvegen, også om vinteren. Spesiell oppmerksomhet bør rettes mot endepunktene og steder der gang- og sykkelvegen krysser bilveg.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak						
Gang- og sykkelveger, forts.						
Sikre, utbedre og merke etablerte snarveger	Fotgjengere, syklist	Kontinuerlig	Rauma kommune	Statens vegv.		Lav kostnad og lite planlegging. Snarveger bør ha en fleksibel og uformell status. Kommunene får en viktig rolle.
Kryss/avkjørsler:						
Planlegge og gjennomføre trafikksikkerhetstiltak i kryss, spesielt ved skoler og barnehager	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Vegholder			Aktuelle tiltak: fartsgrense, kanalisering, forbikjøringslomme, skilting (bl.a. gangfelt)
Prioritere siktrydding i kryss (sommer/vinter) og møte- og forbikjøringssikt på vegstreknings.	Alle trafikanter	Gjennomgang i 2001, deretter kontinuerlig.	Vegholder			Forbedring av vintersikt må tas opp med brøyterne. Snølagring må foretas utenfor frisisiksonene i kryss.
Siktutbedring eller sanering av avkjørsler med dårlig sikt.	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Rauma komm.			Gjelder avkjørsler fra kommunale veger. Aksjonere sonevis mot hekker, gjerder m.v gjennom hele planperioden.
Kollektivtrafikk:						
Generell nyetablering/utbedring av busslommer med leskur	Alle bussbrukere	Kontinuerlig	Statens vegvesen, fylkeskommunen	Teknisk etat.	Det foreligger en overordnet plan utarbeidet av Vegvesenet, som det bygges etter.	Mangelfull tilrettelegging av busstopp i kombinasjon med høy fart på biltrafikken fører til utrygghetsfølelse for elever som bruker buss.
Sikre forholdene ved av og påstigning av skolebuss, generelt.	Skolebussbrukere	Kontinuerlig	Teknisk etat	Statens vegvesen, transportørene.		Fortsettelse av igangværende arbeid.

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak						
Stamveger 2001 – 2004						
E 136 Rauma bru. Bedre sikring av gående og syklende	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 1
E 136 Måndalen. Bru og gangbru over Måna.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 2
E 136 Vågstranda. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 3
E 136 Innfjorden. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 4
E 136 Tonberg (Romsdalshorn) Busslomme med leskur.	Busspassasjerer		Statens vegvesen	Teknisk etat		Brev fra Åndalsnes barneskole til Staens vegvesen datert 10.03.99 Kartref. nr 5
Stamveger etter 2004						
E 136 Romsdalen. Gang- og sykkelveger	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Bygges samtidig med nye planlagte stamvegprosjekt. Kartref. nr 6
E 136 Hjelvik. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 7
E 136 Verma. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 8
E 136 Horgheimseidet – Marstein. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 9
E 136 Hovde – Oterholm Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 10

