

Sunndal kommune



Kommunedelplan trafikksikkerhet 2001 – 2006

med tiltaksliste for vurdering utover 2006



Vedtatt i Sunndal kommunestyre sak 7/02, 5. februar 2002

FOTOMONTASJE FRAMSIDE v/ Sunndal kommune - CBj:

Publikum oppfatter den øverste situasjonen som det største trafikksikkerhetsproblemet i kommunen – veier med blandet trafikk, særlig forholdet mellom barn og biltrafikk.

Skadestatistikken viser imidlertid at det er situasjoner som den nederste som er typiske for langt de fleste trafikkskadene i Sunndal kommune.

- Øverst: Skolevegen v/ Sande skole - © Sunndal kommune - CBj
- Nederst: Frontkollisjon på R70 v/ Litlfale vinteren 2001 - © Driva distriktsavis

Innholdsfortegnelse

VISJON	7
MÅL	7
”SAMLETILTAK”	9
LANGSIKTIGE TILTAK	10
ORGANISERING AV KAPITTELET	10
TILTAK DER KOMMUNEN ER BUDSJETTANSVARLIG	12
TILTAK DER ANDRE ENN KOMMUNEN ER BUDSJETTANSVARLIG	15
ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER	19
ØKONOMISKE KONSEKVENSER	19
SUNNDAL KOMMUNE	21
STATENS VEGVESEN	22
POLITIET	22
ANDRE	22
HVEM ER ANSVARLIG FOR TILTAK PÅ VEIENE VÅRE?	22
SAMORDNING MELLOM AKTØRENE	23
KILDER FOR REGISTRERING AV ULYKKER OG FARLIGE FORHOLD	25
1 - POLITIRAPPORTERTE ULYKKER	26
2 OG 3 - INNSPILL OG FOLKEMØTER	32
4 - SKOLENES TRAFIKKSIKKERHETSARBEID	34
OPPSUMMERING – KONKLUSJON	37
TRAFIKKARBEID OG TRAFIKKMØNSTER	38
PRIORITET 0 – STRAKSTILTAK	43
PRIORITET 1 – BUDSJETTÅRET 2002	46
PRIORITET 2 – BUDSJETTPERIODEN 2003 - 2005	49
PRIORITET 3 – ETTER 2006	52
VEDLEGG 2 – DETALJOVERSIKT OVER ALLE FORSLÅTTE TILTAK	EGET HEFTE
VEDLEGG 3 – REFERAT FRA FOLKEMØTER	EGET HEFTE

Innledning

I februar 1996 ba Stortinget regjeringen om å ”stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, bl.a. ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til Aksjon skoleveg”. Vegdirektoratet ga som en følge av dette i oktober 1998 beskjed om at kommunene fra og med år 2001 måtte ha en kommunal trafikksikkerhetsplan som grunnlag for å søke om trafikksikkerhetsmidler (tidligere ”aksjon skoleveg”). På denne bakgrunn satte Sunndal kommune i gang arbeid med trafikksikkerhetsplan.

I september 2000 vedtok imidlertid Stortinget at de midler som tidligere ble fordelt gjennom trafikksikkerhetsmidlene fra 2001 skal tildeles i form av rammetilskudd til fylkeskommunene. Dette som et ledd i arbeide med å fjerne øremerkede tilskudd. Budsjettposten er overført fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og regionaldepartementet. Selv i et kommunalt plandokument må det være tillatt å peke på at Stortinget her slår seg selv grundig på munnen... Det er nå opp til fylkeskommunen å avgjøre både i hvilket omfang det skal tildeles trafikksikkerhetsmidler til kommunene og om det i tilfelle skal stilles krav om trafikksikkerhetsplan. Foreløpig har fylkeskommunen valgt å sette av en post til dette formålet.

Sunndal kommune har valgt å følge opp planen med et fast årlig beløp i langtidsbudsjettet 2003 - 2005. Imidlertid er de fleste tiltak planen peker på tiltak som Statens vegvesen er ansvarlig for.

De økonomiske hensyn ovenfor satt til side, bør trafikksikkerhetsplanen bidra til et mer planmessig arbeid med trafikksikkerhet i kommunen og ikke minst trekke frem forhold som har blitt oversett. Sunndal kommune er kommet langt på mange felt innen trafikksikkerhet, det er for eksempel få kommuner som har et så godt utviklet gang- og sykkelveinett. Dette skyldes ikke minst at administrasjon og politikere har vært flinke til å gripe sjansen når den har vært der i samband med andre anlegg.

Arbeidet med trafikksikkerhetsplanen for Sunndal kommune ble startet opp etter vedtak i Sunndal kommune styre 1.2.2000, sak 9/00. Planen skulle koples til lokal agenda 21-arbeidet i kommunen, og trafikkkreduserende tiltak burde være en viktig del av planen. Plan-, miljø- og næringsutvalget ble oppnevnt som styringsgruppe for arbeidet, og utvalget nedsatte en arbeidsgruppe bestående av

- Miljøvernrådgiver Carl S. Bjurstedt, Sunndal kommune, planetaten (prosjektleder)
- Avd. ing. Grete Marie Trædal, Sunndal kommune, driftsetaten
- Skolesjef Eiliv Sandbukt, Sunndal kommune, undervisningsetaten
- Lensmann Hallvard Vermøy, politiet
- Koordinerende leder Odd Nasvik, Statens vegvesen, Sunndalsøra trafikkstasjon
- Utvalgsmedlem Reidar Halvorsen, plan-, miljø- og næringsutvalget

Prosjektgruppa har holdt en rekke møter og befaringer og arbeidet med det faglige innholdet i planen. Prosjektlederen har fått arbeidsgruppens tanker ned på papiret.

Det har vært gjennomført en serie folkemøter i kretsene for å få innspill, kommunens interettsider har vært forsøkt brukt som toveis kommunikasjonskanal i planarbeidet, noe som bl.a. ga dette kommunen ”ekstrapoeng” i Kommunal Rapports serie som vurderer kommunale nettsteder. Folkemøtene hadde varierende respons, mens responsen på nettsidene har vært liten. Vi kjenner ikke til i hvilken grad publikum har brukt nettsidene som informasjonskanal. Nettsidene opprettholdes i omarbeidet form som inngang til informasjon om trafikksikkerhet etter at planen er ferdig. Som vedlegget med oversikt over merknader (2 B) viser, har denne

planen utløst mer enn vanlig lokal aktivitet. Dette har ført til lokalt engasjement og bevisstgjøring og er i seg selv positivt.

Planutkastet ble behandlet i plan-, miljø- og næringsutvalget 23.04.2001 sak 29/01 og vedtatt sendt på høring med 6 ukers frist. På grunn av reproduksjonstekniske vanskeligheter ble utsendelsen og derved høringsfristen forskjøvet til 1. september 2001 og senere etter henvendelse fra høringsinstansene til 1. oktober 2001.

Det kom inn merknader vedrørende 83 forhold fra 26 instanser, merknadene ble behandlet i plan-, miljø- og næringsutvalget som sak 80/01 10. desember 2001.

Planen ble sluttbehandlet i Sunndal kommunestyre som sak 7/02, 05.02.2002. Følgende vedtak ble fattet:

1. *Sunndal kommunestyre vedtar kommunedelplan for trafikksikkerhet 2002 – 2006, sist behandlet av plan-, miljø- og næringsutvalget den 10.12.2001 sak 80/01.*
2. *Før tiltak som kommunen har ansvar for kan igangsettes må de være innarbeidet i kommunens økonomiplan.*
3. *Vedtaket er fattet med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 20-1.*

Resultatet av merknadsbehandlingen og sluttbehandlingen er innarbeidet i dette plandokumentet. *I forhold til høringsutkastet er den endelige planen redigert om slik at de to kapitlene som er vedtatt politisk (Visjon og målsettinger og Tiltak) kommer først. I høringsutkastet var tiltakene plassert til slutt.*

Sunndalsøra, januar.2003

Jan Silseth
ordfører

Carl S. Bjurstedt
prosjektleder

Handlingsdel – politisk vedtatt

De to følgende kapitlene - Visjon og målsetninger og Tiltak er den delen av planen som er politisk vedtatt. Kapittelet deretter, Administrative og økonomiske konsekvenser, er en direkte følge av de disse to.

Visjon og målsetninger

Sunndal kommunestyre har følgende visjon for trafikken i kommunen:

Visjon

Vi vil ha en trygg trafikk i Sunndal, uten alvorlig ulykker. Alle trafikantgrupper skal oppleve det som trygt å ferdes på gater og veier i kommunen. Trafikken skal foregå til fots og med sykkel på kortere strekninger, og kollektivt når mange skal reise samtidig.

Mål

Hovedmål

Følgende hovedmålsettinger gjelder for hovedmålsettinger gjelder for planperioden:

- 1) 25 % nedgang i registrerte ulykker med personskade i perioden 2002 - 2006 i forhold til perioden 1996 - 2000
- 2) 75 % av alle arbeidsreiser (inkl. skoleelever) innen Sunndalsøra foregår til fots eller med sykkel i 2006.
- 3) Kollektivandelen av arbeids- og fritidsreiser økes med 20 % i forhold til år 2001 innen 2006.
- 4) Ingen økning i bruk av motorkjøretøy til transport innenfor kommunen i planperioden.

Delmål

Tidshorisont for delmålene er planperioden.

- 1) **Delmål for å redusere personskader :**
 - a) Redusere transportarbeidet (se videre under b) og c).
 - b) Trygge trafikk-løsninger i skolens nærområde med vekt på forhold for elever og beboere.
 - c) Skoleveiene i hht. sjekkliste fra Vegdirektoratet av 15.5.98. (Kombinasjon av fartsgrenser, separasjon av trafikantgrupper og tilrettelegging av vegkryssing i henhold til gitte kriterier.)
 - d) Fartsgrense 30 km/t i alle boligfelt, kombinert med fartsdempende tiltak.
 - e) Senket fartsnivå og / eller bedre trafikkseparasjon og krysninger på en del viktige veistreknings (Sunndalsvegen, R70 Åram – Leikvoll, Grøavegen gjennom tettbebyggelsen, noen riksveistreknings).
 - f) Bedre trafikkultur (vikeplikt, fartsgrenser, hensyn til svakere trafikantgrupper)

- g) Økt bruk av sykkelhjelmer
 - h) Økt bruk av bilbelte
- 2) **Delmål for å få folk på Sunndalsøra til å bruke sykkel og bein som transportmiddel på jobb og skole:**
- a) Oppnå (deler av) målsettingene 5 - 8 over.
 - b) Redusere foreldres kjøring av barn til skolen.
 - c) Sykling og gange oppleves som attraktive transportformer, flaut å bruke bil på korte avstander
- 3) **Delmål for å øke kollektivandelen av arbeids- (inkl. skole-) og fritidsreiser**
- a) Trafikksikre bussholdeplasser der barn skal til / fra skolen
 - b) Samarbeid mellom større arbeidsplasser om start og slutt på arbeidsdagen.
 - c) Bedre lokalbusstilbud tilpasset arbeids-, skole, handle- og fritidsreiser.
- 4) **Delmål for å unngå økt transportarbeid:**
- a) Et servicetilbud i grendene som er minst like bra som nå



Sykkel og apostlenes hester bør få en økt andel av transportarbeidet. For at dette skal skje uten økt skadefrekvens vil opplysningsarbeid være viktig – bl.a. om bruk av sykkelhjelmer og trafikkultur generelt. En bit av trafikkulturen som må læres inn på Sunndalsøra er å ikke bruke gangarealene til parkering, slik som på dette bildet.

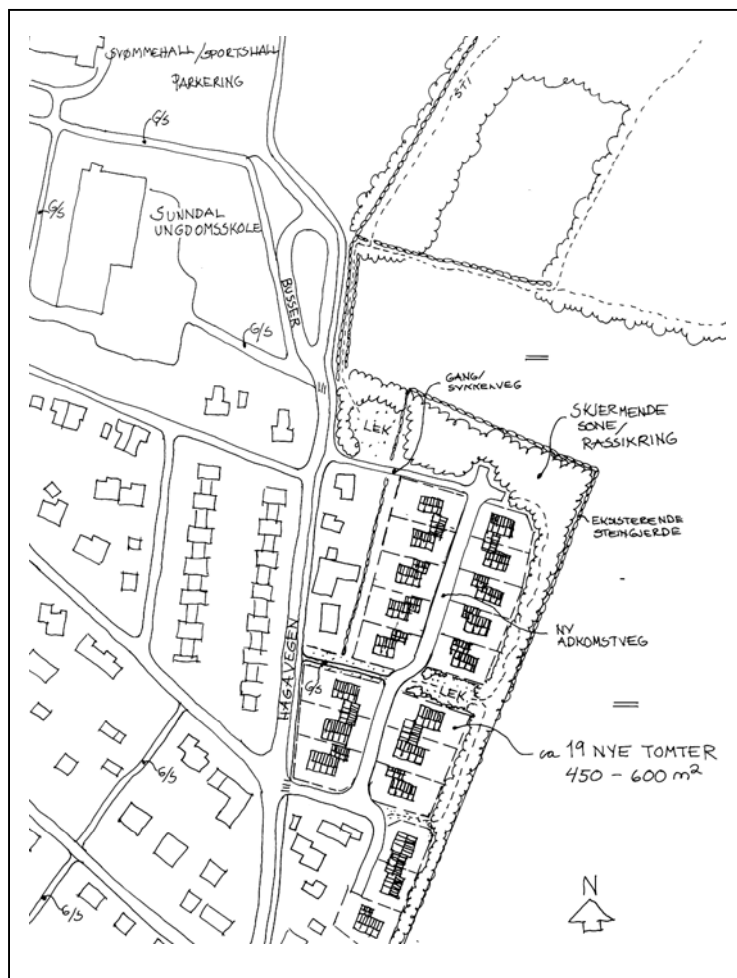
Tiltak

Del 2 av planen gir bakgrunnen for utvelgelse og prioritering av tiltak. Det vises videre til vedleggene for større grad av detaljering enn i dette kapittelet. I de sistnevnte framgår også eldre registreringer og innspill (kretsvis). Sammen med målsettingskapittelet er dette den delen av planen som er vedtatt politisk.

"Samletiltak"

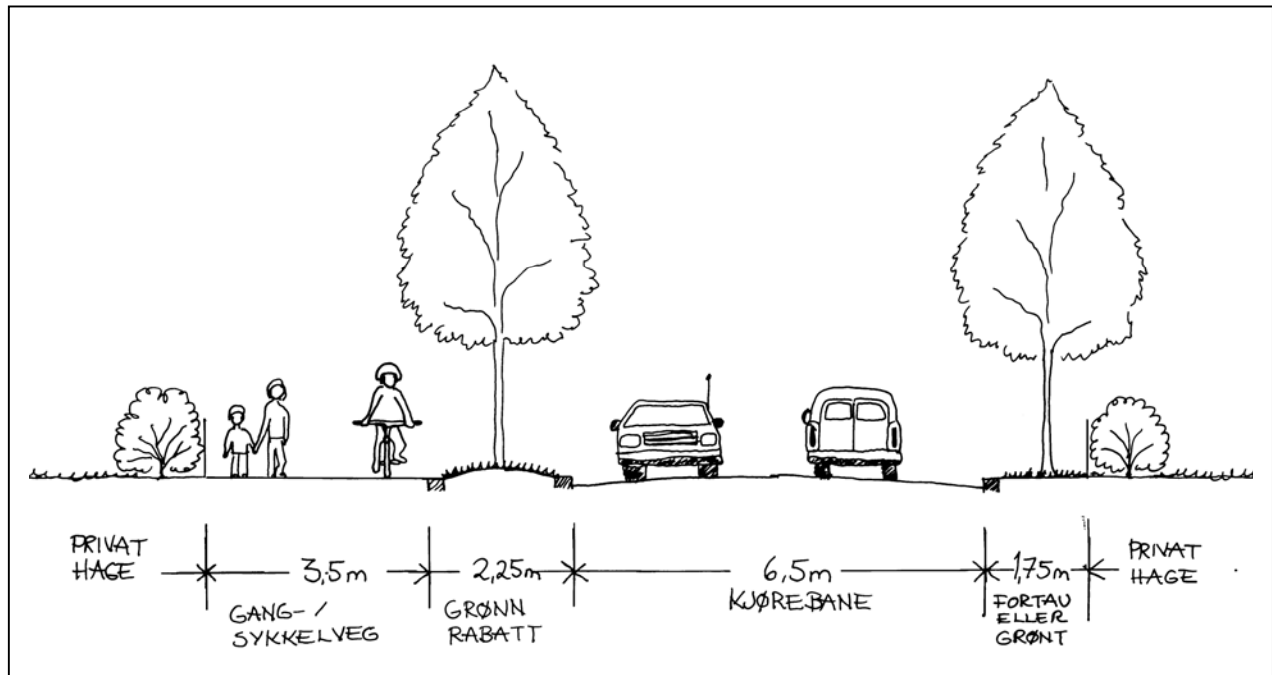
I tiltakslista lenger bak finner du noen "samletiltak". Hvilke enkeltforslag og -innspill som er samlet i hvert av disse, finner du i vedlegg 2. Dette gjelder:

- Kartlegging av reisevaner (gjennomføres vår 2003 og høst 2006) for å sjekke måloppnåelse.
- Informasjon for å påvirke adferd i trafikken - HK-04 (prioritet 0 – informasjon i samband med denne planen) og HK-05 og 06 (trafikkundervisning i skolen og informasjon rettet mot trafikkantene).
- Tilrettelegging av busslommer: HK-07 (prioritet 0) gjennomgang v/ skolekontor, vegvesenet (riks- og fylkesveier) / driftsetaten (kommunale veier) og TM – prioritet 0.
- 30-km grense i boligstrøk: HK-01 (gjennomgang av disse – prioritet 1) og HK-02 (opprettelse inkl. fartshumper, evt. fjerning ut fra HK-01 – prioritet 2)-



- Gjennomføring av reguleringsplan Sande (SØ-001 – prioritet 2) som med tilpasninger vil løse de aller fleste av de problemene som er reist i forbindelse med trafikkmønsteret her. Et hovedtrekk er å ta all trafikk til skolene / idrettsanleggene inn Hagavn, med parkering og snuplass bak og øst for ungdomsskolen. Dette ligger nå inne i kommunedelplanen for Sunndalsøra – se kartskisse til høyre. Skolevegen snevres inn til et kjørefelt, gangareal utvides tilsvarende for å gjøre det lite attraktivt å kjøre her når det er mye trafikk.

