



Smøla kommune

Trafikksikkerhetsplan

2010 - 2015



Vedtatt i Smøla kommunestyre 16.12.2010, sak 61/10

Innhold

1	Innledning	4
2	Trafikksikkerhetsarbeidet	5
2.1	Generelt	5
2.2	Trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla	5
2.3	Arbeidet med planen	5
2.4	Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet framover	6
2.5	Rammevilkår	7
2.5.1	Sentrale planer	7
2.5.2	Regionale planer	8
2.6	Kommunale planer	8
3	Kommunen – trekk ved trafikkbildet.....	9
3.1	Generelt	9
3.2	Trafikk ved barnehagene og skolene.....	10
3.3	Skoleskyss	10
3.3.1	Situasjonen med dagens skyssordning:	10
3.3.2	Situasjonen med nasjonal norm for tildeling:	10
3.4	Barnehagen.....	10
3.5	Eldre og funksjonshemmede	11
3	Ulykkeskartlegging.....	11
3.1	Antall ulykker fordelt på årstall	11
3.2	Skadde/drepte fordelt på trafikantkategorier og skadegrad.....	12
3.3	Ulykker fordelt på vegkategori	13
3.4	Ulykkeskart 1999-2009	14
4	Visjoner, mål og tiltak.....	15
4.1	Visjon	15
4.2	Hovedmål	15
4.3	Delmål	15
4.4	Forklaring til delmåla	15
5	Handlingsplan	16
5.1	Bilder og beskrivelser av noen større tiltaksområder	17
5.2	Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	21
5.3	Kontroll og overvåking	21
5.4	Organisatoriske tiltak	21
5.5	Fysiske tiltak	22
6	Tiltaksdel	23
6.1	Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	23
6.2	Kontroll og overvåking	27
6.3	Organisatoriske tiltak	27
6.4	Fysiske tiltak	28
6.4.1	Redusert kjørehastighet	30
6.5	Fysiske tiltak på kommunale veier og plasser.....	30
6.6	Fysiske tiltak på fylkesveier	31
6.7	Andre fysiske tiltak (flaskehalser/kurver/farlige trafikkpunkt).....	32

6.8	Økonomiske og administrative konsekvenser.....	33
7	Evaluering	35
7.1	Evalueringsskjema:	35
8	Oversikt over fysiske tiltak:.....	36
Vedlegg		37
	Innspill ved oppstart av planarbeidet	37
	Innspill ved høring i 2008 / Innspill i planprosessen etter høring.....	41
	Noen kartutsnitt	44

1 Innledning

Trafikksikkerhetsplan 2010 – 2015 er førstegenerasjons trafikksikkerhetsplan for Smøla kommune. En kan trygt si at dette er et etterlengtet plandokument. Et utkast av trafikksikkerhetsplanen ble lagt ut på høring våren 2008. Det kom inn såpass omfattende innspill til den planen, blant annet fra Statens vegvesen, at en besluttet å omarbeide planen helt. Dette er nå gjort, men alle innspill som har kommet i planprosessen er tatt med inn i planen, sammen med de innspillene som kom i forbindelse med høringsprosessen i 2008.

Planen, som er en temaplan for trafikksikkerhet i Smøla, skal være et viktig styringsverktøy for det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet, og viser blant annet hvilke områder og tiltak som skal prioriteres av kommunen.

Møre og Romsdal Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om, skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Trafikksikkerhetsplanen for 2010 – 2015 med handlingsprogram tas opp til årlig vurdering av Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø, som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Etter at aktuelle høringsparter er gitt anledning til å uttale seg, tas planen opp til rullering/revisjon og politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget/kommunestyret.

Smøla, august 2010

Eva Strand
leder i arbeidsgruppa

Asbjørn Holand

Else Jorunn Lillenes

Bjarne Bekken

Magne Gjernes
sekretær

2 Trafikksikkerhetsarbeidet

2.1 Generelt

I februar 1996 vedtok Stortinget en interpellasjon der "Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til "Aksjon skolevei".

I år 2000 ble det fra Samferdselsdepartementet anbefalt at en kommunal trafikksikkerhetsplan skulle ligge til grunn for å få ut "Trafikksikkerhetsmidler".

Fra og med 2001 har det vært en forutsetning for tildeling av midler at en slik plan foreligger.

Statens Vegvesens veileder til utarbeiding av KTP (Kommunal Trafikksikkerhetsplan) skisserer følgende forhold som vil være viktige i prosessen:

- en forankring på høyt politisk og administrativt nivå i kommunen
- en organisering av arbeidet og en planprosess som gir tverretattlig medvirkning og "eiere" til alt innhold i planen
- at planen utformes som en del av kommuneplanen og revideres på linje med denne

Arbeidet med å redusere trafikkulykkene er et nasjonalt prosjekt som pågår kontinuerlig. I en kommune vil ulykkestallene variere mye fra år til år. Ulykkene rammer oftest tilfeldig og uventet. Den eller de som blir rammet av ei ulykke, kan i tillegg til økte kostnader til livsopphold og pleie, får store problemer med daglige gjøremål som igjen fører til redusert livskvalitet. Påførende blir påført store ulemper av både praktisk og fysisk karakter.

2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla

Dette er den første trafikksikkerhetsplanen i Smøla kommune. Det at kommunen har manglet en trafikksikkerhetsplan har vært et sakn for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Hensikten med trafikksikkerhetsplanen er å ha et hendig redskap for trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla. Gjennom planen vil en kunne prioritere blant de mange prosjektene som står i kø for å realiseres.

Økonomiske virkemiddel virker nesten alltid sterkt motiverende. Smøla kommune har få trafikkulykker sammenlignet med andre kommuner, men under planarbeidet er det blitt stadig tydeligere at en ikke kan slå seg til ro med dette. Det er fortsatt en god del "uvettig kjøring" etter veiene i kommunen, og det kan slik sett være et tidsspørsmål før noe alvorlig skjer i trafikken. Når det blir tenkt trafikksikkerhetstiltak, blir det i all hovedsak tenkt fysiske tiltak som nedsatt fartsgrense, fjerning av ting som hindrer fritt oversyn i farlige veikryss, veilys, busslommer, gangfelt osv. Men det å bare ta for seg fysiske tiltak blir bare tiltak for å lindre symptomene. Mange av trafikkulykkene, kanskje de fleste, skyldes en atferd som ikke er forenlig med trygg trafikk. Derfor blir det holdningsskapende (det atferdsendrende) arbeidet minst like viktig som de fysiske tiltakene.

2.3 Arbeidet med planen

Smøla formannskap oppnevnte i juni 2006 ei plangruppe for arbeidet med trafikksikkerhetsplanen. Denne gruppa konstituerte seg selv i august samme år, og framsto etter hvert som ei styringsgruppe for arbeidet.