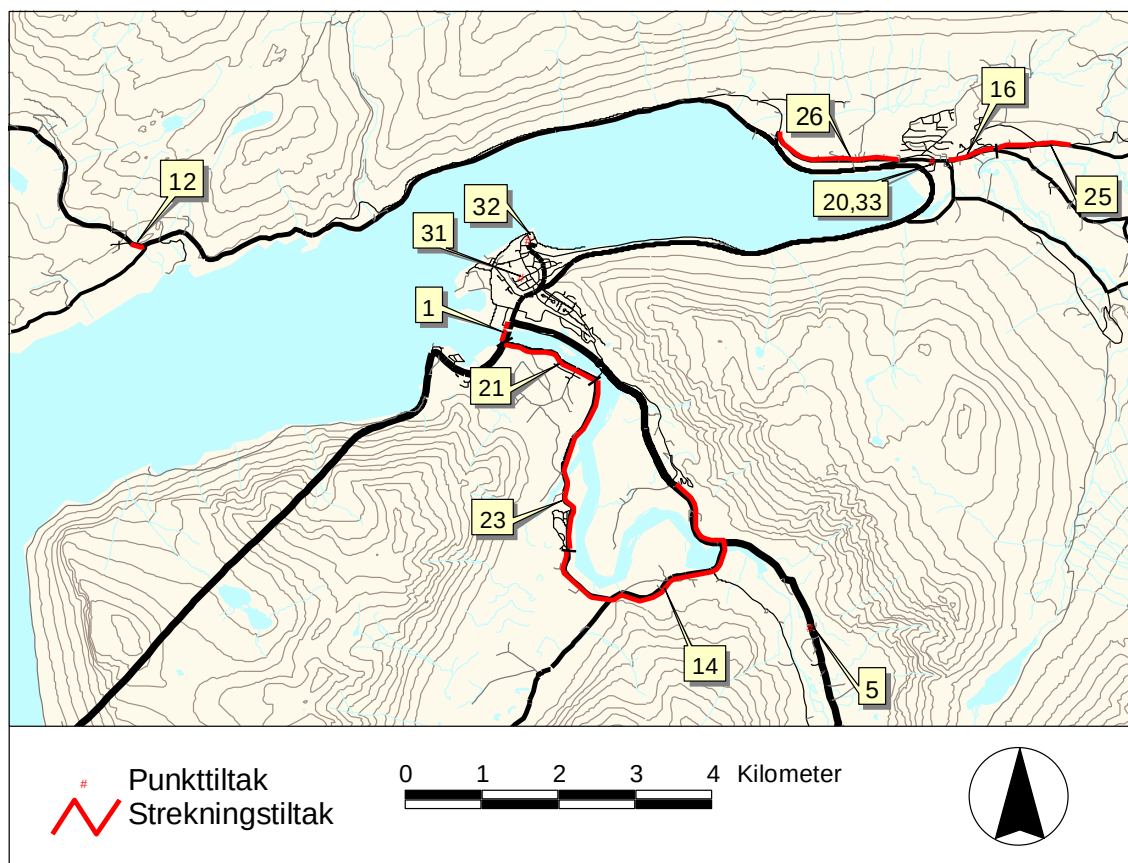
Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak						
Riksveger 2001 – 2004.						
Rv 660 Ytter Mittet – skolen. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 11
Rv 64 Torvika. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 12
Rv 64 Holmemstranda. Gang- og sykkelveg Krogset – Holmem.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 13
Rv 63 Mjelva – Sogge – Brønn-sletten. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 14
Riksveger etter 2004						
Rv 64 Åfarnes. Gang- og sykkelveg	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 15
Fylkesveger 2001 2004						
Fv 178 Hen sentrum – Grøttavegskillet. Fortau, 2. etappe..	Gående og syklende	2001	Teknisk etat	Statens vegvesen		Kommunen har søkt om tilskott for 2000. Prosjektet utsettes til 2001. Kartref. nr 16
Fv 171 Måndalen ved skolen. Tilrettelegge for skolebussen.	Skoleelever	2001	Teknisk etat	Statens vegvesen		Gjelder av- og påstigning av bussen Kartref. nr 17
Gangveg fra fv 171 – skolen (Sæbøbrauta)	Gående og syklende		Teknisk etat	Statens vegvesen.		Kartref. nr 18
Fv 181/182 Eidsbygda. Skilt nr 142 Barn	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 19
Fv 176 Isfjorden. Skilting av fotgjengerkryssing øst og vest for skolen.	Gående		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 20
Fv 174 Rauma bru – Grøttør bru. Gang- og sykkelveg.	Gående og syklende	2002	Statens vegvesen	Teknisk etat		Del nedenfor boligfelt bygges samtidig med boligfelt Frydenlund Vest. Finansieres på vanlig måte. Kartref. nr 21

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak Fylkesveger etter 2004.						
Fv 171 Måndalen. Ny veg langs Måna. Skolebussparkering	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 22
Fv 174 Grøttør bru – Brønnsletten. Gang- og sykkelveg.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 23
Fv 181/182 Eidsbygda. Gang- og sykkelveg over elva i krysset.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 24
Fv 178 Isfjorden. Gang- og sykkelveg Grøttavegskillet- Kavli.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr25
Fv 176 Isfjorden. Gang- og sykkelveg Hellebostadkrysset – Ytre Tokle.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 26
Fv 184 Mittet. Gang- og sykkelveg skolen - Dahle.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 27
Fv 170 Vågstranda. Gang- og sykkelveg bedehuset - sentrum.	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 28
Fv 170 Vågstranda. Gang- og sykkelveg Straumsbakken, fra veg til Glamox og østover..	Gående og syklende		Statens vegvesen	Teknisk etat		Kartref. nr 29