- Reguleringsplanen omfatter også en drastisk endring av vegprofilet i Sunndalsvegen, fra Brandeinan til Sandbrekka, dette er detaljert i kommunedelplanen, se skisse neste side. En håper på dette viset å få dempet fartsnivået og å bedre forholdene for myke trafikanter.



Fra kommunedelplan Sunndalsøra – forslag til ny veiprofil i Sunndalsvegen

- Omarbeiding av krysset Sunndalsvn. – Fagerhaugvn, vurdering av lyskryss her og evt andre kryss Sande – sentrum og bedre belysning av fotgjengerfelt på strekningen er også planlagte tiltak i perioden 2003 – 2006.

Langsiktige tiltak

En del av tiltakene må det arbeides med over flere år. Dette gjelder spesielt tiltak som går på adferd og holdninger, og tilrettelegging for redusert bilbruk.

Et langsiktig tiltak er også opprettelse av en samarbeidsgruppe – se **Administrative og økonomiske konsekvenser** side 19.

Organisering av kapittelet

Vegvesenets veileder foreslår en detaljert inndeling av tiltakene etter type. Vi har ikke funnet denne inndelingen hensiktsmessig, men i stedet funnet det hensiktsmessig å **inndele etter ansvarlig for gjennomføring av tiltaket, og deretter en gruppevis prioritering etter når tiltakene planlegges gjennomført.** Vegvesenets typeinndeling er vist som egen kolonne i tabellen:

T.red	- trafikkreduserende tiltak	Skole	- trafikkopplæring i skolen
Org	- organisatoriske tiltak	Info	- trafikantinformasjon
K-veg	- tiltak kommunalt veinett	Ktr	- kontroll og overvåking
S-veg	- tiltak riksveier / fylkesveier	Annet	- andre tiltak
Plan	- lokalisering, arealbruk		

Tiltakene er først sortert i grupper etter gjennomføring:

- Strakstiltak (prioritering 0)
- Prioritering 1 (gjennomføres 2002)
- Prioritering 2 (gjennomføres 2003 – 2006)
- Prioritering 3 (gjennomføres etter 2006)

Tiltakene er sortert innen gruppene over kretsvis (strakstiltak, prioritering 1, prioritering 3) eller etter prioritering innen gruppen (prioritet 2). For gruppe 0 og 1 er tidsspennet så lite at det ikke er noe poeng med en intern prioritering. Tiltak i gruppe 3 er så langt ut i tid at de må tas inn i gruppe 2 etter ny vurdering når planen skal rulleres.



Sande skole har i samarbeid med NAF, politiet og vegvesenet gjennomført trafikkundervisning for elever og foreldre høsten 2000. En satser på at dette blir et permanent tiltak.

Foto: © Aura Avis / Bård Sande

Merk at planen er politisk bindende kun der kommunen er budsjettansvarlig! I dette kapittelet er derfor ført opp alle kommunale tiltak først uansett prioritering, deretter de tiltak der andre er ansvarlige. I det alt vesentlige er dette vegvesenet.

Tiltak der kommunen er budsjettansvarlig

Bevilgning i økonomiplan 2002 – 2005 samsvarer med kostnadsoverslag for strakstiltak og prioritet 1.

For prioritet 2 (2003 – 2006) mangler det 2 millioner kroner av i alt 4,3 i forhold til kostnadsoverslaget i forhold til de prioriterte tiltak. Det er da forutsatt at bevilgningen vedtatt for 2004 – 2005 videreføres på samme nivå også i 2006. Tiltak i denne gruppen kan ikke igangsetting før finansiering er ordnet.

Strakstiltak (kommune)

Dette er tiltak som er vurdert å kunne gjennomføres uten omfattende planlegging. Det er ikke prioritert innen gruppen, da det er forutsatt at alle gjennomføres i løpet av året.

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
Org	Vurderingsgrunnlag for å se om plangjennomføring har effekt på reisevaner	Kartlegge reisevaner
Info	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Informasjon gjennom høring av planen og "folkeutgave" av planen samt t Sunndal kommune melder seg inn i og utnytter infomateriell fra "Bilist 2000".
K-veg	I Holssandkrysset kan opptå farlige situasjoner pga møtende trafikk / blanding, kryssende fotgjengere, haikere og busser som stopper for av- / påstigning.	Gatebelysning i Holssandkrysset
K-veg	Biler kjører inn på skoleområdet på Furu skole i skoletida. Løykja har forbud.	Etablere innkjøringsforbud på Furu skole i skoletida, flytte søppelkasser
K-veg	Dårlig rekkverk på bru over bekk v/ pumpehus Holssand, barn kan falle gjennom, endene utgjør påkjøringsfare for syklist.	Forbedre rekkverk bru over bekk ved pumpehus Holssanden
Annet	Busstopp v/ Ottemsbrua er farlig	Flytt busstoppen ved Ottemsbrua til eks. avkjøringslomme 100 m mot Ø
K-veg	Utforkjøringsfare Jenstadlia	Autovern
K-veg	Uoversiktlig kryss Jenstadlia - Fjellgardsvegen	Trafikkspeil
K-veg	Kjøring på skoleplassen i skoletida (Tredal skole)	Skilte innkjøring skoleplass innkjøring forbudt i skoletida
Info / Ktr	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Melde kommunen inn i T2000. Info til kommunale førere og befolkningen.
Org	Foreldrekjøring skaper utrygge forhold på skoleveien (Tredal skole)	Kampnje mot foreldrekjøring - alle skoler
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Ustrukturert kryssing av Fagerhaugvn (elever)	Gangfelt Fagerhaugvegen / Skolevegen
Ktr	Sande skole - trafikkforhold. En del "avikere" (godt voksne...) tar ike hensyn til det kaotiske trafikkbildet	Politikontroller langs veiene inn mot skolen
Ktr	Sande skole - trafikkforhold. Trafikkbildet rundt skolene er kaotisk, innkjøring til p-plasser krysser fortau / andre G/S-arealer	Skolepatrulje eller lignende i skoleområdet
K-veg	Sande skole - trafikkforhold.	Bedre belysning ved Misjonshuset
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Dårlige siktforhold i kryss Skolevegen / Fagerhaugvegen	Beskjære hekk - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Dårlige siktforhold i kryss Hagavegen / riksvegen	Beskjære hekk - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger
Annet	Sande skole - trafikkforhold. Stans og snuing i skolevegen ved av og påstigning utgjør fare	Oppfordre foreldre til å slutte å kjøre barna med mindre det er reelle behov
K-veg	Tredal skole - trafikkforhold	Beskjære hekker og trær - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger
K-veg	Tredal skole - trafikkforhold	Skilt "barn i trafikken" Tredalsvegen og Litdalsvegen
K-veg	Manglende gatelys på GS-veg Håsenvn - Tredalsvn, mørkeredde bane velder hovedvn. i stedet	Gatelys på aktuell strekning.
K-veg	Busslomme v/ Tredal skole brukes som p-plass	Skilte busslomme, + skriv til foreldre
Org	Skolebarn på Åram må vente på skolebuss / gå av skolebuss på riksveien	Bussen kjører gjennom tunet på Åram
K-veg	Barn på sykkel raser fra GS-vei ut i bilvei uten å se seg for (Børsetlauvet)	Sluser der gangstier munner ut i bilveg i Børsetlauvet
K-veg	Dårlig vegbane med humper og høgtstående kumlokk i veiene ei Børsetlauvet - farlig for syklist	Bedre vedlikehold av veien
K-veg	Farlig kryss Modalane	Senke terreng mot Sunndalsøra for bedre sikt den veien
K-veg	Forbedre forhold busslomme / GS-vei kryss Handlarstuhamrane / R670	Lage trafikkøy og evt. sluse som bremser syklist

Prioritet 1 (kommune) – inn i årsbudsjettet 2002 / utføres i 2002

Dette er tiltak som er vurdert å kunne gjennomføres i 2002, men som krever en viss planlegging. Det er ikke prioritert innen gruppen, da det er forutsatt at alle gjennomføres i løpet av året.

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
K-veg	30 km/t grense i boligstrøk overholdes ikke	Gå gjennom boligstrøk med og uten 30 km/t. Vurdere hvor det bør være 30.
Info / Ktr	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Trafikkundervisning i skolen? Samarbeid kjøreskolen / transportfirma. Fast avisspalte, evt sammen med miljø saker? Trafikkontroll, bilbeltekontroll, teknisk kontroll av kjøretøy.
Skole	Syklistadferd - mangler kunnskap om / hensyn til trafikkregler og - kultur, uklare regler. Trafikkopplæring lite prioritert i undervisningen i skolen	Mer og bedre trafikkopplæring i skolen gjennom alle trinn - integrering mulig i mange fag - jfr. L97. Samarbeid m/ politiet og NAF
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gå gjennom stoppesteder for skolebusser med bakgrunn i innmeldte forhold, vurdere hva som er viktig, prioritere og kostnadsberegne, sette opp gjennomføringsplan.
K-veg	Gatetun - regelverket er ukjent for mange bilister, gatetun er kun skiltet, ikke tilrettelagt fysisk som forutsatt	Info, gjennomgang av disse reguleringene, omklassifisering eller fysisk tilrettelegging.
K-veg	For høy fart i Børsetvegen	Redusere fartsgrensen (vurdering)
Plan	Transportmønster / trafikksikkerhet viktig i planlegging.	
Plan	Begrense kjøring til kommune- og regionsentra	Opprettholde og styrke lokale sentrumsfunksjoner
Info	Unødvendig kjøring av unger til skolen - gjerne uten bilbelte...	Informasjon / oppfordring til foreldre
K-veg	Økende trafikk og manglende respekt for fartsgrense Flåvegen og Naustbukta	Fartshumper i 30 sone Naustbukta
K-veg	Det er blandet trafikk på Virumdalsvegen, bebyggelse lenger enn det er skiltet 50	Forlenge 50-sone forbi Kleivhalsbrekkjø

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
K-veg	Veg over / langs bekker - fare for syklistar (og gående) å falle ut i bekken. (Skolen)	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken

Prioritet 2 (kommune) – inn i økonomiplan - utføres i 2003 - 2006

Tiltakene i denne gruppen er prioritert innbyrdes for gjennomføring

Ytterligere planlegging og mer detaljert kostnadsberegning vil være nødvendig. Tiltakene kan ikke igangsettes før finansiering er ordnet.

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Prio i gruppe
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gjennomføre tiltakslista fra HK-07	1
K-veg	Sandbrekkbrua	Vedlikehold	2
K-veg	Sande - trafikkforhold i fbm. trafikk til skolen og i boligfeltene ellers.	Gjennomføring av reguleringsplanen	3
K-veg	30 km/t grense i boligstrøk overholdes ikke	Fjerne "overflødig" 30-reg. konsekvent lage farts- humper der det fortsatt skal være eller skal etableres 30.	4
K-veg	Skolev. Børsetlauvet - skolen er farlig spesielt om vinteren, sterk vind - fotgjengere kan blåse overende foran biler, uoversiktlig når brøytekanter, mye trafikk når skoleunger ferdes., bl.a. fordi foreldre kjører ungene. Nestenulykker hver vinter.	GS-vei Børsetlauvet - Alvundeid kirke - evt. vegutvidelse	5
K-veg	Kryssing R70 ved Leikvoll i fbm. skiarrangement farlig	Undergang ved Leikvoll	6
Org	Vurderingsgrunnlag for å se om plangjennomføring har effekt på reisevaner	Kartlegge reisevaner i 2005	7

Prioritet 3 (kommune) – inn i økonomiplan ved seinere rullinger / utføres i 2006 og seinere

Tiltakene i denne gruppen er ikke prioritert innbyrdes for gjennomføring – de ligger så langt ut i tid at prioritering forutsettes ved seinere rullinger etter hvert som de innarbeides i økonomiplanen.

Ytterligere planlegging og mer detaljert kostnadsberegning vil være nødvendig.

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
K-veg	Bedre forhold for ikke-motorisert lokaltrafikk, og tilrettelegging for turister	Ruste opp gammelveiene nedover Sunndalen som GS-veier i samarbeid med reiselivsnæringa
K-veg	Grøavegen: Boliggate, barn leiker, butikk, idrettsplass med trafikk til og fra, "promenadegate", mye lokaltrafikk, gjennomgående bussvei. Lange rettstrekk oppfordrer til høy fart - 50 er uforsvarlig	Regulere Grøavegen til 30-sone fra Grøa bru til kryss RV70 (i øst) med fartsdempende tiltak. Evt med GS-veg.
K-veg	Farlig for fotgjengere å krysse Etredalsvn. v/ "Simensvingen"	Gangfelt over Tredals-vegen der GS-vei krysser ("Simensvingen")
K-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Øyastien trafikkfarlig dårlig	Utbedre Øyastien

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
K-veg	Skolev. Børsetlauvet - skolen er farlig spesielt om vinteren, sterk vind - fotgjengere kan blåse overende foran biler, uoversiktlig når brøytekanter, mye trafikk når skoleunger ferdes., bl.a. fordi foreldre kjører ungene. Nestenulykker hver vinter.	GS-vei - Ålvundeid kirke - skolen
K-veg	Farlige trafikkforhold i fbm. skiarrangement	Ny avkjøring til Lillebråten, parkering for skianlegg på Liatun
K-veg	Bilkjøring på GS-veier	Fysiske sperrer (kontroll)
K-veg	Gardstun Dalsbøen- mye og for rask trafikk - utgangsdøren ender i veien	Legge om vegen sør for gardene. (Reg. plan + gj. føring)

Tiltak der andre enn kommunen er budsjettansvarlig

Planen har vist at svært mange av de aktuelle tiltakene som bør gjennomføres gjelder riksveiene i kommunen. Kommunen har der ikke budsjettansvar. Prioriteringslistene må her brukes i drøftinger med og påvirkningsarbeid overfor andre aktører – i hovedsak Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Innen for dagens prioriteringer av statlige midler til trafikksikring er det rom for få av disse tiltakene.

Strakstiltak – andre (Statens vegvesen)

Det presiseres at kommunen her kun kan foreslå tiltak, avgjørelse om gjennomføring ligger utenfor kommunens avgjørelsesmyndighet.