Gruppa besto av:

Leder: Eva Strand, politisk oppnevnt

Sekretær: Leif E. Ågesen, oppvekst- og kultursjef

Medlemmer:

Asbjørn Holand, lensmannen i Smøla

Else Jorunn Lillenes, helsesøster

Bjarne Bekken, fagleder drift- og eiendom.

Da formannskapet vedtok å sette ned et utvalg som skulle ferdigstille en kommunal trafikksikkerhetsplan innen utgangen av mars 2007, var intensjonen å få et plandokument som gjennom prioriterte tiltak skal legge føringer for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Plangruppa ferdigstilte sitt arbeid i februar 2008, og planen ble sendt ut på høring.

Det kom inn 20 innspill til det framlagte høringsutkastet, bl.a. fra Statens vegvesen. Innspillet fra Statens vegvesen var såpass omfattende, og påviste såpass store mangler med planen, at en så at en måtte gå en ny runde og starte selve skrivearbeidet nesten fra nytt.

Smøla kommune har i løpet av planprosessen gjennomgått en omfattende omstillingsprosess, med ei total omlegging av organisasjonen, og arbeidet med trafikksikkerhetsplanen måtte vike for andre presserende oppgaver. Arbeidet ble tatt opp igjen først på nyåret 2010.

Fra mars 2008 ble det gjort endringer i gruppa, og Magne Gjernes kom inn som sekretær i stedet for Leif E. Ågesen.

2.4 Viktige aktører i trafikksikkerhetsarbeidet framover

Møre og Romsdal fylke

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) er et politisk utvalg med fem faste medlemmer fra samferdselsutvalget, og som har ansvar for å koordinere og være pådrivere for alt trafikksikkerhetsarbeid i Møre og Romsdal. Dette innebærer bl.a. å stimulere og støtte alt kommunalt og frivillig trafikksikkerhetsarbeid i fylket. FTU skal ellers uttale seg i saker som er viktig for trafikksikkerheten.

Fylkeskommunen har også følgende oppgaver:

- Ansvar for fylkeveinettet
- Utarbeide samferdselsplaner for fylket.
- Ansvar for kollektivtrafikken
- Ansvar for skoleskyssen og andre transportløyve
- Ansvar for videregående skoler
- Ansvar for forebyggende helsearbeid

Statens vegvesen

- Ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveier og gang- og sykkelveier i sammenheng med riksveinettet.
- Utføre trafikksikkerhetstiltak som veilys, busslommer, rekkverk m.m.
- Bistand til fylkeskommune og kommuner.
- Føreropplæring og førerprøver.
- Trafikantveiledning og trafikkontroller.
- Informasjon og kampanjer.

- kjøretøykontroll.

Kommunen:

- Planlegging, bygging, drift og vedlikehold av kommunale veier og gang- og sykkelveier langs disse.
- Vedtaksmyndighet i arealplanlegging.
- Sørge for trafikksikkerhetstiltak som veilys, fartsregulering m.m.
- Står for opplæring i grunnskolen.
- Ansvar for elevenes sikkerhet mellom skolen og heimen.
- Utarbeidelse og gjennomføring av kommunal trafikksikkerhetsplan.
- Teknikk-, plan- og miljøutvalget (TPM) er tillagt det politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.

Politiet/lensmannen:

- Gjøre forebyggende trafikksikkerhetsarbeid.
- Foreta farts- og atferdskontroll og rådgiving.
- Informasjon og kampanjer mot ulike målgrupper.

Trygg Trafikk

- Ansvarlig for å koordinere det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.
- Yte trafikkfaglig bistand til barnehager og skoler gjennomkurs og materielltilbud.
- Drive med informasjonsvirksomhet overfor trafikantene.
- Hjelp kommunene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Andre viktige aktører:

- Foreldre/foresatte.
- Ungdomsrådet
- MOT
- Bilorganisasjonene.
- Forsikringsselskapene.
- Trafikkskolene.
- Transportnæringa.
- Redningstjenesten.
- Media.

2.5 Rammevilkår

2.5.1 Sentrale planer

NASJONAL HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2002 – 2011.

Formålet med planen er å presentere et stort spekter av effektive trafikksikkerhetstiltak som det skal satses på i planperioden. En annen hensikt er å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019 (NTP)

Presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk og er et verktøy for prioritering, utbygging, drift og vedlikehold av den statlige transportstrukturen.

1.5.2 Regionale planer

TRANSPORTSTRATEGI FOR GÅANDE OG SYKLANDE I MØRE OG ROMSDAL 2010 – 2019.

Strategien legger opp til at det i den neste 10-årsperioden skal bygges vesentlig mer gang- og sykkelveier langs riks-, fylkes- og kommunevier enn i de foregående 10 åra. Behovet for, og betydningen av, gang- og sykkelveier skal alltid vurderes i forbindelse med investeringstiltak i veisystemet.

I transportstrategien tillegges disse kriteriene størst vekt ved prioriteringer av tiltak:

- En radius på 4 km rundt grunnskoler, 6 km rundt videregående skoler.
- etablering av sykkelnett inn til byer, større tettsteder og store arbeidsplasskonsentrasjoner.
- Sammenhengende gang- og sykkelveinett i bygder/mindre lokalsamfunn.
- Skilting og tilrettelegging av gjennomgående sykkelårer i fylket.
- Etablering av reiselivspakker.

FYLKESDELPLAN TRANSPORT MØRE OG ROMSDAL 2002 – 2011.

Formålet med planen er å samordne statlige, fylkeskommunale og kommunale virkemiddel sammen med de ulike sektorene for å utvikle de beste transportløsningene for brukerne. I kap. 4.2.3 står følgende:

- Det skal utviklas ei samanhengande gang- og sykkelnett
- Byggje gang- og sykkelvegar der omsynet til trygghet gjer dette anudsynt
- Skilta sykkelruter
- godt vedlikehald på gang- og sykkelvegar.

Godt vedlikehold av gang- og sykkelveier er svært viktig, og bør gjelde både sommer og vinter.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR FYLKET

Denne har vært til behandling i samferdselsutvalget og vedtatt i fylkestinget i april 2010.

2.6 Kommunale planer

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende, og må derfor samordnes med den øvrige kommunale planlegginga. Det innebærer at tiltak som krever økonomiske ressurser fra kommunen må innarbeides i årlige budsjett og langtidsprogram. Trafikksikkerhetsplanen blir derfor grunnleggende for planlegginga innenfor disse områdene når det gjelder arbeidet med trafikksikkerhet.