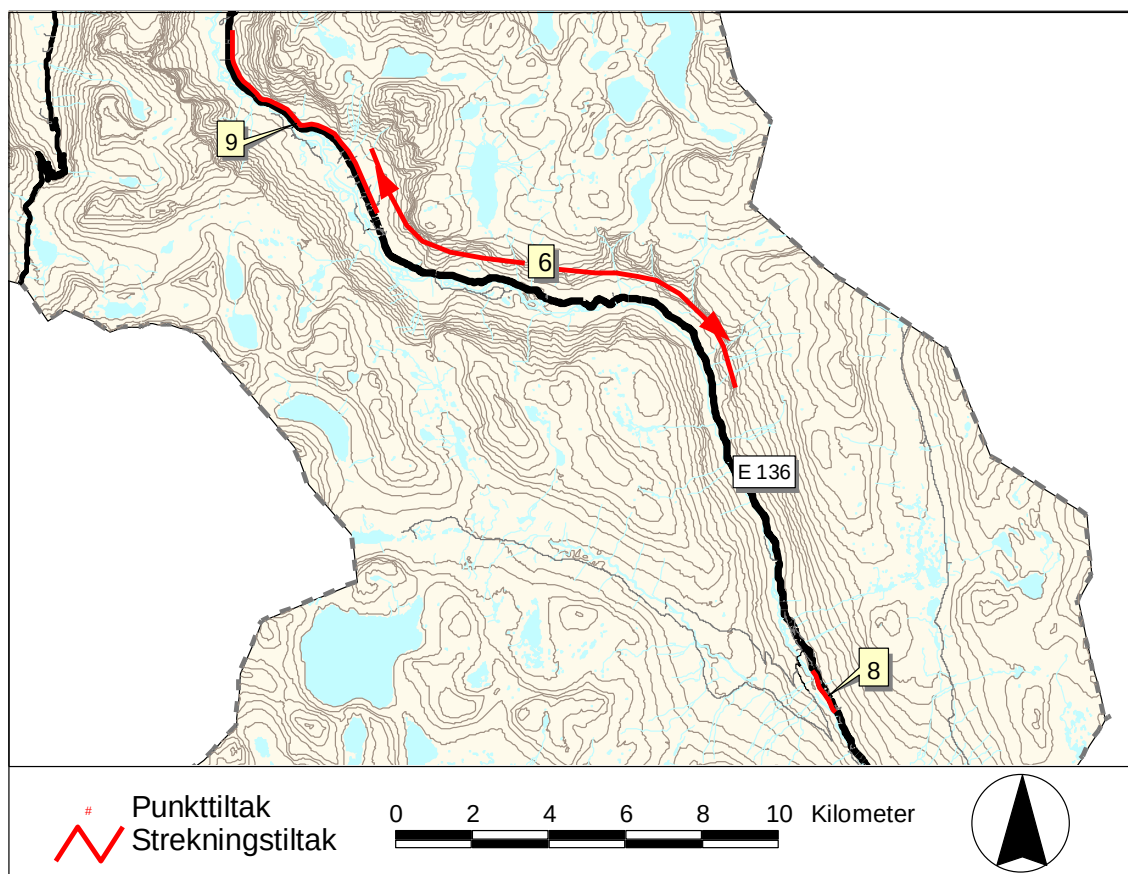
Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak Kommunale veger 2001 - 2004						
Åndalsnes. Skilting av gangfelt	Gående		Teknisk etat	Statens vegvesen, politi, barnehagene		Samarbeidsprosjekt med barnehagene Kartref. nr 30
Åndalsnes sentrum. Bussholdeplasser ved skolene.	Skoleelever	2004	Teknisk etat			Kartref. nr 31
Opparbeide 1. trinn Åndalsnes sentrum..	Alle trafikanter	2003 – 2004	Teknisk etat	Statens vegvesen		Forbedring av forholdene ved av- og påstigning av skolebuss. Kartref. nr 32
Isfjorden. Stenge Bolstadbakken for kjøring.	Gående og syklende		Teknisk etat			
Isfjorden. Gangfelt over nedre del av Bolstadbakken.	Gående					Overflødiggjøres av stenging av Bolstadbakken Kartref. nr 33
Innfjorden. Sikre Valvedbrua og Bøbrua mot klatring.	Barn som ferdes uten tilsyn.		Teknisk etat			Feste netting på innsida av rekkverket. Kartref. nr 34
Innfjorden. Gang- og sykkelveg langs Øyravegen.	Gående og syklende.		Teknisk etat			Kartref. nr 35