Strakstiltak – forslag til Statens vegvesen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
S-veg	Farlig (skole-)vei Hol - Holssand. Etter evt. utbedring av gangsti her, vil det være fare for påkjørsel på denne (ytter-sving)	Autovern mellom kjørebane og gangsti SK - Hol. (I 1. omgang kun vurdering)
Org	Busslommene brøytes ikke om morgenen etter snøfall, slik at skolabarna venter i veibanen og bussen må stoppe i veien.	Skjerpe rutiner for brøyting av busslommer
S-veg	Uoversiktlig kryss Fossdalsvegen / GS-veg Hoåsvegen	Rydde vegetasjon
S-veg	Kryss Løykjabekken (F313 / R70): Vegetasjon i sikktrekanten hindrer sikt opp bakken på R70 - spes. farlig hvis det foregår forbikjøring ned bakken når bil skal ut fra Hoåsvn mot Øra.	Rydde vegetasjon
S-veg	Løykja skole: Brøytebiler setter ikke ned farten når unger leker i skråning mot vegen, kan skades av klumper.	Kvalitetssikre brøyting med henblikk på hensyn til øvrige trafikkante og personer langs vegen.
S-veg	Grøa barnehage: For høy fart forbi - ønsker 50-sone utvidet mot vest, kryss Fossdalen for eksempel	Utvidelse av 50 sone. Enten forbi Jøntelhaugen, eller forkjørsreg. av Hoåsvegen
S-veg	R70 i kryss Hovenvn / Grøavn blir daglig krysset av fotgjengere, både skolebarn, trimmere og turgåere. Farlig og uoversiktlig kryss, stor trafikk på begge vegene.	Ta i bruk et av flomløpene i vegfylling ved kryss R70 / Hovenvegen / Grøavegen som fotgjengerundergang.
S-veg	Ryttere krysser R70 100 m vest for Elverhøy bru til hest. Av- og påkjøring R70, fotgjengerkryssing. Ulykke 2000 der hest ble påkjørt. I tillegg flere ulykker på brua og i krysset på andre siden uten relasjon til rideklubben.	Nedsatt fartsgrense (70) forbi rideklubben over Elverhøy bru og gjennom kryss R70 Grøavegen / Hovenvegen

Strakstiltak – forslag til Statens vegvesen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
S-veg	Skilttavle R70 ved innkj. rideklubb hindrer sikt i innkjørselen, både for ridende og kjørende.	Flytt skilttavle ved innkjøring til klubben ca 100 m vestover.
Ktr	Sunddalsvegen - mer trafikksikker	Kartlegg dagens fartsnivå
S-veg	Forbikjøringslomme RV62 X FV313 brukes til parkering, mobilstopp og fartskontroll(!) - skaper farlige situasjoner	Skiltes med "All stans forbudt"
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. For høy fart i fht. veistandard og blandet trafikk Husby skole - Brekklykkjo	Utvide 50-sonen til Brekklykkjo, fysiske tiltak for redusert fart.
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Høy fart på strekning med blandet trafikk i Jordalsgrenda	Utvide 60-sone i Jordalsgrenda - forbi Sjyno
S-veg	Utforming av asfaltkanter farlig for syklistene. Skråavslutning innenfor gammel asfalt er vanskelig å se og kan styre syklistene i grøfta.	Endre utforming av asfaltkant ved nyanlegg
S-veg	R70 Ålvundeid farlig for fotgjengere og syklistene.	Nedsatt fartsgrense (60) Åram - Leikvoll (inntil GS-veg er bygd)
S-veg	Veg over / langs bekker - fare for syklistene (og gående) å falle ut i bekken - Lauvåbekken ("Meieribekken")	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken
S-veg	Veg over / langs bekker - fare for syklistene (og gående) å falle ut i bekken - Alvåa	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken

Prioritet 1 - foreslås utført i 2002 (Statens vegvesen, Team Møre)

Det presiseres at kommunen her kun kan foreslå tiltak, avgjørelse om gjennomføring ligger utenfor kommunens avgjørelsesmyndighet.

Prioritet 1 (2002) - forslag til Statens vegvesen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
S-veg	Kryss R70 v/ Romfo bru er uoversiktlig, her er også busstopp	Terrengebearbeiding for bedre siktforhold kryss Romfo bru
S-veg	Hoåsvn, Løykjabekken - Fossagr: 80-sone, flere T-kryss uten forkjørsregulering, noe fotgjenger / sykkeltrafikk, kryssende fotgjengere / skiløpere v/ Jøntelhaugen i fbm. lysløypa	Forkjørsregulering, i tillegg til endret fartsgrense, se Gr-18
S-veg	Blandet trafikk i / fotgj.kryssing over Hovenvn fra kryss R62 - kryss Tredalsvn.	30-sone fra innkjørsel R62 – retn. Bruflata
S-veg	Litldalsvegen: Smal vei, ikke plass på veikanten flere steder	GS-vei langs Litldals-vegen
S-veg	Overgang vegbane - brubane på Gaudalsbrua farlig for syklistene	Bedre utforming / dekke på Gaudalsbrua
S-veg	Skolebarn på Åram må vente på skolebuss / gå av skolebuss på riksveien	Busslomme Åram
S-veg	Fartsgrensene ikke i forhold til vegstandard og blandet trafikk	60-sone på R670 forlenges fra Alvundfoss til Drøpingskiftet
S-veg	Det tas for lite hensyn av kjørende forbi skolen	Skilt "barn i veien" ved skolen
S-veg	Sunddalsvegen - mer trafikksikker	Ekstra belysning av forgjengerovergangene (Kirka, Sande)

Prioritet 1 (2002) - forslag til Team Møre

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
Org	For å holde en del av rutene, må bussene holde uforsvarlig høy fart, delvis ulovlig høy.	Gå gjennom bussrutene, tilpasse til forsvarlig fartsnivå. Sjøførinnstruks - sikkerhet viktigere enn rutetider. Ikke passere hpl. før tida!
T.red	Øke kollektivandelen av persontrafikken	Lokal- / miljøusruter. Vurdering - koord. av eks. ruter. Evt igangsetting fra ny rutetermin (mai)

Prioritet 2 - foreslås utført 2003 - 2006 (Statens vegvesen)

Det presiseres at kommunen her kun kan foreslå tiltak, avgjørelse om gjennomføring ligger utenfor kommunens avgjørelsesmyndighet.

Prioritet 2 (2003 - 2006) - forslag Statens vegvesen

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Prio i gruppe
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gjennomføre tiltakslista fra HK-07	1
S-veg	Kryss R70 v/ Romfo bru er uoversiktlig, her er også busstopp	Busslommer eller ensidig busslomme i kryss Romfo bru	1
S-veg	Sunddalsvegen - mer trafikksikker	Omarbeiding av krysset Sunddalsvn / Fagerhaugvn. Evt lysregulering, ledegjerder, opphøye sykkelfelt i kryss for å hindre at biler bruker denne til passering m.m.	2
S-veg	R70 Ålvundeid farlig for fotgjengere og syklister. Uoversiktlig, rask trafikk, fergestress, forbikjøringer. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel etter Øksendalstunellen	GS-vei Åram - Leikvoll	3
S-veg	Svingen i Fjellgardsvegen forbi skolen er svært uoversiktlig. Her er mye gang- og sykkeltrafikk	Bearbeide terreng langs Fjellgardsvegen forbi skolen for bedre sikt	4
S-veg	Kryss Hoåsvegen F313 og R70 - uoversiktlig og farlig kryss	Utarbeide reguleringsplan for nytt kryss. Lage nytt kryss	5
S-veg	Blandet trafikk over Tredal bru, gående og syklister må bruke kjørebane, GS-veg på begge sider.	Gangbane eller gangbru langs brua	6
S-veg	Kryss R70 / Grøavn v/ Elverhøy bru - ulykkespunkt. Autovern tar noe sikt, X-kryss isving v/ smal bru som tar oppmerksomhet	Utarbeide reguleringsplan for nytt kryss. Lage nytt kryss. (Planskisse for 2 T-kryss foreligger)	7
S-veg	Sunddalsvegen - mer trafikksikker (Sandbrekka - Brandeinan)	Som reg. plan - innsnevret kjørebane, busslommer, fortau, GS-vei Sandekrysset - Brandeinan	8
S-veg	Trygt trafikkmiljø ved Husby skole	30-sone, fartsdumper forbi skolen.	9
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	Gatelys Ålvundfoss - skolen	10
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Bedre forhold forbi Husby. Trangt, blandet trafikk + avkjørsler og gardstun.	MPG fra Husby til kirka, tving trafikken til sakte fart her.	11
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	Gatelys Handlar'n - Drøppingskiftet	12

Prioritet 2 (2003 - 2006) - forslag Statens vegvesen

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Prio i gruppe
S-veg	Sunndalsvegen - mer trafikksikker (Sandekrysset - sentrum)	Fartsreduserende tiltak / MPG? Red fartsgrense + svinger / humper / innsnevringer. Jfr. reguleringsplan.	13
S-veg	Sunndalsvegen - mer trafikksikker (Sandekrysset)	Lyskryss i viktige kryss i Sunndalsvn -vurder kostnad i fht. gangbru	14

Prioritet 3 – foreslås etter 2006 (Statens vegvesen)

Det presiseres at kommunen her kun kan foreslå tiltak, avgjørelse om gjennomføring ligger utenfor kommunens avgjørelsesmyndighet.

Prioritet 3 (etter 2006)- forslag Statens vegvesen

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak
S-veg	Farlig å gå langs Fjellgardsvegen	Fortau langs Fjellgardsvegen S-laget - Nisjamoen
S-veg	Farlig å krysse R70 på Gjøre	Bygge planfri fotgjengerkryssing av R70 ved S-laget (på soneplanen)
S-veg	Snøvasmælan - ulykkespunkt. Dårlig kurvatur / dosering, skarpe svinger som kommer brått på.	Varsling ulykkespunkt? Midtdeler? Autovern for å hindre utforkjøring i venstresving vestover (i / ved avkjørsel til Snøva)?
S-veg	Farlig fotgjengerkryssing i kryss Hovenvn - Tredalsvn	30 km fartsgrense, gjerde i innersving (hindre kryssing utenfor fotgj. felt)
S-veg	Snøskred over vegen mellom Jordalsgrenda og Merraberget	Legge RV62 i tunell fra Jordalsgrenda til Altevika
S-veg	Farlig sving RV62 rett øst for Jordalsgrenda	Rette ut med masser fra tunell - henger sammen med Ød-21
S-veg	Mye fotgjengertrafikk Valsetkrysset - Leikvoll også	Gs-veg også fra Valsetkrysset til Leikvoll
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	GS-veg Ålvundfoss - skolen
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	GS-veg Handlar'n - Drøppingskiftet
S-veg	Vegstandard R70 og R670 for dårlig. Sikr, kurvatur, vegbredde	Utvide og utbedre vegene
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda	Gjennomføre Todalsfjordprosjektet - redusert trafikk på R670



Planarbeidet har engasjert mange – her elevrådet ved Ålvundeid skole under folkemøtet der

Administrative og økonomiske konsekvenser

Administrative konsekvenser

Samarbeidsgruppe

Det etableres en samarbeidsgruppe med utgangspunkt i prosjektgruppen, dvs. med deltakelse fra kommunens plan- drifts- og undervisningsetater, vegvesenet og politiet samt et medlem fra plan, miljø- og næringsutvalget som er kommunens politisk ansvarlige organ når det gjelder trafikksikkerhet.

Gruppen møtes en gang i året, forslagsvis i løpet av november. Gruppen evaluerer trafikksikkerhetsarbeidet siste år og kommer med innspill til neste års budsjettarbeid.

Oppfølging av planen

Plan, miljø- og næringsutvalget¹ vil ha det politiske ansvar for oppfølging av planen. Dette bør skje på grunnlag av en kort rapport etter samarbeidsgruppas årlige møte. Når det gjelder oppfølging i praksis, vil noe merarbeid kunne påregnes i kommunale etater, dette vil trolig oppveies av at planen gir en systematikk for hva det skal arbeides med.

Ut over dette får ikke gjennomføringen administrative konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Etablering av samarbeidsgruppen får ingen økonomiske konsekvenser.

Gjennomføring av planen vil ha følgende økonomiske konsekvenser, fordelt på år og ansvarlig (alle tall i 1000 kr):

Oppsummering kostnader, trafikksikkerhetsplan Sunndal				
Tall i 1000 kr, avrundet til nærmeste 10 000, planen til nærmeste 100 000				
	Totalt	Sunndal komm.		Statens vegvesen
		Planen	Budsjett ¹⁾	
Strakstiltak	202	100	200	102
2002	191	76		115
2003-2006	14 260	4 305	2 310	9 955
Etter 2006	7 025	2 100		4 925
Hele planen	21 700	6 600		15 100

¹⁾ I fbm. behandling økonomiplan 2002 - 2005, har kommunestyret avsatt kr 200 000 i 2002, kr 510 000 i 2003 og kr 600 000 i de påfølgende år. Samme nivå forutsatt i 2006.

¹ Dette kan bli endret i forbindelse med eventuell omorganisering av nemndstrukturen 2003

Tallene er ikke korrigert for prisstigning. Nøyaktigheten i prisoverslagene avtar med tiden.

Spesielt finansiering av tiltak på statlige veger er en utfordring. Dette følger av at vi på grunn av veinettets struktur i kommunen har de største utfordringene langs riksveiene. Kommunen har ikke myndighet til å vedta tiltak her. Skal disse tiltakene komme til utførelse, må de derfor innarbeides i vegvesenets økonomiplaner. Alle tiltak som må finansieres av staten blir derfor kun å se på som innspill til vegvesenets planlegging.

Det gjøres spesielt oppmerksom på følgende punkt i kommunestyrets vedtak:

2. *Før tiltak som kommunen har ansvar for kan igangsettes må de være innarbeidet i kommunens økonomiplan.*

Som det framgår er bevilgningen i økonomiplan 2003 - 2005 (vedtatt) med framskrivning til 2006 på i alt kr 2kr 100kr 000 kr fra kommunens side. Prioriterte tiltak som er kommunens ansvar i trafikksikkerhetsplanen i samme periode er som det framgår 4kr 305kr 000. **Det er med andre ord ikke åpnet for gjennomføring av alle tiltakene som planen prioriterer.**

Beskrivende del

omfatter resten av planheftet med vedlegg. Denne delen er bakgrunn for den politiske delen – kapitlene Visjon og målsetninger og Tiltak foran.

Dagens organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen

Dvs. organiseringen pr. januar 2002

Sunndal kommune

Kommunen har ikke noe separat politisk utvalg med ansvar for trafikksikkerhet, eller tjenestemann med ansvar for dette. Kommunen hadde tidligere et trafikkutvalg som også hadde ansvar for veiplansaker og lignende. Dette fungerte som trafikksikkerhetsutvalg. I kommunestyremøte 17.02.81 ble ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet tillagt bygningsrådet med teknisk etat som sekretariat.

Plan-, miljø- og næringsutvalget / planetaten

Etter at vi fikk plan-, miljø- og næringsutvalget med planetaten som administrativ enhet, har ansvaret for trafikksikkerhet ligget her, selv om formelt ansvar i form av delegasjonsvedtak til nå har manglet. I hovedsak har plansjefen vært den tjenestemann som har hatt ansvaret for denne type saker.

Saker har hovedsakelig blitt tatt opp etter innspill fra publikum, skoler og i samband med veianlegg og andre anlegg når det har vært aktuelt. Eksempelvis ble GS-vei til Grøa en rimelig tilleggsinvestering i samband med legging av vann- og kloakkledning. Et eksempel på at god planberedskap er viktig, er at takket være vedtatt reguleringsplan, kunne GS-vei i Ålvundfjorden realiseres raskt da anledningen bød seg i samband med tilgjengelige overskuddsmasser og ledig maskinkapasitet da det ble bygd nytt ferjeleie på Rykkjem.

Øvrige hovedutvalg / etater

Driftsetaten har stått for gjennomføring av løpende, mindre tiltak på kommunale veier innenfor rammen av ordinært budsjett til veivedlikehold, etter eget initiativ og etter initiativ fra publikum eller fra planetaten.

Undervisningsetaten har ansvar for trafikkopplæring i skolen og i en viss grad i barnehagen. Skoler og barnehager er aktive med innspill på trafikkfarlige forhold. Når det gjelder trafikkopplæring, er dessverre dette emnet nesten fraværende i den nye læreplanen, og følgelig er eventuell undervisning lite systematisert, men opp til initiativ fra interesserte lærere, foreldre eller organisasjoner.

Helse- og sosialetaten har ansvarsområder (forebyggende helsearbeid) der trafikksikkerhet er et viktig element.

Samordning innen kommunen

De kommunale etatene har i liten grad samordnet seg når det gjelder trafikksikkerhet, utover at plan, drift og undervisning har samarbeidet om registrering, planlegging av og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak ved skolene.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har som oppgave å arbeide for trafikksikkerhet i hele landet. I fylkene er det vegkontorene og de enkelte distrikt som har hovedansvaret.

Sunndal kommune hører under distrikt nord med hovedsete i Kristiansund, der distriktslederen sitter. Han har ansvaret for trafikksikkerheten i sitt distrikt. Når det gjelder deltagelse på lokalt plan er det for det meste trafikkstasjonene som tar seg av dette. Det er en trafikkstasjon på Sunndalsøra. Den har blant sine oppgaver å foreta kontroller i forbindelse med trafikksikkerheten. Dette kan være tiltak som kontroll av skoleveger, bilbeltebruk, informasjon om trafikksikkerhet på skoler og i barnehager og å delta i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Politiet

Politiets hovedmålsetting for trafikksikkerhetsarbeid er nedgang i antall trafikkulykker. Dette søkes oppnådd gjennom politikontroll, overvåking, håndhevelse og forebyggende tjeneste. Lensmannen i Sundal har ansvar for politiets trafikksikkerhetsarbeid i Sunndal kommune. Arbeidet utføres av tjenestemenn fra lensmannskontoret. I tillegg utfører tjenestemenn fra Utrykningspolitiet kontroller og overvåking i kommunen.

Det arbeides med forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, dette spesielt opp mot barnehager og skoler i kommunen. Lensmannen er også høringsinstans i forbindelse med trafikkreguleringstiltak. Det legges vekt på samarbeid med andre aktører innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Andre

Norges Automobilforbund avd. Nordmøre (NAF-NM) har vært en aktiv pådriver for trafikksikkerhetsarbeid de senere år, mye takket være en aktiv og engasjert enkeltperson. Skolenes foreldrearbeidsutvalg (FAU) har også kommet med viktige initiativ.

Hvem er ansvarlig for tiltak på veiene våre?