Kommuneplanen er det vanligste overordna styringssystemet for kommunal arealplanlegging til vei-infrastruktur. Traseer til framtidige gang- og sykkelveier må merkes tydelig på kart som viser kommunikasjonssystemet i kommune(del)planer. Denne trafikksikkerhetsplanen inngår som ei tematisk kommunedelplan i kommunens planverk.

3 Kommunen – trekk ved trafikkbildet

3.1 Generelt

Smøla kommune er en øykommune på om lag 275 km², og med et innbyggertall på om lag 2150. Andelen ungdom og barn er synkende. Årlig tilvekst ligger på mellom 12 og 18 fødte. Bostrukturen i kommunen fører til at innbyggerne må forflytte seg etter vei uansett hva en skal delta i. Det offentlige transporttilbudet er svært begrenset, noe som også gjør at det blir flere trafikkenheter på veiene. At kommunens innfartsåre er knyttet til fergeforbindelse og hurtigbåt, fører til at en betydelig del av biltrafikken kommer i puljer og med stor hastighet omtrent hver klokke. En betydelig del av trafikken er større kjøretøy.

I Smøla kommune, og som sikkert ellers, har en trafikanter som viser svært liten respekt for fartsgrenser. Det registreres til tider "uvettig" kjøring både i 80-kmsoner og på strekninger med redusert fartsgrense. Trass i dette, har en vært forskånet fra å oppleve alvorlige trafikkkulykker de siste årene.

Veinettet i Smøla består av 79 km riksvei, 35 km fylkesvei og 41 km kommunale veier. Fra og med 2010 er alle riksveier definert som fylkesveier. Det betyr at en nå har 114 km fylkesvei i Smøla. Ikke alle kommunale veier er særlig trafikkerte, og vil således i liten grad bli berørt av trafikksikkerhetstiltak.

I Smøla kommune er det bygd 1 km gang- og sykkelvei, men signaliserte behov ligger på opp i mot 15 km. Standarden på riksveiene er av middels kvalitet dersom en tar veibredde og veidekke i betraktning. På noen strekninger blir kvaliteten ytterligere redusert på grunn av svinger og vegetasjon nært vei. På en og del områder er det betydelig telehiv og store sprekker i asfalten.

Fylkesveiene, med unntak av de strekningene som nå har fått nytt dekke, har enda lavere kvalitet. En del veistrekninger forringes sikkerhetsmessig på grunn av innsnevring på broer og skjæringer.

Et nytt element som er kommet til i det siste, er etablering av nye hyttefelt / byggeområde for fritidsboliger i kommunen. Dette vil medføre økt trafikk i de aktuelle områdene og følgelig et behov for å gjøre nye vurderinger av veistandard og trafikksikkerhetstiltak.

80 % av alle skolebarn mottar skoleskyss. I Smøla kommune praktiseres en annen skyssforskrift enn den nasjonale. Elever i 1.- 4. klasse innvilges skyss når avstand hjem – skole er 2 km eller større; eldre elever når avstanden er 3 km eller mer. Bakgrunnen for denne lokale forskriften er både værmessige forhold i den mørkeste årstida og at veistandarden oppleves som utrygg.

Nesten årlig imøtekommes søknader om skyss til småtrinns elever som bor nærmere skolen enn 2 km med bakgrunn i at skoleveien anses som utrygg eller direkte farlig. Flere km med gang – og sykkelveier ville redusert bussbehovet. Med dette ville en ha fått flere til å ta seg fram og tilbake fra skolen ved egen hjelp. Helseaspektet ved dette må også vektlegges, både for skoleelever og befolkningen for øvrig. Gang – og sykkelveier er også løsningen på mange av de påpekte trafikkkfellene som er rapportert inn til plangruppa.

2.3 Trafikk ved barnehagene og skolene

Trafikkbildet ved skoler og barnehager har endret seg mye de siste årene; særlig pga. at alle barnehagene unntatt Veiholmen avdeling nå er samlokalisert med skolene. Dette har ført til et større trafikkpress ved skolestart. Dette økte trafikkpresset har ført til at flere foreldre kjører barna til skolen/barnehagen, noe som øker trafikkpresset ytterligere.

2.4 Skoleskyss

Tabellen gir en oversikt over antallet som ikke mottar skoleskyss, da det er den gruppen som må ta seg fram til og fra ved egen hjelp, og som utsettes for en risiko.

Gjeldende skyssordning må således sees på som ett av de bedre trafikksikkerhetstiltakene i kommunen.

Skolene har løsninger med rundkjøring, men ordningene er ikke så gode at en kan konkludere med at disse gjør avviklinga med av og påstigning tilfredsstillende. Tvert i mot ser en at mange av rundkjøringene og avstigningsområdene er for trange, noe som fører til uoversiktlige trafikkforhold ved på- og avstigning på skolebussene.

En del elever skysses til skolen av foreldra, og med oppretting av felles lokaliteter for skole og barnehage har en fått økt privat bilbruk til og fra. Dette trykker situasjonen for de som skysses, men den økte trafikken kompliserer situasjonen for gående og syklende.

2.4.1 Situasjonen med dagens skyssordning:

Skole	Elevtall	Har ikke skyss	% som ikke har skyss
Innsmøla skole	41	5	12,2 %
Bakkamyra skole	37	24	64,87 %
Nordsmøla skole	102	11	10,8 %
Smøla Ungdomsskole	70	12	17,14 %
Samlet	251	52	20,7 %

2.4.2 Situasjonen med nasjonal norm for tildeling:

Skole	Elevtall	Ville ikke fått skyss	% uten skyss
Innsmøla skole	41	8	19,5 %
Bakkamyra skole	37	24	64,87 %
Nordsmøla skole	100	36	36 %
Smøla Ungdomsskole	70	12	17,12 %
Samlet			

2.5 Barnehagen

Barnehagene er, med unntak av én, samlokalisert med skolene i sin respektive krets. Dette medfører økt privat biltrafikk i skole-/barnehageområdene, og tvinger fram behov for tiltak for alle trafikanter. Brukere av barnehagene, samt ansatte, medfører en betydelig økning i bruk av privatbil, og en ser nå at de trafikale forholdene omkring oppvekstområdene ikke er tilfredsstillende.

I tillegg kommer elever som skysses av foreldra, ansatte i skolen, samt skolebuss.

Barnehage	Antall biler benyttet av brukere	Stipulert antall privatbiler inkl. ansatte	Privat bilbruk - skole og barnehage
Innsmøla	19	23	26
Brattvær	18	23	26
Veiholmen	13	15	15
Nordsmøla	20	28	40
Samlet	70	89	0

2.6 Eldre og funksjonshemmede

Det er ikke investert i særskilte trafikale tiltak i kommunen for å imøtekomme behov som funksjonshemmede eller eldre innbyggere har. Sjøl i nærheten av sykehjem, bofellesskap, helsesenter og eldreboliger må beboerne finne seg i å ferdes langs riks - og fylkesvei dersom de skal oppsøke butikker eller offentlige kontorer. Denne situasjonen reduserer muligheten for i hele tatt å ferdes trygt ute for disse gruppene.