Aktivitet/tiltak	Målgruppe	Tidsperspektiv	Ansvarlig	Andre aktører	Hva er gjort?	Kommentarer
Fysiske tiltak Arealdisponering/ byggesaker:						
Ta vare på trafikksikkerheten gjennom arealplanlegging og behandling av enkeltsaker	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Rauma kommune.	Statens vegv.		Kommunal økonomi, hensynet til dyrka mark, <i>trafikksikkerhet</i> og miljømessige forhold skal vektlegges i retningslinjer for kommuneplanens arealdel.
Ta vare på trafikksikkerheten gjennom planlegging og lokalisering av offentlige bygninger	Alle trafikanter	Kontinuerlig i alle aktuelle saker.	Rauma kommune.	.		Dette området er forsømt i mange kommuner bl.a. ved bygging av nye skoler hvor den nødvendige trafikksikring ikke er blitt ivare tatt.

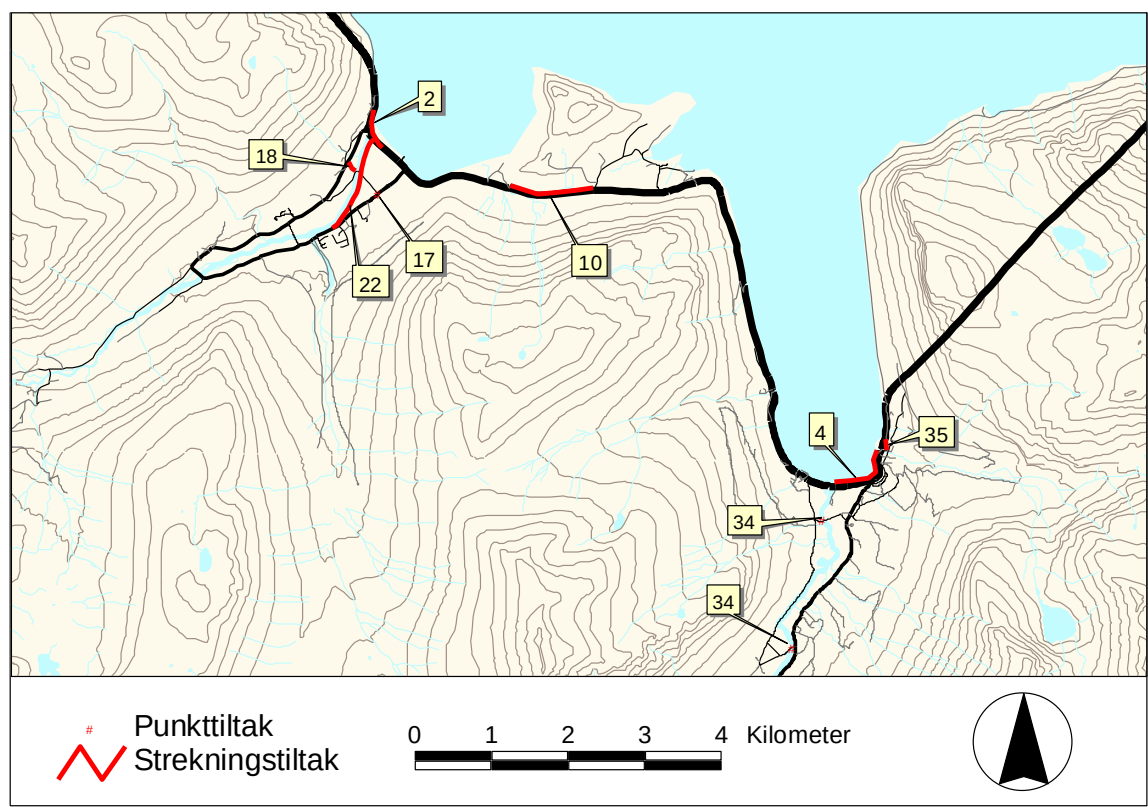
4.10 Fysiske tiltak Åndalsnes og Isfjorden