Sunndal preges av at de aller fleste viktige veier er riks- eller fylkesveier. Det er langs disse veiene fysiske trafikksikkerhetstiltak i hovedsak vil måtte komme. Kommunen har liten innvirkning på prioriteringen – i så måte er det en fare for at denne planen vil bli en ønskeliste til Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Fylkeskommunen har utarbeidet en tiltakspakke for stamveinettet i fylket. Riksveiene gjennom kommunen er imidlertid ikke en del av stamveinettet. Dette forholde kan gjøre det desto vanskeligere å få midler fra stat og fylke til tiltak langs riks- og fylkesveier.

Samordning mellom aktørene

Det har ikke vært noe formalisert samarbeid mellom aktørene før dette planarbeidet, men det har (selvsagt!) vært samarbeidet om aktuelle saker. Sunndal kommune har hatt et godt samarbeid med Statens vegvesen om trafikksikkerhetsarbeid. Etter som del fleste veier med noen grad av trafikk i kommunen sorterer under vegvesenet, har dette vært naturlig for å få gjennomført trafikksikkerhetstiltak. Kommunen har også samarbeidet med FAU-ene og privatpersoner / grupper, og i stor grad fungert som talsmann for disse i forhold til vegvesenet.

I og med at stat og fylke er ansvarlig for de viktige veiene i kommunen blir samarbeid med disse spesielt viktig for trafikksikkerhetsarbeidet i Sunndal



I mange kryss, som her i Hagavegen / Sunndalsvegen, skaper hekker og gjerder som er anlagt eller vedlikeholdt i strid med regelverket trafikkfarlige forhold. Maksimal høyde er 0,5 meter over gatenivå i frisisonen. Dette bildet er tatt fra en høy kassebil med kort front. Med personbil er situasjonen ennå verre. Det har vært flere kollisjoner – ikke minst mellom biler og syklist på G/S-banen i disse kryssene.

Hekk og gjerde er hageeiers ansvar, men faren for personskade er så stor at kommunen bør vurdere tvangstiltak – klipping for huseiers regning etter varsel.

.

Registreringer og problemanalyse

NB! Registreringen er pr. 2000.

Kilder for registrering av ulykker og farlige forhold

Tidligere ulykker og uhell vil ofte gi en pekepinn om farlige punkter på veinettet. Ofte er det rene tilfældigheter som avgjør hvor alvorlig resultatet av et uhell / en ulykke blir, slik at det er viktigere å registrere at en ulykke har skjedd, enn hvor alvorlig skade som har oppstått. Av samme grunn ville det vært ønskelig å kartlegge nestenulykker, dette finnes intet system for, i motsetning til hva som praktiseres i industri og luftfart.

I dette kapitlet er også tatt med en oversikt over trafikkundervisningen i skolene i kommunen.

Hva er en trafikkulykke?

Trafikkulykker defineres som ulykker med personskade på offentlig trafikkområde, der minst et kjøretøy (sykkel er kjøretøy!) er innblandet. Alle fallulykker på fortau eller i veibanen er derved definert bort, samme gjelder personskadeulykker ved motorferdsel i utmark, på bane eller privat område (privat p-plass for eksempel) – grønt område i tabellen under. Det som defineres som trafikkulykker finnes i den gule og røde delen av tabellen.

Privat trafikkområde / utenfor veg		Offentlig trafikkområde	
	Kjøretøy ikke innblandet	Kjøretøy innblandet	
	Fotgjenger – fallulykke	Ubetydelig personskade	Personskade som ikke er ubetydelig
Ikke def. som trafikkulykke	Ikke definert som trafikkulykke	Definert som trafikkulykke	Definert som trafikkulykke
Ikke rapporteringsplikt	Ikke rapporteringsplikt	Ikke rapporteringsplikt	Rapporteringsplikt
		Ikke rapportert til politiet. Ca 250 000 i året av disse rapporteres forsikringsselskapene med krav om utbetaling (på landsbasis).	Rapportert. 8 000 – 9 000 pr år i landet

Ulykker i det røde feltet er rapporteringspliktige, ulykker i det mørkerøde feltet er de som faktisk rapporteres og kommer i offentlig statistikk over trafikkulykker. Forholdet mellom disse er ukjent.

Kilder vi ikke har brukt - og hvorfor

Vi har ikke brukt et par kilder som ville gitt et viktig bidrag til registreringen. Dette er 1) skadetilfelle meldt forsikringsselskapene, og 2) trafikkskader behandlet av helsevesenet lokalt.

1. **Forsikringsrapporterte ulykker.** Stedsangivelsene i disse er i de fleste tilfelle så upresise at verdien er begrenset, svært mange kan ikke plasseres på kartet. En gjennomgang er mer arbeidskrevende enn det som det har vært rom for i prosjektet. Dette er et stort materiale, som ville ha kunnet gi en bedre oversikt over farlige punkter. Forsikringsbransjen oppgir at den får meldt ca 30 ganger flere trafikkskadetilfeller enn det som kommer fram

av offentlig statistikk. Flesteparten av disse gjelder imidlertid trolig uhell uten eller med ubetydelig personskade.

2. **Trafikkskader behandlet av lege.** Vi har muntlig diskutert med helseavdelingen en rapportering av trafikkskader derfra, for om mulig å finne farlige steder / områder for syklister og fotgjengere spesielt, og andre ulykker som ikke meldes. Som det drøftes nedenfor, er det store mørketall i politirapporterte ulykker. Helseavdelingen mente dette hadde lite for seg og at det uansett ville gi en uakseptabel merbelastning på legene.

Kilder vi har brukt

Det er i hovedsak tre kilder til kunnskap om trafikkfarer i Sunndal som vi har brukt i arbeidet med planen:

1. Vegvesenets register over politirapporterte trafikkulykker.
2. Innspill de siste år fra skoler, organisasjoner og enkeltpersoner de siste årene.
3. Folkemøter i kretsene sommeren 2000.

2 og 3 har vært en naturlig konsekvens av å bruke en lokal agenda 21-tinærming til planarbeidet. I tillegg har vi tatt med en oversikt over hva som gis av trafikkundervisning i skolene i kommunen.

1 - Politirapporterte ulykker

Alle ulykker med personskader skal meldes til politiet, disse legges inn i en database hos vegvesenet og man kan herfra kjøre ut forskjellige rapporter i tabell- og kartform. I utgangspunktet er dette et godt grunnlag for analyse, men det er en del feilkilder, som drøftes nedenfor.

Manglende rapportering gir dårlige data

Trafikkulykker som volder skade på person skal i følge vegtrafikkloven § 12, 3. ledd alltid meldes til politiet². Det er imidlertid langt fra alle rapportpliktige ulykker som blir rapportert.

Ved ulykkesmelding til AMK-sentral blir politiet automatisk varslet. Der lege blir kontaktet direkte, eller pasienten transportert til lege / sykehus av vitner eller involverte, blir politi kun varslet dersom noen av disse tar initiativ til det. Resultatet er at kun $\frac{1}{3}$ av personskadeulykkene blir meldt politiet - for en viktig ulykkestype som eneulykker på sykkel er rapporteringsgraden så lav som 1,5 %!³. Jo alvorligere ulykker, dess bedre rapportering – naturlig nok.

Helsepersonellets taushetsplikt, manglende rutiner og stor arbeidspress hos helsepersonellet er trolig viktige årsaker til at ikke helsevesenet rapporterer videre. Uvitenhet, frykt for straffefølgelse, ønske om å ikke bli innblandet og lignende er trolig motiver for at de som er innblandet ikke følger den plikt som påhviler dem etter vegtrafikkloven.

² "Har trafikkuhell medført død eller skade på person og skaden ikke er ubetydelig, skal de som er innblandet i uhellet, sørge for at politiet snarest mulig blir underrettet om uhellet. (...)"

³ Statens vegvesen: Håndbok 209 - Kommunale trafikksikkerhetsplaner, Oslo 1998, side 20.

Hvor alvorlige er ulykkene?

I statistikken deles ulykkene inn som følger⁴:

Drept	umiddelbart eller død innen 30 dager fra ulykken skjedde.
Meget alv.skadd	Skader som en tid truer pasientens liv eller som fører til varige mén av stort omfang (30-100 % medisinsk invaliditet).
Alvorlig skadd	Skader som ikke truer pasientens liv og som ikke etterlater varige mén av stort omfang. Ulykker som etterlater mindre alvorlige mén (0-30% medisinsk invaliditet) medtas her.
Lettere skadd	Skader som krever kortvarig behandling og ikke etterlater varig men av medisinsk eller yrkesmessig betydning.

Ulykker i de to første kategoriene (drept / meget alvorlig skadd) medfører stor grad av smerte, lidelse og sorg hos involverte og pårørende. I tillegg gir ulykker i disse kategoriene langtids-effekter hos innblandete som i sterk grad reduserer deres livskvalitet og ofte gjør dem til varig hjelpetrengende. Også ulykker i kategorien "alvorlig skadd" gir i mange tilfelle varige plager. Fordelingen på ulykkeskategori er vist i tabellen.

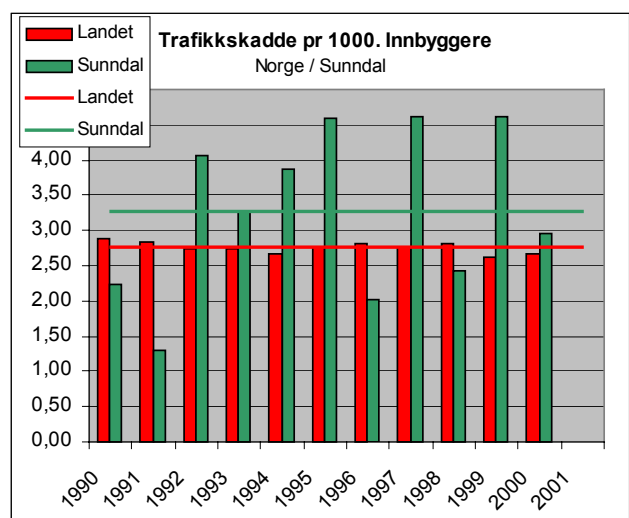
Ut fra denne tiårsperioden og kunnskapen om underrapportering av "småulykkene" kan vi altså si følgende om omfanget av trafikkuulykker i Sunndal, forutsatt at ikke rapporteringen hos oss er vesentlig bedre enn det som er dokumentert andre steder:

- ♦ *I Sunndal i skjer det i gjennomsnitt drøyt tre ulykker med personskade i måneden. 4 personer skades i disse ulykkene, det vil si omtrent en i uken i gjennomsnitt. 2/3 av disse ulykkene kommer aldri i statistikken.*
- ♦ *3 – 4 ganger i året skjer det ulykker som gir varige virkninger for innblandete eller pårørende.*
- ♦ *Omtrent en gang pr. år skjer det en ulykke der noen blir drept eller invalidisert for resten av livet.*

Vi har sammenlignet ulykkesfrekvensen (ulykker pr 1000 innbyggere) i Sunndal med landsgjennomsnittet. For perioden 1990 – 1999 er årlig gjennomsnitt for hele landet 2,77 ulykker per 1000 innbyggere, for Sunndal er tallet 3,30, nesten 20 % flere. Tallet for landet er temmelig stabilt, mens det svinger atskillig mer for Sunndal. Nedenfor er disse tallene vist grafisk.

Det er flere skadde i hver ulykke i Sunndal – 1,91 mot 1,39 på landsbasis i perioden, dette kan tolkes som at det er større andel bilulykker og mindre andel fotgjenger- og syklistulykker i Sunndal enn i landet for øvrig.

Det kan imidlertid være feil i statistikkgrunnlaget? Tallene for landet er fra Statistisk sentralbyrå, mens tall for Sunndal er fra vegvesenets databaser. Søk i SSBs kommunebaser gir vesentlig lavere ulykestall for Sunndal enn det



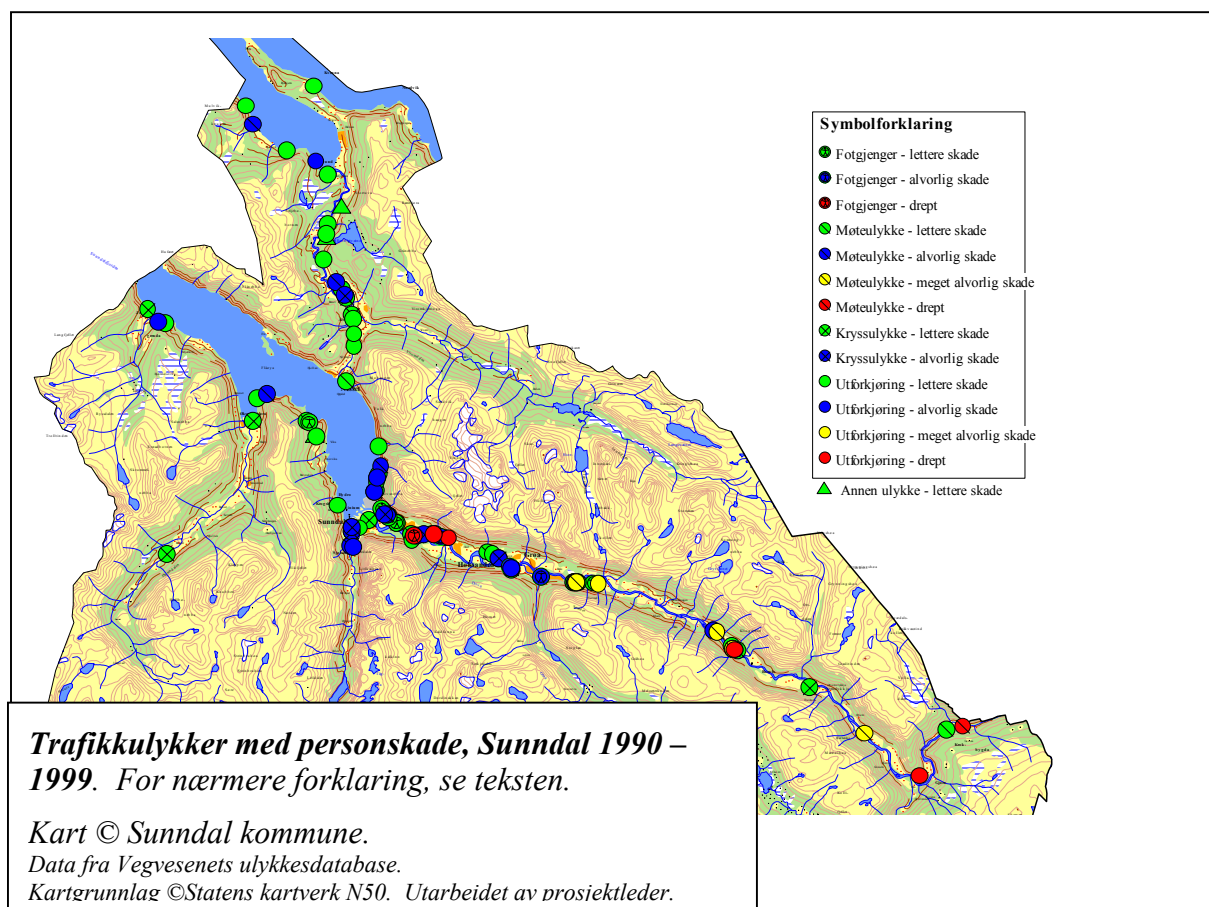
veivesenets statistikk gjør – for perioden 1994 – 98 som er søkbar der, er antall skadde per 1000 2,77 i landet og 2,34 i Sunndal – altså 15 % lavere i Sunndal enn i hele landet. Dette har trolig sammenheng blant annet med at SSB setter sluttstrek for rapportering 31.3. påfølgende år, mens vegvesenet ikke opererer med ”deadline”. (Merk: 2000 er fra SSB)

Med forbehold om usikkerheten i datagrunnlagene, kan vi konkludere med at:

Antall trafikkskadde i Sunndal er omtrent som landsgjennomsnittet i forhold til folketall, men vi har forholdsvis større andel bilulykker og mindre andel påkjørsler av fotgjengere / syklist.

Hvor skjer ulykkene?

Jeg viser til kartene nedenfor, som viser sted for og type ulykker, samt hvor alvorlige de var for perioden 1990 - 1999. I tillegg er medtatt 7 ulykker fra 1980 – 89 fra rapport over ulykkespunkter i kommunen. Kun punkter der utbedringer ikke er foretatt er medtatt herfra. Det er registrert i alt 136 trafikkuulykker i perioden. 117 av disse framgår av ulykkeskartene. Forskjellen skyldes at ulykker på kommunale og private veier ikke stedfestes i vegvesenets database.



86 % av de politirapporterte ulykkene er altså stedfestet, som kartet viser har de aller fleste av disse skjedd på riksveiene. Spesielt er det mange ulykker på Sunndalsøra, også over Ålvundeidet og på strekningen Holssanden - Grøa er det en betydelig tetthet av ulykker.