Tiltak omkring denne gruppa i befolkningen må også prioriteres høgt i realiseringa av TS-plana.

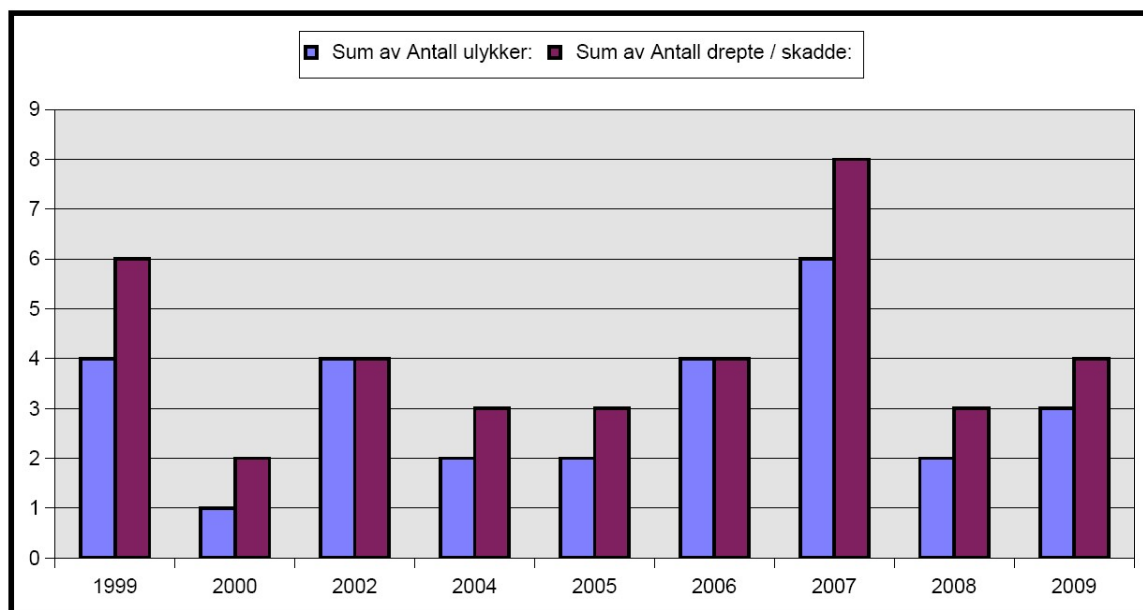
3 Ulykkeskartlegging

De følgende presentasjonene er utført i samarbeid med Statens vegvesen. Registeret inneholder alle politirapporterte trafikkulykker med personskade.

Analysen bygger på ulykkesdata for perioden fra 1999 – 2009.

3.1 Antall ulykker fordelt på årstall

År	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall meget alv skadde	Antall alv skadde	Antall lettere skadde
1999	4	6	0	0	0	6
2000	1	2	0	0	0	2
2002	4	4	0	0	2	2
2004	2	3	0	0	0	3
2005	2	3	1	0	1	1
2006	4	4	0	0	1	3
2007	6	8	0	0	2	6
2008	2	3	0	0	0	3
2009	3	4	0	0	0	4
Sum	28	37	1	0	6	30