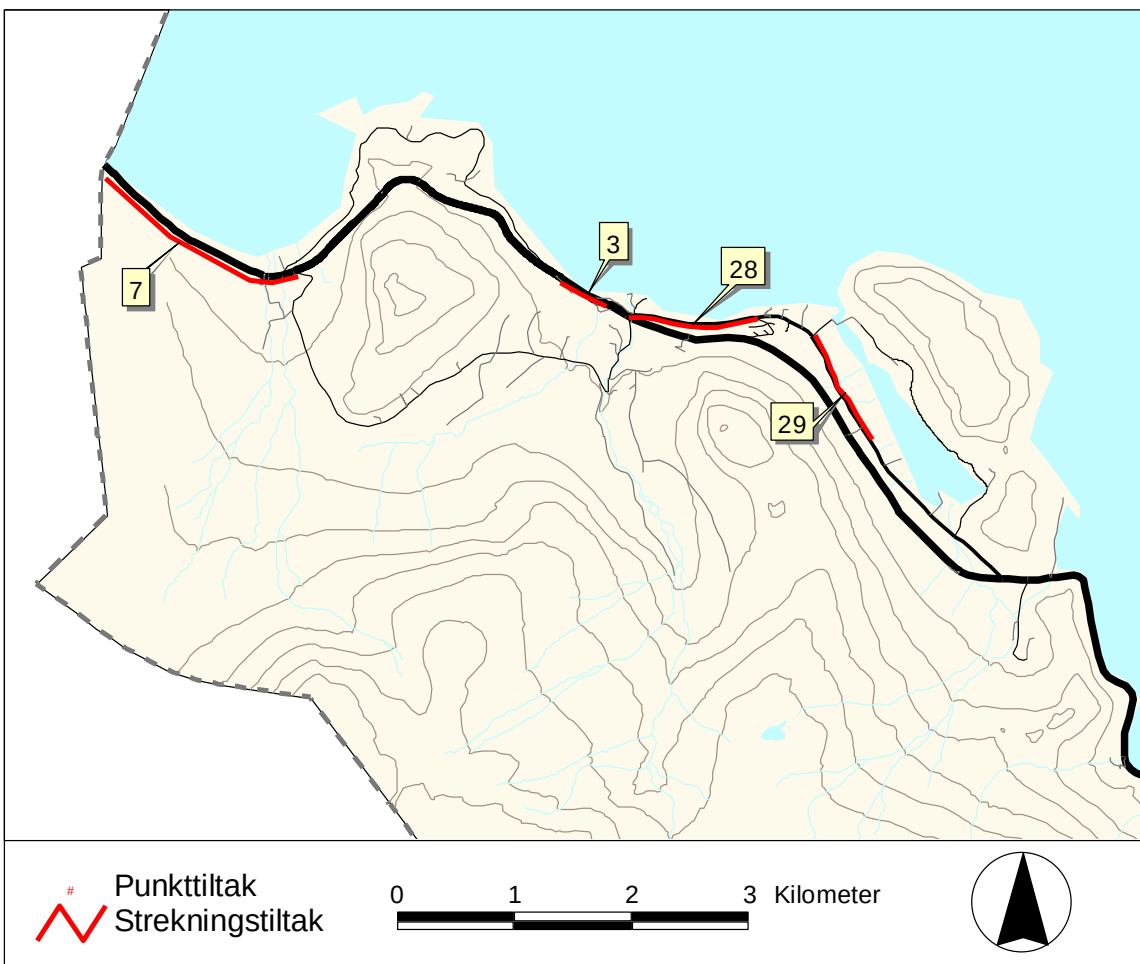
4.11 Fysiske tiltak Romsdalen



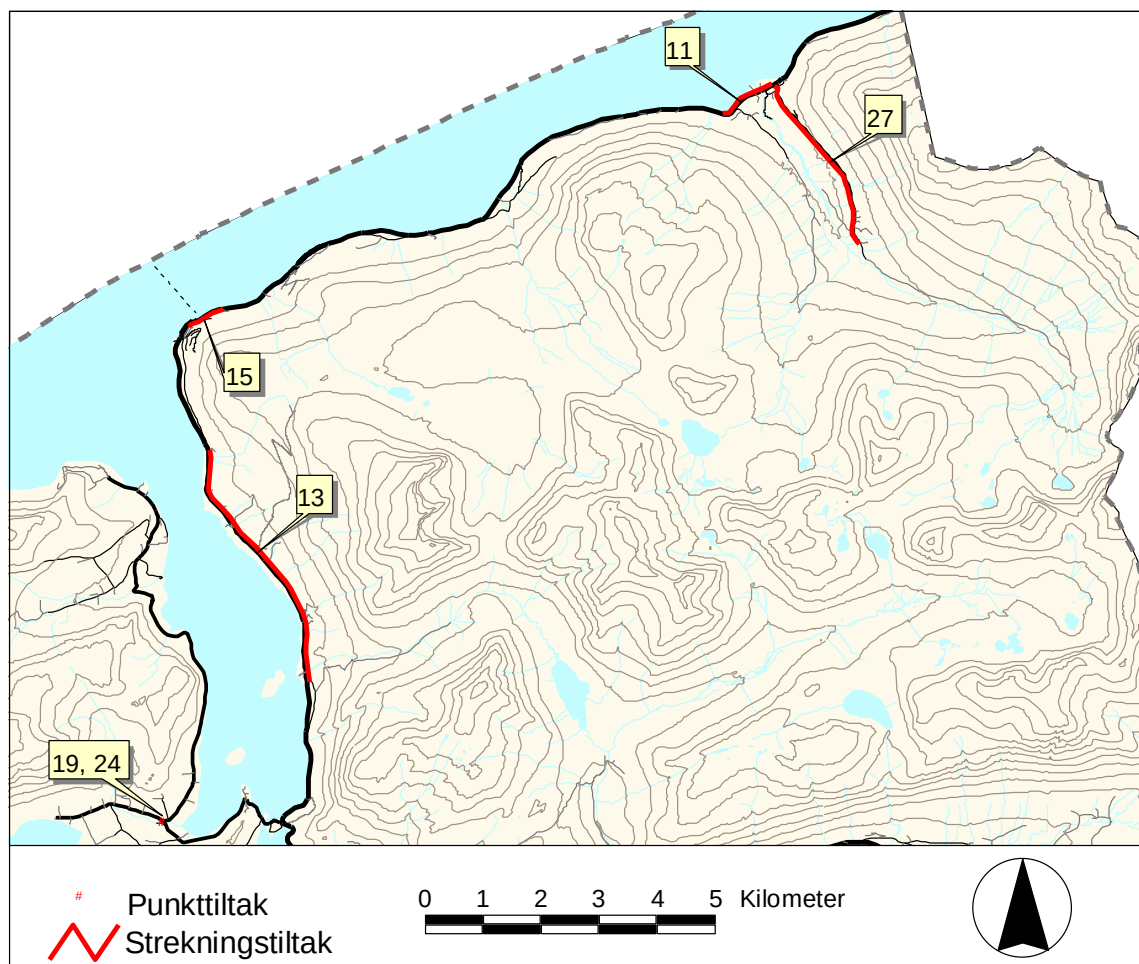
4.12 Fysiske tiltak Innfjorden



4.13 Fysiske tiltak Vågstranda



4.14 Fysiske tiltak Rødven – Holmemstranda - Mittet



5 SKOLEVEGSUNDERSØKELSE

5.1 Generelt

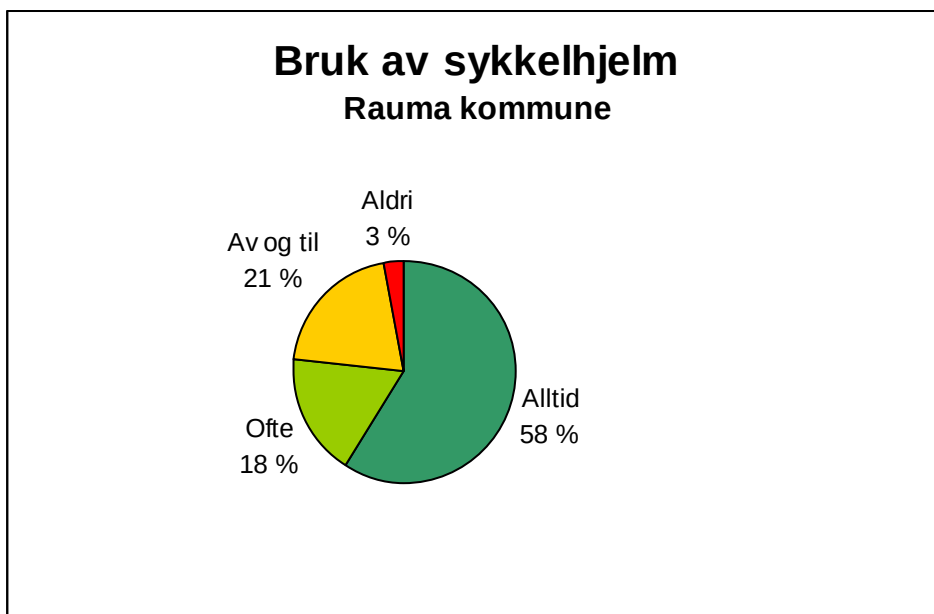
I forbindelse med oppstart av planarbeidet ble skolene bedt om å foreta en skolevegsundersøkelse blant elever på barnetrinnet. Undersøkelsen besto i at elevene fylte ut et spørreskjema om bruk av personlig verneutstyr og hvordan de opplevdetrafikken på skolevegen. De tegnet i tillegg inn skolevegen på kart og merket av punkter som de opplevde som farlige. Resultatene fra spørreundersøkelsen er oppsummert og samlet i et eget hefte.

En generell erfaring er at bruken av verneutstyr som hjelm og refleks avtar med økende alder, og at den sterkeste innsatsen for økt bruk derfor bør rettes mot de større elevene på dette feltet.

Nedenfor er svarene på noen av spørsmålene gjengitt og kort kommentert.