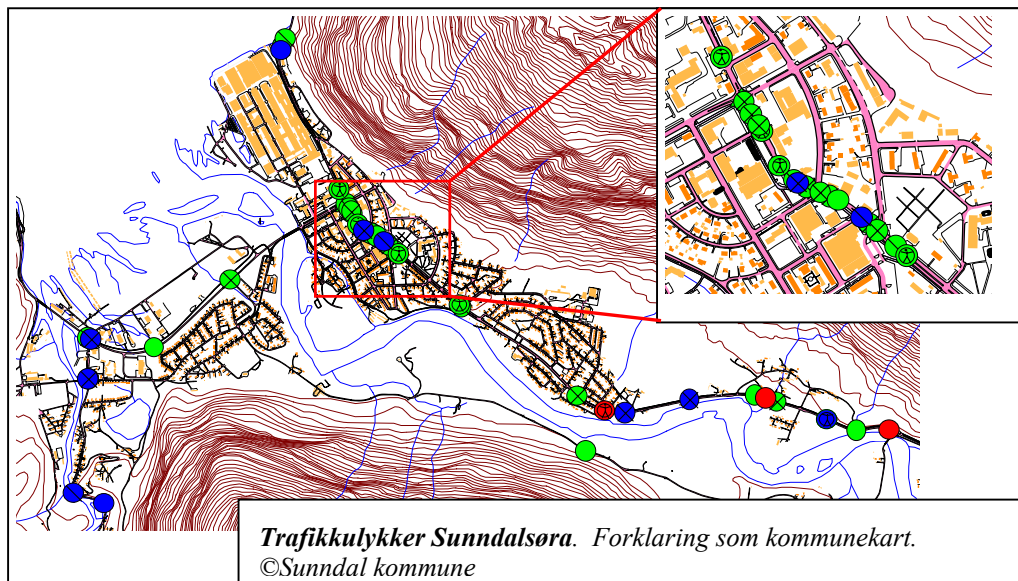
Det er bilulykker som dominerer, ulykker med fotgjengere og syklist er få. Ut fra undersøkelser er det her underrapporteringen er størst.. Det er et forholdsvis stort antall eneulykker

(utforkjøring) med bil – 38 % av det totale antallet er eneulykker. Nedenfor skal de mest belastede områdene analyseres nærmere. Dette er Sunndalsøra sentrum, Ålvundeid (R 70), Grøa (R 70) og Snøvasmølan – Litlfale.

Sunndalsøra

Ulykkene på Sunndalsøra (32 registrerte) konsentrerer seg særlig til R 70 på strekningen rundkjøringen (kryss R 62) til fotgjengerovergangen v/ Hov kirke. Det er skjedd 18 registrerte ulykker (2 per år i snitt) på denne strekningen. Av disse er 3 fotgjengerulykker, 2 øvrig (syklist?) og de øvrige bilulykker, kun kryssulykker med unntak av 1 utforkjøring. Krysset Sunndalsvegen / Fagerhaugvegen har en fotgjenger- og en kryssulykke i perioden, strekningen Hagavegen - Brandeinan har tre ulykker - to kryss- og en fotgjengerulykke. Nordmørsvegen v/ Litl-Harry'n har likedan tre ulykker, en møte, en forgjenger- og en annen ulykke.

3 av 5 fotgjengerulykker på strekningen Øra – Holssanden har skjedd i gangfelt. Dette er dessverre ikke overraskende – der fotgjengerfelt finnes, vil de fleste nytte disse, slik at fotgjengertrafikken er kanalisert hit. Jo flere fotgjengere som krysser et sted, jo større sjanse for påkjørsel. Ikke alle bilister overholder vikeplikten for fotgjengere i gangfelt, eller de er uoppmerksomme – i det ene fotgjengerfeltet (kryss Sunndalsvn / Skolevn.) er også siktforholdene vanskelige på grunn av manglende bakgrunn.



Mange påkjørsler av fotgjengere skjer i fotgjengerfelt, ingen er registrert akkurat her. Syklister i fotgjengerfelt oppleves av mange bilister som et problem, men i flg statistikken har ikke det skjedd ulykker med dette. Som bildet viser, blir imidlertid situasjonen fort uoversiktlig og kaotisk. Så kanskje lykken er bedre enn forstanden?

*FOTO: ©SUNNDAL
KOMMUNE /CBJ*

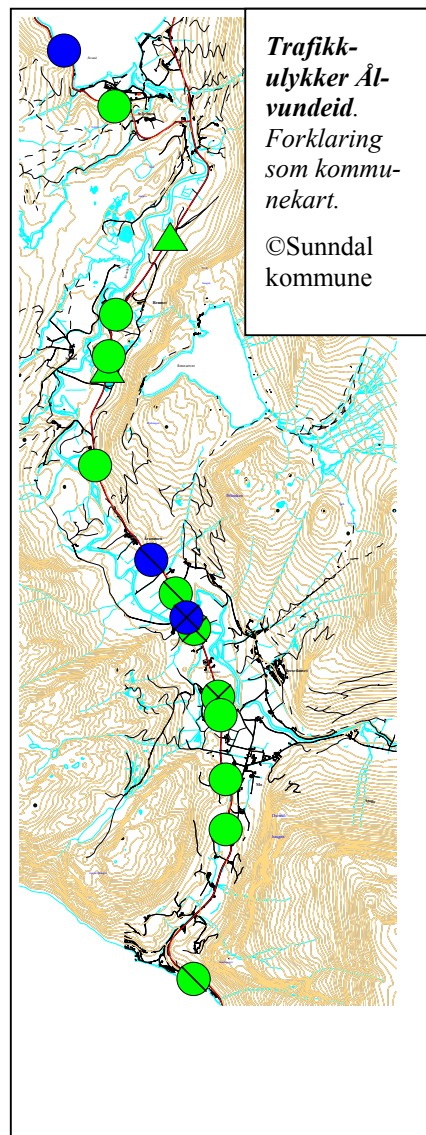
Ålvundeid (R 70)

R 70 fra Modalene til Reinset har relativt hyppige ulykker. Dette er utforkjørings- og kryssulykker med bil i all hovedsak. Stort sett er dette ulykker med lettere personskade. Tallene tyder på at det er forhold som gjør strekningen utsatt, og at selv om det ikke har vært fotgjengerulykker på strekningen, kan det være grunn til å prioritere gang- og sykkelvei her. Det er vanskelig å peke på bestemte forhold ved veiens beskaftenhet som årsak til ulykkene.

Ålvundfjord (R 670 og R 70)

På R 670 er det – trass i i fergetrafikken og relativt lav veistandard – ikke registrert ulykker i perioden.

Det har vært 5 utforkjøringsulykker på R 70 i perioden, spredt over strekningen Ålvund – Mulvik.

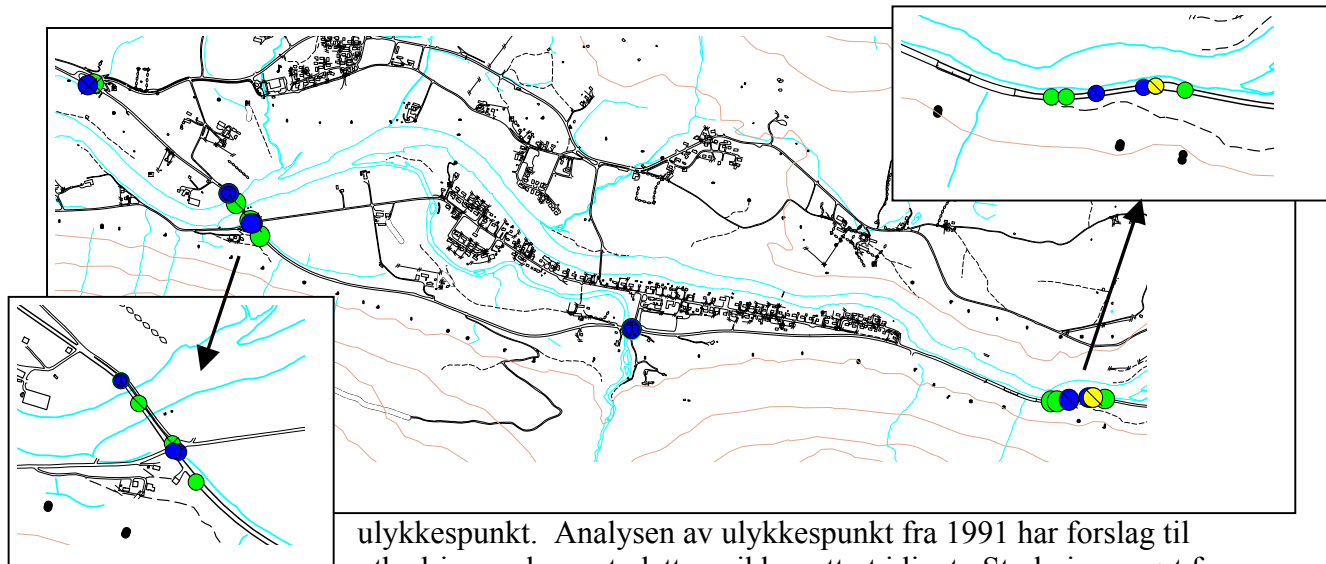


Kryss Hoåsvegen (FV) og R70 ved Løykjabekken. Vegetasjon i sikktrekanten hindre sikt opp bakken, fare for frontkollisjon om noen på vei ned er i ferd med å kjøre forbi.

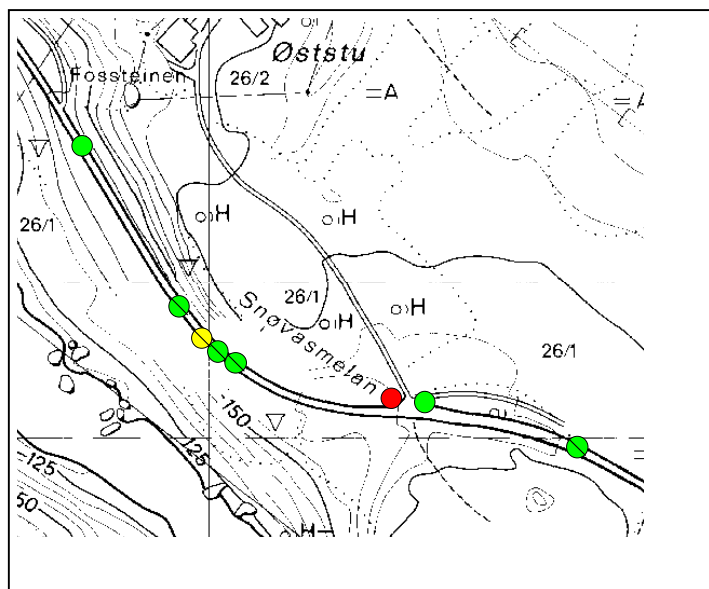
Bilen står på stopplinja (vikepliktsregulert kryss), den er en høy varebil og vegetasjonen har vokst mer enn en halv meter siden bildet ble tatt i fjor.

Grøa (R 70)

Strekningen Løykjabekken – kryss Grøavn. (inkl Elverhøy bru) og strekningen øst for rasoverbyggene på Grøa nord er ulykkesbelastet. Elverhøy bru (smal bru) – kryss Grøavn. er et



ulykkespunkt. Analysen av ulykkespunkt fra 1991 har forslag til utbedring av krysset, dette er ikke satt ut i livet. Strekningen øst for rasoverbyggene har også en opphopning av utforkjørings- og møteulykker. Denne strekningen er svært utsatt for isdannelse på veien ved høyere temperaturer enn veinettet ellers, kombinert med ugunstig kurvatur. Skiltet med "glatt vei". Krysset R70 / F313 Hoåsvegen v/ Løykjabekken er uoversiktlig pga manglende rydding (bilde forrige side), ingen registrerte ulykker men mange observerte "nære på-situasjoner".

Snøvasmølan – Litlfale (R 70)

Dette har vært en svært ulykkesutsatt strekning med flere alvorlige ulykker (delvis og etter registreringsperioden). Dårlig kurvatur, feil dosering og dårlig markerte svinger forklarer en del. Skiltet "farlig sving" og markering av en av svingene.

Videre har man hatt noen alvorlige ulykker (også før og etter kartleggingsperioden) som vanskelig kan tilskrives veistandarden forbi Myren camping – Litlfale, her er det oversiktlig og ingen krappe kurver. (Utenfor detaljkartet).

2 og 3 - Innspill og folkemøter

Disse er slått sammen her, da de i stor grad går på samme forhold. For detaljer vises til vedlegg 2 Foreslåtte tiltak og vedlegg 3 - Folkemøter. Tidligere innspill inngikk i innledningene til folkemøtene, slik at disse er dekket i møtereferatene.

Ved denne type innsamling av data får man informantenes subjektive oppfatning av hva som oppleves utrygt - dette er ikke nødvendigvis det samme som de forhold som reelt sett er farligst. På den annen side gir denne type registreringer informasjon som bidrar til å fylle hullene i datagrunnlaget og de bidrar til å gi en del av de data som registrering av ikke-politirapporterte ulykker og nestenulykker kunne ha gitt, om de hadde eksistert.

Det som umiddelbart er iøynefallende er at det er lite sammenfall mellom analysene som kan gjøres ut fra ulykkeskart- og statistikk, og det som har kommet fram i denne sammenhengen. Et unntak er den påpeking av råkjøring som problem som er kommet fram i de fleste folkemøtene. Dette finner vi igjen på ulykkesstatistikken ved at utforkjørings- og møteulykker utgjør en stor andel av ulykkene. Også ønskene om GS-vei langs riksvegen på Ålvundeid har støtte i statistikken, selv om ulykkene på denne strekningen ikke har involvert fotgjengere.

Forhold som går igjen

Det er en del forhold som er gjengangere når en går gjennom referatene fra folkemøtene:

- Motorkjøretøy holder for stor fart og tar i for liten grad hensyn til myke trafikkanten
- Tungbiler / yrkesbiler er verstinger
- Kontroll (politi) mangler
- Syklister og fotgjengere følger ikke trafikkreglene og skaper farlige situasjoner
- Ønsker om fartsreduksjon i boliggate
- Høye hekker som gir redusert oversikt i kryss (spesielt Ørakretsene)
- Ønske om belysning og / eller gang- og sykkelveger, også langs veier med beskjeden trafikk
- *Det går også igjen at det er liten sammenheng mellom registrerte ulykker og de steder og forhold publikum opplever problematiske. Mens statistikken viser at bilulykker dominerer mer enn hva de gjør på landsbasis og at den største konsentrasjonen av ulykker er i Sunndalsvegen mellom rundkjøringa og Hov kirke, er publikum overveiende opptatt av sikkerhet for fotgjengere og syklister langs veier med få eller ingen registrerte ulykker.*



At sykkelfeltet er en del av kjørebane og at det er farlig og forbudt å sykle mot kjøreretningen, er ukjent for mange. Merk hjelmen på styret...



Statistikken sier intet om skadefrekvens for yrkesbiler. Samtlige folkemøter har negative meldinger om kjøreadferden deres. Et lite eksempel...

Begge fotos: © SUNNDAL KOMMUNE / CBJ

Kretsene

Nedenfor en kort omtale av det som ble prioritert som viktigst i de enkelte folkemøtene, eventuelt med tilføyelser fra arbeidsgruppa.. Enkelte folkemøter ønsket ikke å prioritere, det er også kommet inn innspill fra andre hold som kan være viktige.

Furu / Holssanden

Møtedeltakerne prioriterte følgende 3 som de viktigste:

Utfordring	Løsning
1. Usikret / dårlig sti avkjøring Hol - Sunndal bil-skade	Bedre dekke, autovern mot riksveien, belysning.
2. Mørk og vanskelig å bruke GS-veien Holssand - Grøa i mørke	Gatelys
3. Forbedre innkjøringen til Holssanden	Avkjøringslomme (fra Øra), forbikjørings- / busslomme (mot Øra), belysning av krysset.

Gjøra

Møtedeltakerne prioriterte ikke tiltak. Det vises til møtereferat og tiltaksliste. Mange av de forhold som går igjen i flere møter (se foran) ble tatt opp her.

Grøa

Møtedeltakerne prioriterte ikke tiltak. Det vises til møtereferat og tiltaksliste. Mange av de forhold som går igjen i flere møter (se foran) ble tatt opp her.

Sunndalsøra

Møtedeltakerne prioriterte følgende 2 som de viktigste:

Utfordring	Løsning
Trafikken til og fra skolene i Sandeområdet	Regulere trafikken til og forbi skolene. Viser til div innspill tidligere og i møtet.
Fartsnivået i Sunndalsveien	Fartsdempende tiltak, ombygging av vegen, jfr foreslåtte tiltak over.

Øksendal:

Møtedeltakerne prioriterte følgende som de viktigste:

Utfordring	Løsning
1. Trygge skoleveier	– Senke fartsgrensen på fylkesveien, kombinert med fysiske tiltak (S-laget - Brekklykkjo) – Utbedre Øyastien – Utvide 60-sone i Jordalsgrenda (ved Sjyno)
2. Trygt leikemiljø for elevene ved skolen	– Senke fartsgrensen på fylkesveien (30 forbi skolen), kombinert med fysiske tiltak (humper, bedre / høyere gjerde mot ballplass)

Ålvundfjord

Møter prioriterte følgende:

Utfordring	Løsning
1. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda.	GS-vei på hele strekningen Ålvundfoss til Drøppingskiftet, med gatelys.
2. Fartsgrensene ikke i forhold til vegstandard og blandet trafikk.	60-sone på RV 670 forlenges - på hele strekningen fra Ålvundfoss til Drøppingskiftet.
3. Fare for å sykle seg ut i kryssende bekker	Rekkverk + gjerde(autovern er utilstrekkelig) mellom veg og bekk følgende steder: - ved skolen (innkjøringa, mot GS-veg) - RV670 - ved "Meieribekken" (Lauvåbekken) - RV 670 - ved Ålvåa (RV 70) Dessuten rekkverk e.l. for å stenge snarveg over busslommen v/ Handlarstuhamrane sør.