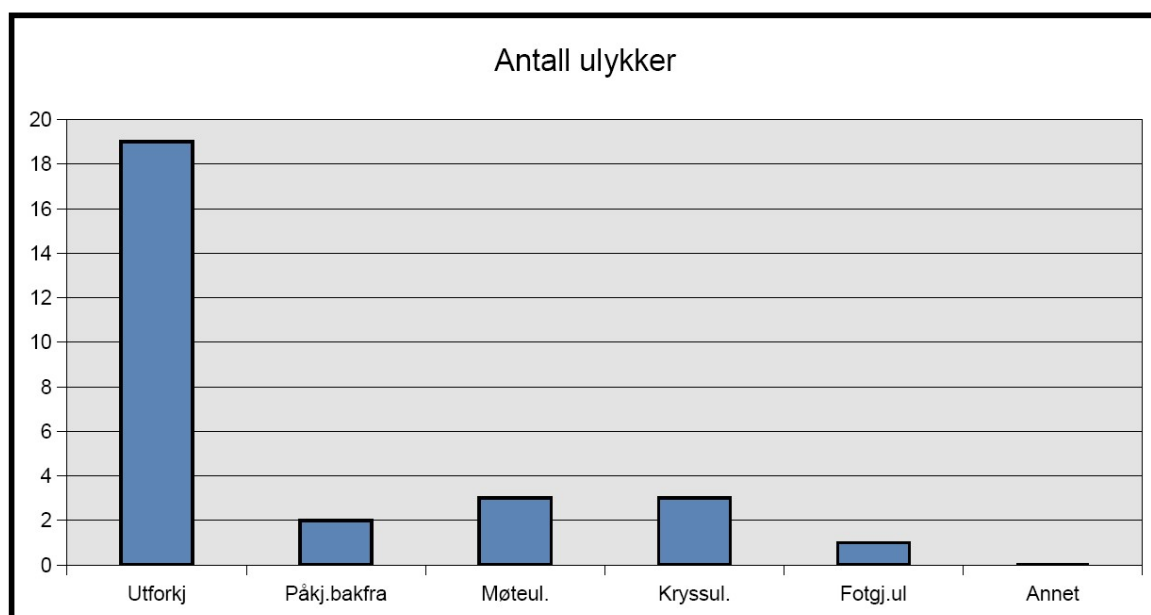


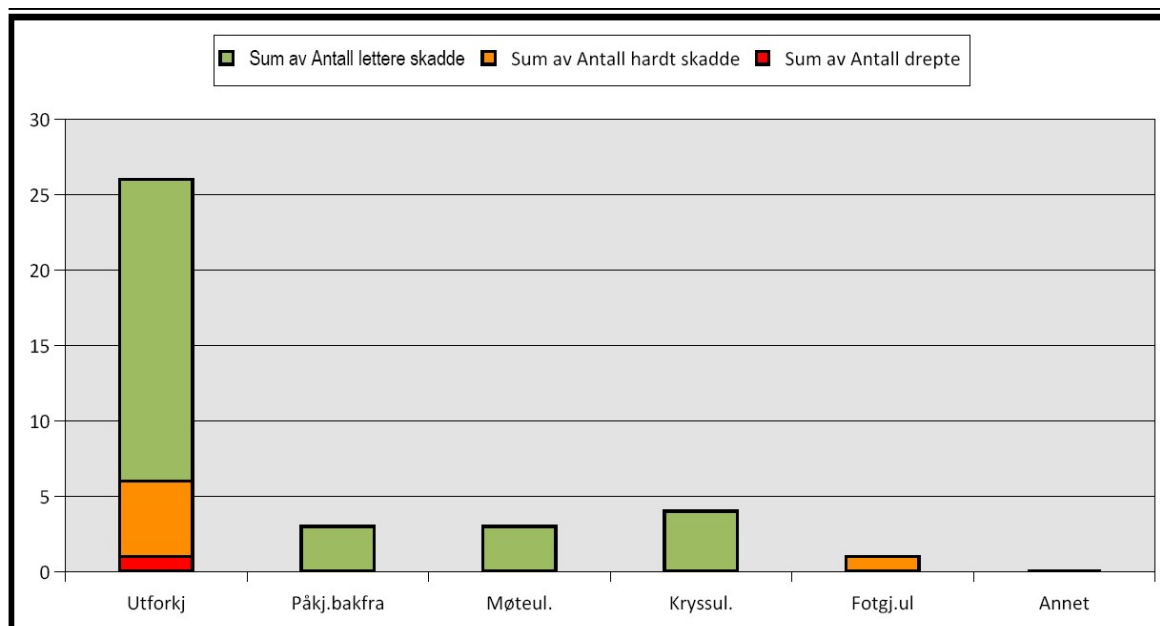
Figur 1 Antall ulykker fordelt på årstall

3.2 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategorier og skadegrad

Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	0	0	0	0	0
Fotgj.ul	1	1	0	1	0
Kryssul.	3	4	0	0	4
Møteul.	3	3	0	0	3
Påkj.bakfra	2	3	0	0	3
Utforkj	19	26	1	5	20
Sum alle	28	37	1	6	30



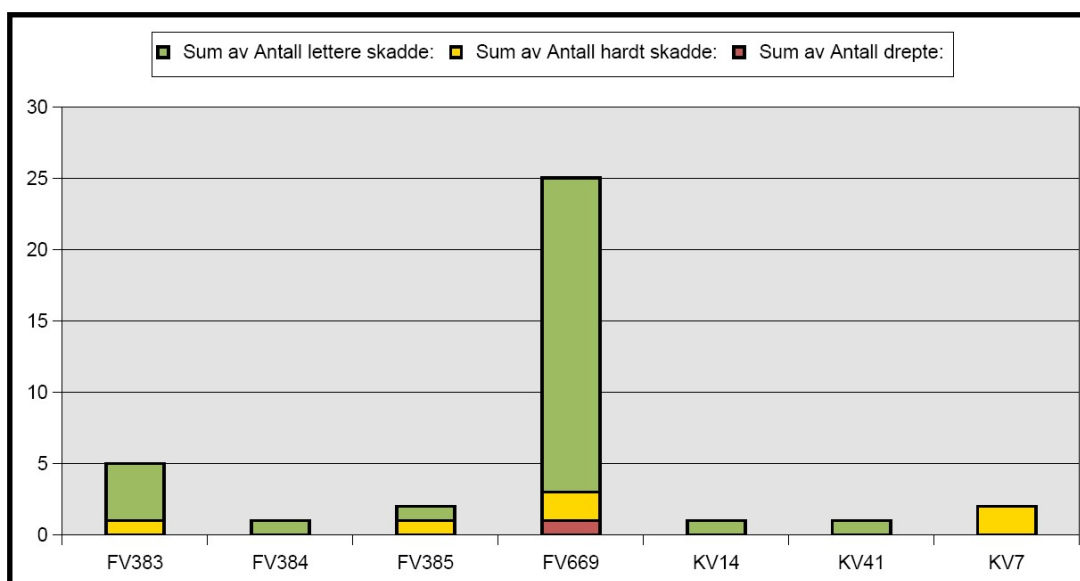


Figur 2 Skadde/drepte fordelt på trafikantkategorier og skadegrad

3.3 Ulykker fordelt på vegkategori

Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
FV383	3	5	0	1	4
FV384	1	1	0	0	1
FV385	1	2	0	1	1
FV669	19	25	1	2	22
KV14	1	1	0	0	1
KV41	1	1	0	0	1
KV7	2	2	0	2	0
Sum alle	28	37	1	6	30



Figur 3 Ulykker fordelt på vegkategori (veg og skadegrad)

4 Visjoner, mål og tiltak

4.1 Visjon

I Norge blir om lag 12 000 mennesker skadd eller drept i trafikken hvert år. Bare 1,5 % av disse blir skadd uten at motorkjøretøy er involverte. Tallet på drepte er om lag 350. I Møre og Romsdal blir om lag 600 personer skadd eller drept hvert år. Av disse ble om lag 25 personer drept. Med alvorlig skade menes skade som gir alvorlig mén eller langvarig opphold på sykehus.

I Smøla kommune var tallet på skadde i 1999 – 2009: 37 personer.

Regjeringa har gjennom NTP (Nasjonal Transportplan) lagt opp til at nullvisjonen skal være grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:

Etikk: Ethvert menneske er unikt og uerstattelig.

Vitenskapelig: Erfaringstall over skadde og drepte i trafikken, samt kunnskap om forventet mestring av et mer og mer komplisert trafikkbilde.

Ansvar: Delt ansvar mellom trafikant og myndigheter.

Smøla kommune vil også i sitt arbeide med trafikksikring etterstrebe ”nullvisjonen” som sentrale myndigheter har lagt opp til følgende visjon:

- 0 skadde og 0 drepte i trafikken -

Om vi spør oss om hvor mange personer vi er villige til å ofre i året for å beholde den friheten bilen gir oss, er det bare ett mulig svar: Ingen. Og det er det svaret vi må legge lista etter. Det må være den visjonen vi jobber etter, og den må være grunnlaget for de målsettingene vi setter oss for å kunne innfri visjonen.

4.2 Hovedmål

Med bakgrunn i visjonen, settes følgende hovedmål:

Smøla kommune skal arbeide for å komme så nær ”nullvisjonen” som mulig i denne planperioden.

4.3 Delmål

- Redusere antall ulykker med unge bilførere.
- Hensynta trafikksikkerhet ved reguleringer, utlegging av byggefelt og annet planarbeid.
- Intensivere holdningsskapende/atferdsendrende arbeid.
- Økt fokus på informasjon og kontroller fra politietatens sin side.
- Økt samarbeid mellom politi, helsestasjon og skoler på holdning til rus og trafikk.
- Bygge flere gang – og sykkelveier.
- Gjøre svinger og bakketopper bredere og mer oversiktlige.