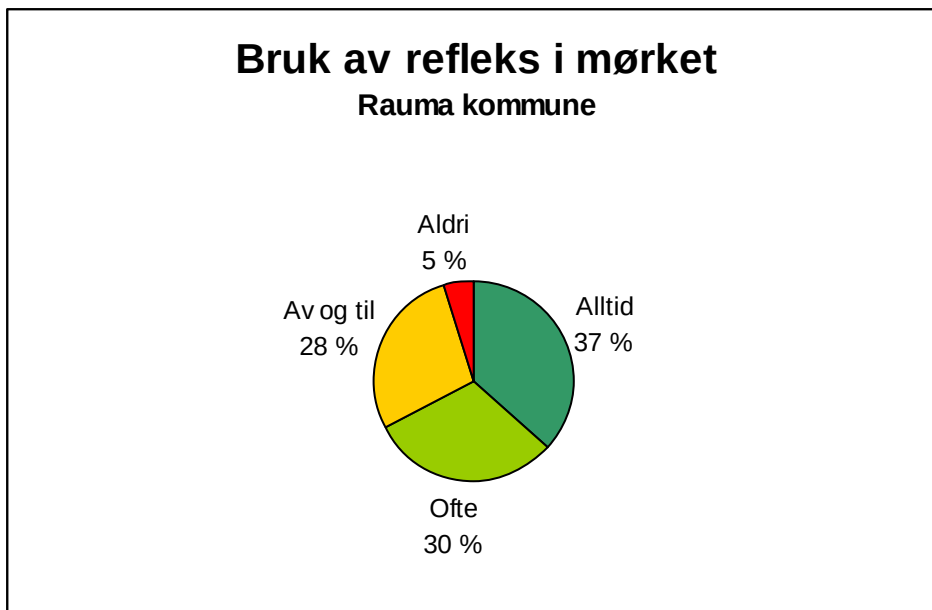
5.2 Bruk av sykkelhjelm

Figuren viser at vel halvparten av elevene alltid bruker sykkelhjelm. Fordeling på alderstrinn framgår ikke av oppsummeringa. Til sammenligning er sykkelhjelmb Bruken for barn under 12 år på landsbasis ca 55% (1999), mens den for Møre og Romsdal bare er på ca 27% (1999). Jentene har markert lavere bruksfrekvens enn guttene i Møre og Romsdal. For resten av landet er forskjellene ubetydelige, og jentene har høyest bruksfrekvens. Tallene er basert på tellinger i virkelig trafikk. Kilde: Statens vegvesen.



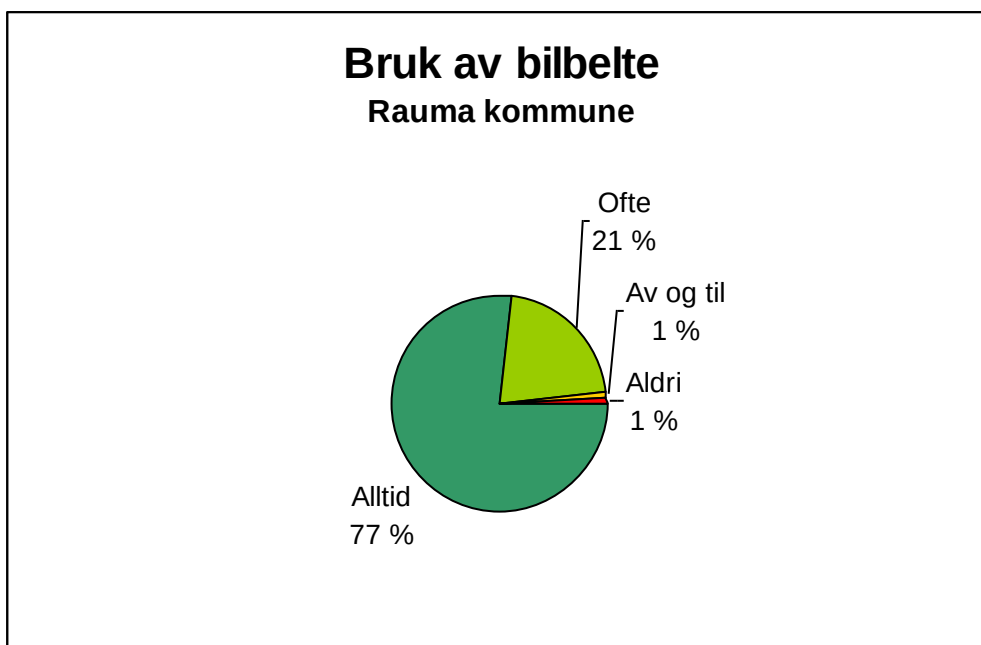
5.3 Bruk av refleks

Refleksbruken har omtrent samme utbredelse som bruk av sykkelhjelme. Ved å gå dypere ned i materialet vil en også her finne at de yngste er flinkest til å bruke sikkerhetsutstyr.



5.4 Bruk av bilbelte

Ikke uventet er bruken av bilbelte større enn bruken av både sykkelhjelme og refleks. Bilbelte og sykkelhjelme har det til felles at de ikke forebygger ulykker, men reduserer skadegraden når uhellet er ute. Refleks reduserer ulykkesrisikoen, men påvirker ikke omfanget av skadene. At bruken av bilbelte er vesentlig høyere enn bruken av sykkelhjelme og refleks har trolig sammenheng med at manglende bilbeltebruk er gebyrbelagt.



VEDLEGG

Vedlegg 1