Ålvundeid

Møtedeltakerne prioriterte følgende 3 som de viktigste:

Utfordring (poeng ⁵)	Løsning
1. Trygg (skole-)vei for fotgjengere og syklistar Åram - Leikvoll - skolen (17 p)	Busslomme Åram, GS-vei, 60 km/t fartsgrense
2. Trygg (skole-)vei for fotgjengere og syklistar Børsetlauvet - skolen (11 p)	GS-vei, sikre brua, utbedre vei i Børsetlauvet, skoleskyss for de minste
3. Trygg kryssing v/ Leikvoll (4 p)	Under- (over-?)gang

Andre innspill

Det har kommet inn en del innspill utenom folkemøtene. Det vises til den fullstendige innspill- og tiltakslisten (vedlegg 2), der innspill fra andre inngår i listen.

4 - Skolenes trafikksikkerhetsarbeid

Skolene i kommune er i samband med planarbeidet bedt om å gi en kort tilbakemelding på om, og i hvilket omfang, undervisning om trafikk og trafikksikkerhet blir gitt ved skolene. Dette ut fra en antakelse om at trafikkopplæring i skolen kan ha en effekt på adferd i trafikken og derved på trafikksikkerheten.

L97 – tynn på trafikksikkerhet

Bakgrunnen for spørsmålet er den beskjedne plassen trafikk(sikkerhets-)opplæring tilsynelatende har i læreplanverket. I læreplanens generelle del nevnes trafikk som et emne under "samfunn og samtid", som sammen med "individ og samspill" er de to tverrfaglige kunnskapsområdene som skal integreres i alle fag.

⁵ Det ble ikke utarbeidet noen felles prioritering. Prioritering er gjort ved å gi 3 poeng for det som er ført som 1. prioritet, 2 for 2. og 1 for 3. og deretter summere poengene for den enkelte utfordring fra de innleverte skjemaene og rangere ut fra det.

I læreplanene for enkeltfag er trafikk kun sporadisk nevnt, trass i at dette er et emne som i følge generell del skal integreres i fagene:

- I læreplanen for samfunnsfag er trafikk kun nevnt i 1. og 2. klasse, ikke for høyere klassetrinn.
- Trafikk er *ikke nevnt* i læreplanen for natur- og miljøfag (burde ligge nær å ta opp i fysikk)
- I matematikk er trafikk nevnt i 10. klasse som eksempel på et av flere områder der elevene skal kunne anvende matematiske analyseverktøy.

Vi har ikke sett på andre fag enn samfunnsfag, natur- og miljøfag, matematikk, eller på læreplanverket for videregående skole.

I flg Trygg Trafikk⁶ gjenspeiles det overstående også i lærebøker og undervisningsopplegg. Dette stemmer overens med de svar som vi har fått fra lærere, og med egne barns lærebøker og undervisning.

Samtidig åpner det som står i L97's generelle del for å trekke trafikk inn i undervisningen i mange fag. Trafikk er også obligatorisk emne ved lærerskolene. At trafikk har den plassen det har i generell del sammen med den vekt L97 legger på refleksjon, gir et godt fundament, om bare lærebokforfattere, lærere og skoler vil bygge på det. Så lenge dette tverrfaglige emnet ikke har høyere status i fagplaner og læreplaner enn det har nå, er det opp til den enkelte lærer, skole og kommune i hvilken grad skolen gir trafikkopplæring.

Undervisning i trafikksikkerhet ved den enkelte skole

Trygg trafikk opplyser at de er i ferd med å utarbeide et tverrfaglig undervisningsopplegg for grunnskolen med utgangspunkt i L97's generelle del. Her skal trafikkundervisning integreres i natur- og miljøfag, samfunnsfag og i KRL. Dette opplegget skal være klart til å tas i bruk fra starten av skoleåret 2001 – 2002.⁷

Furu skole (74 elever pr. mars 2001, 1 – 7)

Mange av elevene bruker sykkel for å komme til skolen. Skolen har derfor valgt å arrangere "Sykkeldens dag" (vedlikehold av sykkel, trafikkteori og ferdighetsprøve) på alle klassetrinn. 1. - 4. klasse har trafikkopplæring i forbindelse med utedagen (1 dag / uke). De går langs GS-veien langs RV 70, men må krysse denne for å komme dit.⁸

Gjøra skole (25 elever, 1 – 7)

Gjøra skole ligger ganske skjermet fra hovedvei, 20 av elevene har skoleskyss, resterende bor skjermet fra hovedvei. Det skolen har av trafikkopplæring i undervisningen er stort sett det vesle som står i L97. Sykelopplæring har skolen ikke sett på som viktig ut fra overstående.⁹

Husby skole (52 elever, 1 – 7)

Alle klassene skal ha trafikk som tema til våren. Skolen har avtalt å samarbeide med Sunndalsøra veg- og trafikkstasjon om dette. I tillegg har FAU arrangert temakveld om refleks, hjelm og adferd i trafikken.¹⁰

⁶ Kim Håkonsen, Trygg Trafikk, pers. medd. februar 2001

⁷ Som forrige

⁸ Rektor Mari Kindsbrekken, 16.02.2001

⁹ Rektor Mari Anne Husby, 14.02.2001

¹⁰ Som forrige

¹⁰ Rektor Mari Kindsbrekken, 16.02.2001

Løykja skole (90 elever, 1 – 7)

Skolen arbeider med trafikksikkerhet i form av trafikkregler og minner elevene på hva som er viktig når de skal ut å gå / sykle i trafikken. Dette gjelder for alle klassetrinn. I 1. og 2. klasse er det lagt vekt på det å være fotgjenger og på bruk av refleks.¹¹

Sande skole (240 elever, 1 – 7)

Sande skole har i 2000 - 2001 et eget opplegg i trafikk i samarbeid med NAF og politiet. Se vedlegg. I tillegg vil skolen på vårparten ha en sykkel dag, trolig i samarbeid med NAF.¹²

Sunndal ungdomsskole (279 elever, 8 – 10)

Ungdomsskolen har lite trafikksikkerhetsopplæring i sine planer. *"Merkelig nok!"* som en av respondentene svarer.

Innsatsen begrenser seg stort sett til utdeling av refleks. Ellers blir temaet indirekte behandlet gjennom undervisning om rusmidler (promillekjøring), gjennom regneeksempler hentet fra trafikken i matematikk (fart osv.) og gjennom temaet lov og rett i samfunnskunnskap (lovbrudd i trafikken).¹³

Tredal skole (145 elever, 1 – 7)

1., 2. og 3. klasse har opplæring for gående i trafikken i forbindelse med at de har en tur dag per uke der de bruker vei og gater for å komme til bestemmelsesstedet. Det har de fleste år vært refleksaksjon i 1. og / eller 2. klasse. 4. klasse har sykkelprøve i samarbeid med Biltilsynet / veistasjonen. I matematikk har 6. klasse ei registreringsoppgave i forbindelse med kjøring av elever til og fra skolen. Den er blitt brukt som grunnlagsmateriale for å sette fokus på nødvendigheten av å kjøre elevene til skolen og holdningsarbeid rettet mot foreldra, dessverre med magert resultat. Skolen har vært opptatt av biler som står og går på tomgang i kalde perioder i forbindelse med levering / henting av elever.¹⁴

Ålvundeid skole (42 elever, 1 – 7)

Skolen har ikke gitt tilbakemelding, men har deltatt aktivt i planarbeidet gjennom innspill og folkemøter.

Ålvundfjord skole (39 elever, 1 – 7)

Skolen underviser etter egen plan for trafikkundervisning med utgangspunkt i lokale forhold. I 1. – 5. klasse er målet å mestre trafikkforholdene i bygda gjennom undervisning og praktiske øvinger. Tema er adferd i trafikken (rett side av veien, oppførsel på bussholdeplass, GS-vei, gangfelt etc), viktige skilt og merking, trafikkregler, sikkerhetsutstyr (hjelmer). I 6. – 7. klasse legges vekt på mer tekniske forhold – førstehjelp, reaksjonstid, vedlikehold av sykkel og videoreføring og påbygging av kunnskapen fra 1. – 5. Skolen arrangerer årlig trafikk dag i samarbeid med politiet.¹⁵

¹⁰ Rektor Mari Anne Husby, 14.02.2001

¹⁰ Rektor Ståle Solgard

¹¹ Konstituert rektor Gerd Dragseth, 15.02.2001

¹² Rektor Kåre Brendryen, 06.02.2001

¹³ Asbjørn Innerdal, trinnleder 9.kl

¹⁴ Rektor Magne Kvande, 14.02.2001

¹⁵ Plan for trafikkundervisning ved Ålvundfjord skole, udatert

Oppsummering – konklusjon

Kjøretøyulykker dominerer

Ut fra ulykkesstatistikken dominerer kjøretøyulykker langs hovedveiene, det kan pekes ut noen få strekninger og punkter der det er trolig at fysiske tiltak kan bedre sikkerheten. Dette er i tråd med nyere forskning – SINTEF¹⁶ har nylig vist at bare ca 25 % av kjøretøyulykkene kan *delvis* tilskrives fysiske forhold ved veien.

”Uforklarlige” ulykker – føreradferd er sentral

Ut fra vegstandard og ulykkesmønster er det en stor andel ulykker der man ikke uten videre kan finne noen forklaring i fysiske forhold ved veien eller trafikksituasjonen. Undersøkelser, både norske og utenlandske^{17,18}, tyder på at faktorer som tretthet, rus og høy fart er viktige forklaringer på denne type ulykker – tretthet trolig viktigst. Av 30 ulykker langs E6 i Hedmark som er analysert er tretthet direkte årsak til 20 % og medvirkende til 47 % til - med den store gjennomfartstrafikken i Sunndal er det sannsynlig at vi har lignende forhold. SINTEF-undersøkelsen viser at for *”29% av ulykkene er avsovning den mest sentrale forklaringsfaktoren. Førerens evne til å mestre glatt føre, sporet veg og iskanter har også vært medvirkende forhold i rundt en fjerdedel av ulykkene. Illebefinnende, selvmord, ruspåvirkede og spenningssøkende førere er sentrale faktorer i flere av ulykkene. Førernes kjøreprestasjoner med bakgrunn i førerens tilstand, motiver og ferdighetsnivå er de sentrale risikofaktorer.”*

Det er her vanskelig å sette inn tiltak lokalt – det må i tilfelle igangsettes og koordineres av sentrale myndigheter.

Utrygge myke trafikanter, men få ulykker med disse

Publikum er opptatt av at sikkerheten for gående og syklister i nærmiljøet, på vei til skole, fritidsaktiviteter og butikk er for dårlig. Ut fra ulykkesstatistikken er det ikke støtte for at vi har store trafikksikkerhetsproblemer som berører de myke trafikantene. Dette misforholdet mellom statistikk og publikums opplevelse kan ha flere mulige forklaringer:

- **Feil virkelighetsoppfatning** hos publikum. Det oppleves urealistisk trygt å forflytte seg i en bil, mens man kanskje opplever passerende kjøretøy som en større trussel enn de ei realiteten er når man ferdes som fotgjenger.
- **Opplevd fare – virkelig eller ei - skjerper aktsomheten** og fører til trygg adferd, opplevd trygghet det motsatte. Myke trafikanter frykt kan gjøre at de ferdes med aktsomhet, mens den opplevde trygghet ved bilkjøring kan svekke aktsomheten mer enn bra er. Der ved skjer det forholdsvis færre ulykker med myke trafikanter enn med kjørende ved en samme objektive risiko.
- **Underrapporteringen** er større for ulykker med fotgjengere og syklister enn for kjøretøyulykker, særlig når det er lettere skade. Ofte transporteres en påkjørt fotgjenger / syklist til lege av den annen part i uhellet, uten at politiet varsles. Eneulykker på sykkel rapporteres sjelden. Se foran - Manglende rapportering gir dårlige data, side 26.

¹⁶ Kan vi forklare de uforklarlige ulykkene? Forsker Dagfinn Moe, SINTEF, 1998 (STF22 A99559)

¹⁷ Se forrige

¹⁸ Trafikken og vi (www.tryggtrafikk.no) 9.4.2001: *En av ti ulykker skyldes tretthet* og samme 24.1.2001: *Tretthet årsaker til ulykker*

Selv om statistikken viser at ulykker som involverer myke trafikanter er sjeldne i Sunndal, betyr ikke det det samme som at man ikke skal vurdere tiltak for disse. Som sagt kan det være en del systematiske feil i statistikken, og innspill fra publikum må betraktes som en slags, riktignok dårlig, registrering av nestenulykker. Innspillene bør også være en viktig del av grunnlagsmaterialet. Videre er det et mål i seg selv å redusere opplevd utrygghet, så lenge dette ikke får andre og større negative konsekvenser, som redusert aktsomhet som igjen kan bidra til ulykker.

Trafikkunnskap = overlevelsesferdighet, men hvor er skolen?

Med tanke på den store rolle føreren og samspillet mellom trafikkantene er vist å spille som ulykkesfaktorer, er det underlig hvor lavt trafikkunnskap og –ferdighet er prioritert i grunnskolen. Dette er eneste forum der det vil være mulig å innarbeide en grunnleggende, felles trafikkforståelse, noe som må sies å være ”overlevelseskunnskap” i dagens norske samfunn.

Trafikkarbeid og trafikkmønster

Ut fra målsettingene med planen burde en analyse av dette vært en viktig del av analysen. Det har ikke vært mulig å prioritere dette, og det må derfor utstå til neste rullering. Noen få punkter går an å peke på:

- Bedriftene inkl. skolene på Sunndalsøra har svært varierende start og slutt på arbeidsdagen. En bedre koordinering vil gi større mulighet for funksjonelle kollektivløsninger.
- Sunndalsøra har en struktur som langt på vei gjør bilbruk unødvendig i det daglige. Dette bør kunne utnyttes.
- Rutebilletbudet har blitt dyrere og dårligere de seinere år. Siden 1980, da prisreguleringen opphørte, har kollektivtakstene blitt tredoblet i forhold til konsumprisinndeksen. En ond sirkel opptår:
Reduserte tilskudd → dyrere billetter → færre reiser → dårligere inntjening → rutetilbudet reduseres → folk bruker bil → ennå færre reiser → dårligere inntjening → ...
En tilleggseffekt er at grupper som ikke disponerer bil (unge og eldre) får mindre mulighet til å nytte sentrale samfunnsgoder.



Skolevegen – oppleves som kaotisk og farlig, men ingen registrerte ulykker. Planen foreslår å utvide gangarealet på bekostning av kjørebane, fotgjengerkryssing midt på langstrekket og fysisk skille mellom gangareal og kjørebane.

Om foreldrene ikke kjørte ungene på skolen, ble forholdene vesentlig bedre.

© Sunndal kommune - CBj

Vedlegg

Vedlegg

Vedlegg

Liste over vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over prioriterte tiltak (i heftet)

Vedlegg 2: Oversikt over alle forslag (separat hefte)

Vedlegg 3: Referat fra folkemøter (separat hefte – utrykt vedlegg)

Vedlegg 3 et tidligere utsendt til alle som har deltatt på folkemøtene.
Det sendes kun ut på forespørsel

Samtlige vedlegg finnes på Sunndal kommunes nettsted:

<http://www.sunndal.kommune.no→miljø og næring→lokal agenda 21>

Vedlegg 1 – prioriterte tiltak

Dette er en detaljering av den politisk vedtatte handlingsplanen (Feil! Fant ikke referansekilden., side 9 og videre) slik den er vedtatt i Sunndal kommunestyre sak XX/01 05.02.2002

Tiltakene er vist etter følgende prioritering:

- 0) Strakstiltak - gjennomføres innefor eksisterende budsjetttrammer i 2002 / 2003.
- 1) Tiltak i inneværende planperiode som er innarbeidet i budsjett for 2002 / 2003.
- 2) Tiltak i inneværende planperiode som søkes innarbeidet i økonomiplan / langtidsbudsjett 2003 - 2006.
- 3) Tiltak som vurderes inn i økonomiplan / langtidsbudsjett ved framtidige rulleringer.

I vedlegg 2 – alle forslag – finner du en mer detaljert oversikt over tiltakene.

I tillegg til opplysningene i dette vedlegget (vedl. 1), finner du i vedlegg 2 opplysninger om hvordan forslaget har kommet fram, og om hvordan de eventuelt er prioritert fra skolens og / eller folkemøtenes side. Her finner du også liste over de forslagene som er avvist.

Vedlegg 2B viser merknadsbehandlingen etter at planen var på høring.

I vedlegg 3 finner du referat fra folkemøtene.