4.4 Forklaring til delmåla

Figurene i kapittel tre viser situasjonen i Smøla kommune. Både under høringsrunden og ved oppstart av planarbeidet har engasjementet vært stort, og mest konsentrert rundt fysiske tiltak.

Sikkerheten til skolebarna er viktig og står i fokus, og det blir vist til behov for fri skoleskyss, bygging av gang- og sykkelveier og lavere fartsgrenser. Dette er viktige tiltak, men er langt fra nok.

Fartsgrenser blir ikke alltid overholdt, og der ulykker skjer, viser det seg ofte at fartsgrensene er overskredet. Derfor er det viktig å stimulere til å kjøre forsiktig og vise hensyn i trafikken. Dette er et nødvendig holdningsskapende arbeid der foreldrene spiller en viktig rolle og må gå foran som et godt eksempel for de som vokser opp. Sammen med foreldrene er skoler og barnehager nødvendige aktører som må intensivere det holdningsskapende/atferdsendrende arbeidet, knyttet opp mot et samarbeid med politietaten/lensmannen.

I Smøla er det til nå bygget bare én gang- og sykkelvei, fra Innsmøla skole til "Schrødersvingen". Det er ingen tvil om nytten av bygging av gang- og sykkelveier, men dette er dyre tiltak, med en meterpris på gjennomsnittlig kr. 6000,-. Engasjementet for å bygge en gang- og sykkelvei "i en radius på 4 km" rundt Nordsmøla skole er stort. Bygging av 4 km gang- og sykkelvei vil koste rundt 24 mill. kroner. Når dette tiltaket likevel er satt på topp som fysisk tiltak, har det sin bakgrunn både i at området er sterkt trafikkert med tungtrafikk i den tiden av døgnet når skolebarna går til og fra skolen, og det faktum at både Fv 383 og Fv 669 rundt Sætrankrysset er smal og uoversiktlig. Dette er forhold som gjør at det er vanskelig, særlig for de minste skolebarna, å lese trafikkbildet slik at de kan gå trygt til og fra skolen.

Når det gjelder fysiske tiltak som å gjøre svinger og bakketopper bredere og mer oversiktlige, er dette tiltak som vil kreve forholdsvis store investeringer. Når dette er tiltak som settes høgt opp på prioriteringene, har det sin bakgrunn i at veiene på Smøla er både smale og uoversiktlige. De seinere åra har trafikken på Smøla hatt en betydelig vekst, og særlig på sommerhalvåret har det vært en betydelig trafikkvekst. Samtidig øker tungtrafikken til og fra Smøla og på Smøla som en følge av stor næringsaktivitet.

5 Handlingsplan

Handlingsplanen er en systematisk oversikt over hvilke tiltak som det bør satses på for å møte de måla kommunen setter seg, med ei tidfesting for gjennomføringa. I ettertid bør det være mulig å se hvilke tiltak som er gjennomført. I planen har vi satt oppfølgende tiltak: Opplæring, informasjon og holdningsskapende/atferdsendrende tiltak, kontroll og overvåking og fysiske tiltak. I tillegg har vi valgt å legge ved bilder og beskrivelser av noen større tiltaksområder.

5.1 Bilder og beskrivelser av noen større tiltaksområder

Bilde av tiltaksområde	Beskrivelse	Forslag til tiltak
 Kirkesvingen sett fra sør	”Kirkesvingen” er uoversiktlig og smal. Smale veistykker og dårlig skilting til kommunale veier – Særlig utrygt for myke trafikkant	Gang og sykkelvei Midlertidig tiltak kan være å gjøre svingen mer oversiktlig
 Kirkesvingen sett fra øst		Gang og sykkelvei
 Fylkesveien gjennom ytre Hopen	Smal og uoversiktlig vei mellom Kvaløybrua og Hopen kai	Gang – og sykkelvei. Midlertidig tiltak vil være å fjerne vegetasjon

Bilde av tiltaksområde	Beskrivelse	Forslag til tiltak
 Bak skogen - veien fra Nerdvika møter riksveien	T-kryss v/ Gjerneset – møte mellom kommunal vei og riksvei Høg barskog umuliggjør oversikt i krysset – Åsted for både ulykker og nestenulykker	Fjerne vegetasjon i krysset
 Fra Litjbrua på Veiholmen	Lav murkant ved inngangen til været.	Bygge høyere mur montere rekkverk
 Lillehaugsvingen på Sætran	Skolevei Svinger – bakketopper som lager kort siktlinje	Inngår i tiltaket gang og sykkelvei mellom Hopen og Nordsmøla skole Veien legges i rett linje i henhold til figur 12.

Bilde av tiltaksområde	Beskrivelse	Forslag til tiltak
 Ramberghaugen på Hopen	Utsatt område for myke trafikkante Dårlig oversikt og godt trafikkert veistrekning	Inngår i tiltaket gang og sykkelvei mellom Hopen og Nordsmøla skole Midlertidig tiltak kan være å fjerne vegetasjon
 Råket	Enebolig ligger tett inntil Fv 669	Legge inn en svak sving på veien slik at avstanden til eneboligen blir større. Oppsetting av autovern slik at man forhindrer at noen springer ut i veibanen
 Fra krysset på Dyrnes	Skolevei for mange elever Mangler gang – og sykkelvei	Inngår i tiltaket gang – og sykkelvei gjennom Dyrnes via Bakkamyra skole til Råket
 Inn - /utkjørselen ved Bakkamyra skole	Bakketopp på riksvei – lite oversikt på grunn av bakketopp og vegetasjon Stor trafikk i perioder – skolevei for mange elever	Inngår i tiltaket gang – og sykkelvei gjennom Dyrnes via Bakkamyra skole til Råket

Bilde av tiltaksområde	Beskrivelse	Forslag til tiltak
 Riksveien sett fra Rundkjøringa ved Bakkamyra	Samme trafikksituasjon som på bildet over –	Inngår i tiltaket gang – og sykkelvei gjennom Dyrnes via Bakkamyra skole til Råket Midlertidig tiltak blir å fjerne vegetasjon på vestsida av veien
 Avkjørsel/rundkjøring ved Nordsmøla skole	Avkjørsel ved Nordsmøla skole -	Gang og sykkelvei mellom Hopen og Nordsmøla skole/barnehage
 Veikryss på Sætran	Veikryss på Sætran – Fylkesvei møter riksvei fra østsiden og vestsiden	Gang og sykkelvei mellom Hopen og Nordsmøla skole/barnehage

5.2 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid

Dette er tiltak som er av stor betydning, og som på sikt vil være avgjørende for om Smøla kommune vil lykkes med trafikksikkerhetsarbeidet. Det å innarbeide grunnleggende holdninger til trafikk og trafikksikkerhet skjer i tidlig alder. Barnehage og skole blir da en svært viktig arena for det atferdsendrende arbeidet. Både fra barnehagen og skolen har det vært svært stor interesse for trafikksikkerhetsplanen. Dette lover godt for det framtidige arbeidet på dette feltet. Ut fra landsstatistikk over ulykker og av erfaringer ellers, ser en også at det er påkrevd å fortsette med trafikkopplæring – og ikke minst atferdspåvirkning – i ungdomsskolen.

Samtidig er det grunn til å minne om det kanskje viktigste ”klasserommet” i trafikkopplæringa, baksetet i foreldrenes bil! Den konkrete og praktiske opplæringa som blir gitt der er grunnleggende for seinere oppførsel i trafikken, og burde føre til at foreldrene har økt bevissthet på egen oppførsel i trafikken.

I den atferdsendrende delen av planen er det ikke ført opp noen kostnad på tiltaka. Det innebærer at arbeidet med trafikksikkerhet må innarbeides som en del av det årlige arbeidet i de ulike enhetene, og at det må settes av tid og ressurser for medarbeiderne i enhetene.

5.3 Kontroll og overvåking

Dette er virkemidler som kommunen ikke rår over. De tiltakene som er ført opp her, blir gjennomført av politiet (lensmannen) og Statens vegvesen innenfor deres budsjett og rammevilkår. Vi vil likevel påpeke nødvendigheten av et synlig og målretta politiarbeid for å skape gode trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Det er en farlig ”uskikk” blant ungdom å drive med kappkjøring, både med bil og motorsykkel. Det er viktig å komme denne kappkjøringa til livs. Det skjer best ved at folk fra lensmannskontoret er *der det skjer når det skjer*. Samtidig er det viktig at lensmannen og politietaten ikke bare blir oppfattet som en negativ kontrollinstans, men som en viktig samhandlingsaktør som kan gi gode innspill til trygg og god atferd i trafikken. Dette kan skje gjennom minst en årlig ”gladkontroll” med informasjon om trafikksikkerhet og atferd i trafikken.

5.4 Organisatoriske tiltak

Trafikksikkerhetsarbeidet er sektorovergripende, men det overordna ansvaret ligger på Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø. Ansvaret for oppfølging av planen må også ligge der.

Arbeidet med trafikksikkerhet er likevel tverrfaglig og omfatter slik de fleste kommunale sektorene. Behovet for ei effektiv samordning og samarbeid på tvers av sektorene er derfor svært viktig. Trafikksikkerhetsarbeidet må integreres i den øvrige kommunale planlegginga, og ligge som ei sterk føring ved for eksempel utlegging av nye hytte- og boligfelt, omlegging av skole- og barnehagestruktur og lignende. Det innebærer at tiltak må innarbeides i kommunens økonomiplan, tiltaksplaner og årsmeldinger. Det er rådmannens ansvar å sørge for at dette blir gjort.

Alle tiltak på fylkesveier (også tidligere riksveier) er Møre og Romsdal fylkes ansvar.

5.5 Fysiske tiltak

Dette er fysiske tiltak på kommuneveier og fylkesveier (med under begrepet fylkesveier er også det som tidligere ble kalt riksveier). Dette gjelder tiltak som skilting, merking, belysning, fartsreduksjoner, gangfelt, busslommer, nye gang- og sykkelveier og utbedring og omlegging av veier og vedlikehold av gang- og sykkelveier. Kommunen står ansvarlig for kommunens veier og plasser, mens Statens vegvesen er ansvarlig for fylkesveiene.

Fysiske tiltak av generell art som er knytta til vedlikehold, siktrydding, skilting osv., er ikke oppført med kostnad i planen. Utgangspunktet er at dette skal være ei huskeliste i det daglige trafikksikkerhetsarbeidet. De konkrete tiltakene ellers er oppsatt med kostnadstall basert på erfaringstall der dette er relevant.

6 Tiltaksdel

6.1 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid

Rådmannen er administrasjonens øverste leder, og står ansvarlig for alle administrative områder i organisasjonen. Det er opp til rådmannen å delegere videre. Rådmannen har satt opp ei arbeidsfordeling på de ulike oppgavene. Denne er innarbeidet i planen.

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.1 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
Helsestasjon								
1	Sette fokus på barn og trafiksikkerhet fra de er nyfødte med ekstra fokus på sikring av barn i bil	Småbarnsforeldre	Kontinuerlig	Helsesøster	lensmann, Trygg Trafikk			Utdeling og informasjon av sikring av barn i bil. På fireårskontroll informeres om Barns miljø- og sikkerhet med tema trafikk, sykkel og bil. Det legges stor vekt på at foreldre er rollemodeller for sine barn.
Barnehagen								
2	Trafikksikkerhetsarbeidet i barnehagene skal prioriteres gjennom utviklingsplaner for barnehagene	3-5-åringer ved alle barnehagene	Årlig	Enhetsleder barnehage				Målet er å sikre kontinuitet og langsiktighet i opplæring og holdningsskapende arbeid gjennom en felles overbygning for trafikksikkerhetsarbeidet i

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR SMØLA KOMMUNE 2010 - 2015

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.1 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
								barnehagene.
3	Kompetanseheving i trafiksikkerhet blant barnehagepersonellet. Trygg Trafikk og politiet kan bidra med kurs	Ansatte i barnehagene	Hvert 3. år. Første gang i 2011.	Enhetsleder barnehage	Trygg Trafikk og lensmann/politi			
4	Trafikktrening med Tarkus	3-5-åringene ved alle barnehagene	Årlig	Enhetsleder barnehage				
5	Utdeling av refleksvest til alle barnehagebarn	3-5-åringene	Årlig	Enhetsleder barnehage	MA, Vesta, Storebrand og evt. andre organisasjoner			Ordnes i hver barnehage
6	Sikring av barn i buss, samt godkjent sikring av barn ved bruk av private biler i forbindelse med turer i barnehage.	3 – 5åringer	Kontinuerlig	Enhetsleder barnehage/ foreldre/buss-selskap				
Grunnskolen								
7	Oppnevning av trafikkansvarlig ved hver skole som har ansvar for at planlagte aktiviteter gjennomføres			Enhetsleder/rektor				Alle skoler skal oppnevne en trafikkansvarlig
8	Kompetanseheving i trafiksikkerhet blant lærere generelt og	Trafikkansvarlig, lærere	Hvert 3. år. Første gang i 2011	Enhetsleder/rektor	Trygg Trafikk, lensmannen			