Vedlegg 2 og 3 er separate hefter. Både plan og vedlegg finner du på kommunens nettsted: www.sunndal.kommune.no → miljø og næring → lokal agenda 21 → trafikksikkerhetsplan.

”Samletiltak”

I tiltakslista (vedl. 1) finner du noen ”samletiltak”. Hvilke enkeltforslag og -innspill som er samlet i hvert av disse, finner du i vedlegg 2. Dette gjelder:

- Kartlegging av reisevaner (gjennomføres høst 2001 og høst 2005) for å sjekke måloppnåelse.
- Informasjon for å påvirke adferd i trafikken - HK-04 (prioritet 0 – informasjon i samband med denne planen) og HK-05 og 06 (trafikkundervisning i skolen og informasjon rettet mot trafikkantene).
- 30-km grense i boligstrøk: HK-01 (gjennomgang av disse – prioritet 1) og HK-02 (opprettelse inkl. fartshumper, evt. fjerning ut fra HK-01 – prioritet 2)-
- Tilrettelegging av busslommer: HK-04 (prioritet 0) - gjennomgang v/ skolekontor, vegvesenet og Team Møre – prioritet 0.
- Gjennomføring av reguleringsplan Sande (SØ-001 – prioritet 2) som med tilpasninger vil løse de aller fleste av de problemer som er reist i forbindelse med trafikkmønsteret her.

Øvrige tiltak

I vedlegg 2 finner du også lister over følgende:

- Tiltak som er blitt gjennomført i løpet av planprosessen.
- Tiltak som er foreslått, men vurdert uaktuelle.

Vegvesenets veileder foreslår en detaljert inndeling av tiltakene etter type.. Vegvesenets typeinndeling er vist som egen kolonne i tabellen:

T.red	- trafikkreduserende tiltak
Org	- organisatoriske tiltak
K-veg	- tiltak kommunalt veinett
S-veg	- tiltak riksveier / fylkesveier
Plan	- lokalisering, arealbruk
Skole	- trafikkopplæring i skolen
Info	- trafikantinformasjon
Ktr	- kontroll og overvåking
Annet	- andre tiltak

Tiltakene er sortert etter ansvarlig og deretter etter prioritering innen gruppen. I kolonnen for budsjettansvarlig er følgende forkortelser brukt:

TM	Team-Møre (rutebilselskapet)
POL	Politiet
SK	Sunndal kommune
SVV	Statens vegvesen

Merk at planen kun er bindende for tiltak der kommunen har budsjettansvar. *For andre aktører et planen å se på som kommunens ønske.*

Prioritet 0 – strakstiltak

Dette er tiltak som er vurdert å kunne gjennomføres uten videre planlegging av noe omfang.

Kommunale tiltak har dekning i økonomiplan 2002 - 2005

Strakstiltak - kommunens ansvar			Sortert etter krets	
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
Org	Vurderingsgrunnlag for å se om plan- gjennomføring har effekt på reisevaner	Kartlegge reisevaner	5	Engasjere videregående skole til å kartlegge reisevaner.
Info	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Informasjon gjennom høring av planen og "folkeutgave" av planen samt t Sunnal kommune melder seg inn i og utnytter infomateriell fra "Bilist 2000".	-	0
K-veg	I Holssandkrysset kan opptå farlige situasjoner pga møtende trafikk / blen- ding, kryssende fotgjengere, haikere og busser som stopper for av- / påstigning.	Gatebelysning i Holssandkrysset	25	0
K-veg	Biler kjører inn på skoleområdet på Furu skole i skoletida. Løykja har forbud.	Etablere innkjøringsforbud på Furu skole i skoletida, flytte søppelkasser	3	Bør man sørge for ensartet skilting på alle skolene?
K-veg	Dårlig rekkverk på bru over bekk v/ pumpehus Holssand, barn kan falle gjennom, endene utgjør påkjøringsfare for syklistene.	Forbedre rekkverk bru over bekk ved pumpehus Holssanden	5	0
Annet	Busstopp v/ Ottemsbrua er farlig	Flytt busstoppen ved Ottemsbrua til eks. avkjøringslomme 100 m mot Ø	-	Dette er bare å gjøre!
K-veg	Utforkjøringsfare Jenstadlia	Autovern	-	Vurderes - evt. inn i driftsbud- sjett, berlastes ikke trafikksik- kerhetsplan
K-veg	Uoversiktlig kryss Jenstadlia - Fjell- gardsvegen	Trafikkspeil	-	Vurderes - evt. inn i driftsbud- sjett, berlastes ikke trafikksik- kerhetsplan
K-veg	Kjøring på skoleplassen i skoletida (Tredal skole)	Skilte innkjøring skoleplass innkjøring forbudt i skoletida	2	Gjøres ved alle skoler (En del, bl.a. Sande, Løykja, Furu - har skilt) - skriv til foreldre.
Info / Ktr	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Melde kommunen inn i T2000. Info til kommunale førere og befolkningen.	-	T2000 er siden lagt ned....
Org	Foreldrekjøring skaper utrygge forhold på skoleveien (Tredal skole)	Kampnje mot foreldrekjøring - alle skoler	-	0
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Ustruku- rert kryssing av Fagerhaugvn (elever)	Gangfelt Fagerhaugvegen / Skoleve- gen	5	Merket opp når det er mildt nok
Ktr	Sande skole - trafikkforhold. En del "avikere" (godt voksne...) tar ike hensyn til det kaotiske trafikkbildet	Politikontroller langs veiene inn mot skolen	-	0
Ktr	Sande skole - trafikkforhold. Trafikkbil- det rundt skolene er kaotisk, innkjøring til p-plasser krysser fortau / andre G/S- arealer	Skolepatrulje eller lignende i skoleom- rådet	-	Skolen må vurdere og evt. gjennomføre
K-veg	Sande skole - trafikkforhold.	Bedre belysning ved Misjonshuset	15	0

Strakstiltak - kommunens ansvar			Sortert etter krets	
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Dårlige siktforhold i kryss Skolevegen / Fagerhaugvegen	Beskjære hekk - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger	-	Problem med tvangsgjennomføring er kommunens kapasitet. Bør vurdere en kampanje.
K-veg	Sande skole - trafikkforhold. Dårlige siktforhold i kryss Hagavegen / riksvegen	Beskjære hekk - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger	-	Problem med tvangsgjennomføring er kommunens kapasitet. Bør vurdere en kampanje.
Annet	Sande skole - trafikkforhold. Stans og snuing i skolevegen ved av og påstigning utgjør fare	Oppfordre foreldre til å slutte å kjøre barna med mindre det er reelle behov	-	Gjennomføring av reg.plan bør gjøre dette unødvendig. Kampanje inntil reg.plan gjennomført? Skole- / foreldreansvar
K-veg	Tredal skole - trafikkforhold	Beskjære hekker og trær - finne tvangshjemmel om huseier ikke besørger	-	Problem med tvangsgjennomføring er kommunens kapasitet. Bør vurdere en kampanje.
K-veg	Tredal skole - trafikkforhold	Skilt "barn i trafikken" Tredalsvegen og Litldalsvegen	3	0
K-veg	Manglende gatelys på GS-veg Håsenvn - Tredalsvn, mørkredde bane velder hovedvn. i stedet	Gatelys på aktuell strekning.	10	0
K-veg	Busslomme v/ Tredal skole brukes som p-plass	Skilte busslomme, + skriv til foreldre	2	0
Org	Skolebarn på Åram må vente på skolebuss / gå av skolebuss på riksveien	Bussen kjører gjennom tunet på Åram	-	Tas opp med HOB og beboere snarest
K-veg	Barn på sykkel raser fra GS-vei ut i bilvei uten å se seg for (Børsetlauvet)	Sluser der gangstier munner ut i bilveg i Børsetlauvet	-	Ord. vedlikehold
K-veg	Dårlig vegbane med humper og høgtstående kumlokk i veiene ei Børsetlauvet - farlig for syklister	Bedre vedlikehold av veien	-	Ord. vedlikehold
K-veg	Farlig kryss Modalane	Senke terreng mot Sunndalsøra for bedre sikt den veien	5	0
K-veg	Forbedre forhold busslomme / GS-vei kryss Handlarstuhamrane / R670	Lage trafikkøy og evt. sluse som bremser syklister	20	0
Kostnad strakstiltak Sunndal kommune (1000 kr)			100	

Strakstiltak - vegvesenet (forslag fra kommunen)				Sortert etter krets
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
S-veg	Farlig (skole-)vei Hol - Holssand. Etter evt. utbedring av gangsti her, vil det være fare for påkjørsel på denne (ytter-sving)	Autovern mellom kjørebane og gangsti SK - Hol. (I 1. omgang kun vurdering)	-	Stien nyttes av barn på Holog i undervisn. ved Furu skole. Vurdering tas opp med Vegvesenet for evt. gjennomføring og innpassning i plan.
Org	Busslommene brøytes ikke om morgenen etter snøfall, slik at skolabarna venter i veibanen og bussen må stoppe i veien.	Skjerpe rutiner for brøyting av busslommer	-	Følges opp fortløpende. Inn i anbudsspesifikasjon - dagmulkt eller lignende?
S-veg	Uoversiktlig kryss Fossdalsvegen / GS-veg Hoåsvegen	Rydde vegetasjon	3	3. hvert år
S-veg	Kryss Løykjabekken (F313 / R70): Vegetasjon i siktretanten hindrer sikt opp bakken på R70 - spes. farlig hvis det foregår forbikjøring ned bakken når bil skal ut fra Hoåsvn mot Øra.	Rydde vegetasjon	5	Årlig eller annet hvert år. (4? år siden sist?) Problemet er påpekt fra Sunndalsøra vegstasjon.
S-veg	Løykja skole: Brøytebiler setter ikke ned farten når unger leker i skråning mot vegen, kan skades av klumper.	Kvalitetssikre brøyting med henblikk på hensyn til øvrige trafikanter og personer langs vegen.	-	Følges opp fortløpende. Inn i anbudsspesifikasjon - dagmulkt eller lignende?
S-veg	Grøa barnehage: For høy fart forbi - ønsker 50-sone utvidet mot vest, kryss Fossdalen for eksempel	Utvidelse av 50 sone. Enten forbi Jøntelhaugen, eller forkjørsreg. av Hoåsvegen	-	0
S-veg	R70 i kryss Hovenvn / Grøavn blir daglig krysset av fotgjengere, både skolebarn, trimmere og turgåere. Farlig og uoversiktlig kryss, stor trafikk på begge vegene.	Ta i bruk et av flomløpene i vegfylling ved kryss R70 / Hovenvegen / Grøavegen som fotgjengerundergang.	20	Vurdering gjøres som strakstiltak og evt innpassing som vedlikehold. Krever reg.plan om ikke frivillighet fra grunneier.
S-veg	Ryttere krysser R70 100 m vest for Elverhøy bru til hest. Av- og påkjøring R70, fotgjengerkryssing. Ulykke 2000 der hest ble påkjørt. I tillegg flere ulykker på brua og i krysset på andre siden uten relasjon til rideklubben.	Nedsatt fartsgrense (70) forbi rideklubben over Elverhøy bru og gjennom kryss R70 Grøavegen / Hovenvegen	10	Strekningen har mange ulykker (kryss- og møteulykker – smal bru). I fht. andre strekninger som har fått 70 i det siste, virker det vel så naturlig med 70 her. Tas opp med vegvesenet
S-veg	Skilttavle R70 ved innkj. rideklubb hindrer sikt i innkjørselen, både for ridende og kjørende.	Flytt skilttavle ved innkjøring til klubben ca 100 m vestover.	5	Bør kunne utføres umiddelbart av vegvesenet – tas opp med dem
Ktr	Sunndalsvegen - mer trafikksikker	Kartlegg dagens fartsnivå	-	Dokumentere om påstått råkjøring er et reelt problem og i tilfelle hvor stort.
S-veg	Forbikjøringslomme RV62 X FV313 brukes til parkering, mobilstopp og fartskontroll(!) - skaper farlige situasjoner	Skiltes med "All stans forbudt"	3	Slik skilting strider mot skiltnormene. Det er et reelt problem, bør tas opp med vegvesenet.
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. For høy fart i fht. veistandard og blandet trafikk Husby skole - Brekklykkjo	Utvide 50-sonen til Brekklykkjo, fysiske tiltak for redusert fart.	4	Fysiske tiltak er uaktuelt i 50 sonen, uansett smal vei som ikke innbyr til fart
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Høy fart på strekning med blandet trafikk i Jordalsgrenda	Utvide 60-sone i Jordalsgrenda - forbi Sjyno	2	Skilt flyttes 2 - 300 m retning Eidsvåg. Kan være problematisk i fht siktsonen før skiltet.
S-veg	Utforming av asfaltkanter farlig for syklister. Skråavslutning innenfor gammel asfalt er vanskelig å se og kan styre syklister i grøfta.	Endre utforming av asfaltkant ved nyanlegg	-	Vurderes fortløpende ved nyasfaltering - vanskelig å rette opp når utført. Eiendomsgrense kan være problem - ofte eier ikke vegvesenet utafor vegba-

Strakstiltak - vegvesenet (forslag fra kommunen)			Sortert etter krets	
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
				nen - vanskeliggjør å gruse opp vegkanten til vegnivå.
S-veg	R70 Ålvundeid farlig for fotgjengere og syklist.	Nedsatt fartsgrense (60) Åram - Leikvoll (inntil GS-veg er bygd)	20	Sett i relasjon til nye 70-grenser oppover Sunndalen, er dette et naturlig strakstiltak (evt. 70 i stedet for 60?). Tas opp med Vegvesenet straks og be om vurdering.
S-veg	Veg over / langs bekker - fare for syklist (og gående) å falle ut i bekken - Lauvåbekken ("Meieribekken")	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken	10	Vegvesenet må vurdere dette nærmere. Jfr. Åfj-11
S-veg	Veg over / langs bekker - fare for syklist (og gående) å falle ut i bekken - Alvåa	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken	20	Vegvesenet må vurdere dette nærmere. Jfr. Åfj-10
Total kostnad foreslåtte strakstiltak Statens vegvesen (1000 kr)			102	

Prioritet 1 – budsjettåret 2002

Dette er tiltak som innarbeides i budsjett for år 2002 når det gjelder de tiltak der kommunen er budsjettansvarlig. For øvrige aktører uttrykker prioriteringen kommunens ønske.

Kommunale tiltak har dekning i økonomiplan 2002 - 2005

Prioritet 1 (2002) - Sunndal kommunes ansvar			Sortert etter krets	
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
K-veg	30 km/t grense i boligstrøk overholdes ikke	Gå gjennom boligstrøk med og uten 30 km/t. Vurdere hvor det bør være 30.	-	
Info / Ktr	Farlig / uønsket / uakseptabel adferd i trafikken	Trafikkundervisning i skolen? Samarbeid kjøreskolen / transportfirma. Fast avisspalte, evt sammen med miljø saker? Trafikkontroll, bilbeltekontroll, teknisk kontroll av kjøretøy.	-	
Skole	Syklistadferd - mangler kunnskap om / hensyn til trafikkregler og - kultur, uklare regler. Trafikkopplæring lite prioritert i undervisningen i skolen	Mer og bedre trafikkopplæring i skolen gjennom alle trinn - integrering mulig i mange fag - jfr. L97. Samarbeid m/ politiet og NAF	-	Informasjon gjennom høring av planen og "folkeutgave" av planen. Trafikkundervisning i skolen? Samarbeid kjøreskolen / transportfirma. Fast avisspalte, evt sammen med miljø saker?
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gå gjennom stoppesteder for skolebuss med bakgrunn i innmeldte forhold, vurdere hva som er viktig, prioritere og kostnadsberegne, sette opp gjennomføringsplan.	-	Undervisningsetaten ansvarlig for gjennomføring Gjennomføring, se HK-08A og B, prioritet 2. (50 / 50-deling SK / SVV)

Prioritet 1 (2002) - Sunndal kommunes ansvar				Sortert etter krets
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
K-veg	Gatetun - regelverket er ukjent for mange bilister, gatetun er kun skiltet, ikke tilrettelagt fysisk som forutsatt	Info, gjennomgang av disse regulerin- gene, omklassifisering eller fysisk tilrettelegging.	20	Skilting / andre tiltak vurderes. Enten må gatetunene utformes fysisk som gatetun, eller fjernes.
K-veg	For høy fart i Børsetvegen	Redusere fartsgrensen (vurdering)	4	Skiltes 50 km/t
Plan	Transportmønster / trafikksikkerhet viktig i planlegging.			- Vurderes fortløpende - pålegg til all planlegging.
Plan	Begrense kjøring til kommune- og regionsentra	Opprettholde og styrke lokale sen- trumsfunksjoner		- Fortløpende vurdering. Næ- ringspolitikk
Info	Unødvendig kjøring av unger til skolen - gjerne uten bilbelte...	Informasjon / oppfordring til foreldre		- Fellesinfo / prosjekt hele kom- munen
K-veg	Økende trafikk og manglende respekt for fartsgrense Flåvegen og Naust- bukta	Fartshumper i 30 sone Naustbukta	40	Fartsnivået er for høyt her, trafikken øker og det er mange barn som skner til veien.
K-veg	Det er blandet trafikk på Virumdalsve- gen, bebyggelse lenger enn det er skiltet 50	Forlenge 50-sone forbi Kleivhalsbrek- kjo	2	Tvilsomt ut fra vegnormene, men ut fra at det er smalt, u- oversiktlig og en del fotgjenger- trafikk bør det kunne akseptre- res.
K-veg	Veg over / langs bekker - fare for syk- lister (og gående) å falle ut i bekken. (Skolen)	Rekkverk + gjerde mellom veg og bekken	10	Vurderes / inn i plan for utbyg- ging / rehabilitering av skolen
Total kostnad tiltak 2002 Sunndal kommune (1000 kr)			76	

Prioritet 1 (2002) - forslag Statens vegvesen				Sortert etter krets
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
S-veg	Kryss R70 v/ Romfo bru er uoversiktlig, her er også busstopp	Terrengbearbeiding for bedre siktfor- hold kryss Romfo bru	20	Bør kombineres med å avslutte gammelt grustak. OBS! Forn- minner!!
S-veg	Hoåsvegen, Løykjabekken - Fossag- renda: 80-sone, flere T-kryss uten forkjørsregulering, noe fotgjenger / sykkeltrafikk, kryssende fotgjengere / skiløpere v/ Jøntelhaugen i fbm. lysløp- pa	Forkjørsregulering, i tillegg til endret fartsgrense, se Gr-18	15	Må vurderes nærmere om forkjørsregulering er hensikts- messig, og hvor det evt. bør være redusert fart. Politi og vegvesen tviler på om forkjørs- regulering er rett - vil gi økt fartsnivå.
	Blandet trafikk i / fotgj. kryssing over Hovenvn fra kryss R62 - kryss Tre- dalsvn.	30-sone fra innkjørsel R62 – retn. Bruflata	5	Vurdere flytting til før kryss m/ Bruflata (sett fra R62) – ta opp med Vegvesenet
S-veg	Litldalsvegen: Smal vei, ikke plass på veikanten flere steder	GS-vei langs Litldals-vegen		- Vist i reg.plan ny Litldalsveg. Gjennomføres i 2002. Finansi- ert fra før (utenom denne pla- nen)
S-veg	Overgang vegbane - brubane på Gau- dalsbrua farlig for syklister	Bedre utforming / dekke på Gaudals- brua	?	Vegvesenet må vurdere.
S-veg	Skolebarn på Åram må vente på skole- buss / gå av skolebuss på riksveien	Busslomme Åram	25	Løsning må vurderes. Ensidig lomme trolig umulig.
S-veg	Fartsgrensene ikke i forhold til veg- standard og blandet trafikk	60-sone på R670 forlenges fra Al- vundfoss til Drøppingskiftet	5	Vurderes, men tvilsomt i følge vegnormalene.
S-veg	Det tas for lite hensyn av kjørende forbi skolen	Skilt "barn i veien" ved skolen	5	Vurderes - er det barn i veien her? Positiv effekt eller falsk

				trygghet?
S-veg	Sunddalsvegen - mer trafikksikker	Ekstra belysning av forgjengerovergangene (Kirka, Sande)	40	Drøftes med vegvesenet og Sundal energi. Vegkontoret mener dette er lite aktuelt.
Total kostnad foreslåtte tiltak 2002 Statens vegvesen			115	
Prioritet 1 (2002) - forslag Team Møre				
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
Org	For å holde en del av rutene, må bussene holde uforsvarlig høy fart, delvis ulovlig høy.	Gå gjennom bussrutene, tilpasse til forsvarlig fartsnivå. Sjåførinnstruks - sikkerhet viktigere enn rutetider. Ikke passere hpl. før tida!		- Flere av arb.gr. medlemmene har opplevd råkjøring m/ rutebuss. 90 i snitt (45 min) Oppdal - Øra på glatt føre for eksempel. Undervisn.etaten har flere ganger måtte ta opp med selskapet at skolerutene kjøres så barna blir redde.
T.red	Øke kollektivandelen av persontrafikken	Lokal- / miljøusruter. Vurdering - koord. av eks. ruter. Evt igangsetting fra ny rutetermin (mai)		- Kostn. i utg.pkt ikke over trafikksikkerhetsbudsjett
Team Møre - sum kostnad foreslåtte tiltak 2002			-	

Prioritet 2 –budsjettperioden 2003 - 2005

Dette er tiltak som rulleres inn i økonomiplanen for 2003 – 2006, når det gjelder de tiltak der kommunen er budsjettansvarlig. For øvrige aktører uttrykker prioriteringen kommunens ønske.

Det gjøres oppmerksom på at det ikke er rom for alle prioriterte kommunale tiltak innenfor nåværende økonomiplan – det mangler 2 millioner kroner.

Prioritet 2 (2003 - 2006) Sunndal kommunes ansvar			Sortert etter prioritering i gruppen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Prio i gruppe	Merknad
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gjennomføre tiltakslista fra HK-07	100	1	Kostnad må revideres etter gjennomgang i HK-06
K-veg	Sandbrekkbrua	Vedlikehold	500	2	Vurderes opp mot å bygge ny bru ved skolen - reg.plan. Ny bru min. 1 mill.
K-veg	Sande - trafikkforhold i fbm. trafikk til skolen og i boligfeltene ellers.	Gjennomføring av reguleringsplanen	2 000	3	Reguleringsplanen gjennomføres. Noe detaljplanlegging må utføres. Se under (prioritet "RP") for en del enkeltelementer. Inn i kommunedelplan Sunndalsøra .
K-veg	30 km/t grense i boligstrøk overholdes ikke	Fjerne "overflødig" 30-reg, konsekvent lage fartshumper der det fortsatt skal være eller skal etableres 30.	200	4	
K-veg	Skolev. Børsetlauvet - skolen er farlig spesielt om vinteren, sterk vind - fotgjengere kan blåse overende foran biler, uoversiktlig når brøytekanter, mye trafikk når skoleunger ferdes., bl.a. fordi foreldre kjører ungene. Nestenulykker hver vinter.	GS-vei Børsetlauvet - Ålvundeid kirke - evt. vegutvidelse	500	5	Reguleringsplan nødvendig først
K-veg	Kryssing R70 ved Leikvoll i fbm. skiarrangement farlig	Undergang ved Leikvoll	1 000	6	Del av nordisk skianlegg. Se også Åe-11
Org	Vurderingsgrunnlag for å se om plangjennomføring har effekt på reisevaner	Kartlegge reisevaner i 2005	5	7	Engasjere videregående skole til å kartlegge reisevaner.
Total kostnad tiltak Sunndal kommune 2003 - 2006			4 305		Tilgjengelig i økonomiplan 2002 - 2006 er 2 100'

Prioritet 2 (2003 - 2006) - forslag Statens vegvesen			Sortert etter prioritering i gruppen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Prio i gruppe	Merknad
S-veg og K-veg	Utrygge forhold knyttet til venting på, på- og avstigning skolebuss.	Gjennomføre tiltakslista fra HK-07	100	1	Kostnad må revideres etter HK-06
S-veg	Kryss R70 v/ Romfo bru er uoversiktlig, her er også busstopp	Busslommer eller ensidig busslomme i kryss Romfo bru	30	1	Inngår i HK-08B. Vurder om dette er forsvarlig ut fra siktforhold.
S-veg	Sunnalsvegen - mer trafikksikker	Omarbeiding av krysset Sunnalsvn / Fagerhaugvn. Evt lysregulering, ledegjerder, opphøye sykkelfelt i kryss for å hindre at biler bruker denne til passering m.m.	1 000	2	Vurderes i sbd. med ny kommunedelplan. Gruppen vurderer dette som en bedre løsning enn planfri kryssing - se SØ-20.1
S-veg	R70 Ålvundeid farlig for fotgjengere og syklister. Uoversiktlig, rask trafikk, fergestress, forbi kjøring. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel etter Øksendalstunellen	GS-vei Åram - Leikvoll	2 000	3	Kun fra Åram - Åram - Øytun er uaktuelt! Valssetkrysset - Leikvoll har 1 prioritet innen dette prosjektet.
S-veg	Svingen i Fjellgardsvegen forbi skolen er svært uoversiktlig. Her er mye gang- og sykkeltrafikk	Bearbeide terreng langs Fjellgardsvegen forbi skolen for bedre sikt	15	4	
S-veg	Kryss Hoåsvegen F313 og R70 - uoversiktlig og farlig kryss	Utarbeide reguleringsplan for nytt kryss. Lage nytt kryss	260	5	Meget dårlig sikt. Manglende reguleringsplan har hindret rimelig gjennomf. med stein fra Grøa kr.v, da eieren ikke ville avstå grunn.
S-veg	Blandet trafikk over Tredal bru, gående og syklister må bruke kjørebane, GS-veg på begge sider.	Gangbane eller gangbru langs brua	1 000	6	
S-veg	Kryss R70 / Grøavn v/ Elverhøy bru - ulykkespunkt. Autovern tar noe sikt, X-kryss isving v/ smal bru som tar oppmerksomhet	Utarbeide reguleringsplan for nytt kryss. Lage nytt kryss. (Planskisse for 2 T-kryss foreligger)	500	7	Det går med noe dyrket mark. Plan i "Ulykkesutsett punkt, Sunndal", 1994.
S-veg	Sunnalsvegen - mer trafikksikker (Sandbrekka - Brandeinan)	Som reg. plan - innsnevret kjørebane, busslommer, fortau, GS-vei Sandekrysset - Brandeinan	2 000	8	Utforming av veiprofilen må diskuteres nærmere. Jfr. forslag fra kommunedelplan Sunndalsøra. Se også straks-tiltak.
S-veg	Trygt trafikkmiljø ved Husby skole	30-sone, fartsdumper forbi skolen.	20	9	Må vurderes nærmere før endelig avgjørelse. Ses i sammenheng med Ød-13.
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	Gatelys Ålvundfoss - skolen	400	10	
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Bedre forhold forbi Husby. Trangt, blandet trafikk + avkjørsler og gardstun.	MPG fra Husby til kirka, tving trafikken til sakte fart her.	30	11	Humper + 40 km/t? Ses i sammenheng med Ød-8.
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	Gatelys Handlar'n - Drøpingskiftet	600	12	

Prioritet 2 (2003 - 2006) - forslag Statens vegvesen			Sortert etter prioritering i gruppen		
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Prio i gruppe	Merknad
S-veg	Sunndalsvegen - mer trafikksikker (Sandekrysset - sentrum)	Fartsreduserende tiltak / MPG? Red fartsgrense + svinger / humper / innsnevring. Jfr. reguleringsplan.	1 000	13	Vurder vegprofilen. Heving av sykkelbane til fortausnivå, eller innsnevring av kjørebane ved å heve sykkelbanen foran kryss f. eks? Se også straks-tiltak.
S-veg	Sunndalsvegen - mer trafikksikker (Sandekrysset)	Lyskryss i viktige kryss i Sunndalsvn -vurder kostnad i fht. gangbru	1 000	14	Tas opp til vurdering med vegvesenet. Se også straks-tiltak.
#REF!	Total kostnad foreslåtte tiltak Statens vegvesen 2003 - 2006		9 955		

Prioritet 3 – etter 2006

Dette er tiltak som rulleres inn i økonomiplanen ved senere behandlinger – dvs. første gang i 2002 ved behandling av økonomiplanen for 2004 – 2006, når det gjelder de tiltak der kommunen er budsjettansvarlig. I og med underdekningen for prosjekt med prioritet 2, må det påregnes å ligge langt fram i tid før prosjekt med prioritet 3 kan påregnes gjennomført.

For øvrige aktører uttrykker prioriteringen kommunens ønske.

Prioritet 3 (etter 2006)- Sunndal kommunes ansvar				
Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
K-veg	Bedre forhold for ikke-motorisert lokaltrafikk, og tilrettelegging for turister	Ruste opp gammelveiene nedover dalen som GS-veier	100	Delfinansiering av prosjekt i samarbeid med reiselivsnæringa som komb. trafikksikkerhets / reiselivsprosjekt
K-veg	Grøavegen: Boliggate, barn leiker, butikk, idrettsplass med trafikk til og fra, "promenadegate", mye lokaltrafikk, gjennomgående bussvei. Lange rettstrekk oppfordrer til høy fart - 50 er uforsvarlig	Regulere Grøavegen til 30-sone fra Grøa bru til kryss RV70 (i øst) med fartsdempende tiltak. Evt med GS-veg.	350	Vurder 30 / 40 km/t og fartsdempere. Bussen et problem. "Bussputer"? Vegprofilen kan vurderes - plass til G/S-veg uten videre fra Solvang til Torske bru.
K-veg	Farlig for fotgjengere å krysse Etre-dalsvn. v/ "Simensvingen"	Gangfelt over Tredals-vegen der GS-vei krysser ("Simensvingen")	-	Vurderes i samband med reguleringsarbeid for området
K-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Øyastien trafikkfarlig dårlig	Utbedre Øyastien	-	Vurderes nærmere av driftsetaten
K-veg	Skolev. Børsetlauvet - skolen er farlig spesielt om vinteren, sterk vind - fotgjengere kan blåse overende foran biler, uoversiktlig når brøytekanter, mye trafikk når skoleunger ferdes., bl.a. fordi foreldre kjører ungene. Nestenulykker hver vinter.	GS-vei - Alvundeid kirke - skolen	400	Reguleringsplan nødvendig først
K-veg	Farlige trafikkforhold i fbm. skiarrangement	Ny avkjøring til Lillebråten, parkering for skianlegg på Liatun	250	Dette er kostnad for omlegging av vegsystem ekskl. ny P-plass
K-veg	Bilkjøring på GS-veier	Fysiske sperrer (kontroll)	-	Behov må kartlegges nærmere (hele komm), kostnad? Problem i fht. brøyting?
K-veg	Gardstun Dalsbøen- mye og for rask trafikk - utgangsdøren ender i veien	Legge om vegen sør for gardene. (Reg. plan + gj. føring)	1 000	Trasevalg avklart, men må lage plan og kostnadsregne mer detaljert
Total kostnad prioriterte tiltak etter 2006 - Sunndal kommunen			2 100	

Prioritet 3 (etter 2006)- forslag til Statens vegvesen

Type	Utfordring / problem / fare	Tiltak	Kostnad (1000 kr)	Merknad
S-veg	Farlig å gå langs Fjellgardsvegen	Fortau langs Fjellgardsvegen S-laget - Nisjamoen	525	Hovedveger i tettbebygg. forutsettes å ha fortau / GS-vei (TSH). Alternativt gangvegssystem gjennom boligfelt ikke realisert pga manglende utbygging. Fortau som i reg. plan bør derfor lages.
S-veg	Farlig å krysse R70 på Gjøre	Bygge planfri fotgjengerkryssing av R70 ved S-laget (på soneplanen)	1 000	Vurderes ved utarb. av kommunedelplan Gjøre. Behovsvurdering.
S-veg	Snøvasmølan - ulykkespunkt. Dårlig kurvatur / dosering, skarpe svinger som kommer brått på.	Varsling ulykkespunkt? Midtdeler? Autovern for å hindre utforkjøring i venstresving vestover (i / ved avkjørsel til Snøva)?	300	Vegvesenet må vurdere dette nærmere. Kostnad meget grovt anslått - alle tiltak. Muligens for få ulykker for vegvesenet?
S-veg	Farlig fotgjengerkryssing i kryss Hoven - Tredalsvn	30 km fartsgrense, gjerde i innersving (hindre kryssing utenfor fotgj. felt)	-	Spilt inn etter beh av høringsutk. pnn
S-veg	Snøskred over vegen mellom Jordalsgrenda og Merraberget	Legge RV62 i tunell fra Jordalsgrenda til Altervika	-	Det arbeides med å få prosjektet inn i veiplanene. Reguleringsplan er under utarbeidelse.
S-veg	Farlig sving RV62 rett øst for Jordalsgrenda	Rette ut med masser fra tunell - henger sammen med Ød-21	-	
S-veg	Mye fotgjengertrafikk Valssetkrysset - Leikvoll også	GS-veg også fra Valssetkrysset til Leikvoll	-	Del av Åram - Leikvoll (Åe-01 - se dette)
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	GS-veg Ålvundfoss - skolen	1 000	Behovet vil avta når Todalsfjordtunellen kommer
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda. Økt trafikk og økt tungtrafikkandel RV70 etter Øksendalstunellen	GS-veg Handlar'n - Drøppingskiftet	1 600	Behovet vil avta når Todalsfjordtunellen kommer
S-veg	Vegstandard R70 og R670 for dårlig. Sikr, kurvatur, vegbredde	Utvide og utbedre vegene	500	Jfr. Åfj-03 - 08
S-veg	Trygge skole- og fritidsveger. Utrygge forhold for gang- og sykkeltrafikk i grenda	Gjennomføre Todalsfjordprosjektet - redusert trafikk på R670	-	Under utredning / planlegging. Godt trafikksikkerhetstiltak for Ålvundfjord.
Total kostnad prioriterte forslag etter 2006 - Statens vegvesen			4 925	

For tiltak som alt er gjennomført og for tiltak som er vurdert uaktuelle, vises til vedlegg 2 (eget hefte)