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR SMØLA KOMMUNE 2010 - 2015

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.1 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
	trafikkansvarlig spesielt							
9	TS-arbeidet prioriteres innenfor virksomhetsplan for hver skole	1. – 10. klasse	Årlig	Rektor/avdelingsledere	Skolefaglig ansvarlig			
10	Gåtrening i nærmiljøet med øving i trafikkreglene	1. – 2. klasse	Hver høst	Kontaktlærer	Trafikkansvarlig, politiet			
11	Trafikktelling	2. klasse	Årlig	Kontaktlærer	Trafikkansvarlig			Matematikk som en del av læreplanen
12	Øve på å bruke buss. Køkultur, vente til bussen har stoppet, en om gangen	1. – 4. klasse	Årlig	Kontaktlærer	Trafikkansvarlig, bussjåfør			Innarbeides i virksomhetsplan.
13	Lære å gå på venstre side. Bli sett i mørket, bruke refleks og refleksvester.	1. – 4. klasse	Årlig	Kontaktlærer	Trafikkansvarlig			Tas opp når elevene er på turer.
14	Sykkelp prøve med sykkelkontroll	5. klasse	Årlig	Trafikkansvarlig	Lensmannen, foreldre og NAF			
15	Bruke eksterne tilbud som ”Ikke tøft å være død”, og lignende	10. klasse	Årlig	Trafikkansvarlig	Trygg Trafikk, lensmann/politi og andre			
16	Bruk av sikkerhetsutstyr som refleks, sykkelhjelme og bilbelte.	8. – 10. klasse	Hver høst	Trafikkansvarlig	Trygg Trafikk, helsesøster			Tas opp både med elever og foresatte
17	Trafikk som tema innen natur-, matte- og miljøfag	8. – 10. klasse	Årlig	Kontaktlærer	Trafikkansvarlig			Øve på å måle fart, statistikk m.m.
18	Sikring av barn i buss (skolebuss og evt. buss til ekskursjoner)	1. – 10. klasse	Kontinuerlig	Rektor	Busselskaper			

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.1 Opplæring, informasjon og atferdsendrende arbeid	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
Aksjoner og kampanjer								
18	Refleksdemonstrasjon	Barnehagebarn	Hver høst	Lensmannen	Busselskap			
19	En aksjon ved skolestart	Alle trafikanter	Hver høst	Lensmannen				Informere om ulike trafikantrgruppers atferd, plikter og rettigheter. Bør følges opp med atferdskontroller i samme tidsrom.
20	Holdningsskapende arbeid i næringslivet.	Alle arbeidstakere	2011	Næringsforeninga	Trygg Trafikk			Motivere til å gå/sykle til arbeid. Trafikksikkerhet inn i HMS.
21	Holdningsskapende arbeid barn og ungdom	Ungdom	Årlig	Kontakt Ungdomsrådet/MOT	MOT Ungdomsrådet Politiet			Samarbeid mellom politiet og ungdomsrådet/MOT om holdningsskapende tiltak.
22	Jevnlig bruk av internett om trafikksikkerhetsarbeid	Alle innbyggere i Smøla	Årlig	Redaktør nettside				
23	Holdningsskapende arbeid i lag og organisasjoner	Ungdom	Konitnuerlig	Ledere i lag og organisasjoner	Politiet Trygg Trafikk			

6.2 Kontroll og overvåking

Rådmannen er administrasjonens øverste leder, og står ansvarlig for alle administrative områder i organisasjonen. Det er opp til rådmannen å delegere videre. Rådmannen har satt opp ei arbeidsfordeling på de ulike oppgavene. Denne er innarbeidet i planen.

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.2 Kontroll og overvåking	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
1	Atferdskontroll av alle trafikanter i nærheten av skoler/barnehager	Alle trafikanter	Hele året, men spesielt ved skolestart om høsten	Lensmannen				Atferdskontroll bør også gjennomføres på andre steder der det er registrert konflikter mellom bil og sykkel/gående.
2	Kontroll av sikkerhetsutstyr	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Lensmannen				Kontroll og utstysveiledning (hjelme, bilbelte og sikring av barn i bil)
3	Politikontroll (Bl.a. retta mot "festkjøring" i helgene.)	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Lensmannen				
4	Minst en "gladkontroll" med info om trafikk-sikkerhet og og atferd i trafikken	Alle trafikanter	Årlig	Lensmannen	Statens vegvesen, Trygg Trafikk, NAF evt. andre			

6.3 Organisatoriske tiltak

Rådmannen er administrasjonens øverste leder, og står ansvarlig for alle administrative områder i organisasjonen. Det er opp til rådmannen å delegere videre. Rådmannen har satt opp ei arbeidsfordeling på de ulike oppgavene. Denne er innarbeidet i planen.

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.3 Organisatoriske tiltak	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
1	Innarbeidelse av trafikk-sikkerhetstiltak i kommunens økonomiplan.		Kontinuerlig i forbindelse med budsjettarbeidet.	Rådmannen	Formannskap og kommunestyre			Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø har det koordinerende ansvaret og skal passe

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.3 Organisatoriske tiltak	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
								på at dette blir gjort
2	Hensynta trafikksikkerhet ved reguleringer, utlegging av byggefelt og annet planarbeid.		Kontinuerlig i forbindelse med planarbeid	Enhetsleder Bygg og forvaltning	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø.			
3	Justering og tilpassing av Trafikksikkerhetsplan		Årlig	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø.	Formannskap og kommunestyre			

6.4 Fysiske tiltak

Rådmannen er administrasjonens øverste leder, og står ansvarlig for alle administrative områder i organisasjonen. Det er opp til rådmannen å delegere videre. Rådmannen har satt opp ei arbeidsfordeling på de ulike oppgavene. Denne er innarbeidet i planen.

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.4 Fysiske tiltak	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune, evt. i andre etater.	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
Samarbeid om fysiske tiltak								
1	Trafikksikkerhetsmøte, befarings på veiene og besøk i skolene i kommunen.	Alle trafikanter	Hvert 4. år.	Statens vegvesen og Smøla kommune				
2	Analyse av ulykkene på veiene	Alle trafikanter	Hvert 4. år.	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø.				
Drift og vedlikehold generelt								
3	Bedring av sikt i kryss og avkjørsler.	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Teknikk vakt og beredskap, Statens vegvesen	Aktuelle grunneiere			
4	Vurdere plassering, sikt, oppmerking og skiltkvalitet.	Alle trafikanter	2011	Teknikk vakt og beredskap, Statens vegvesen				

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.4 Fysiske tiltak	Målgruppe	Tidsramme	Ansvarlig i Smøla kommune, evt. i andre etater.	Andre aktører	Kostnad	Hva er gjort?	Merknad
5	Brøyte og strø veiene så tidlig som mulig.	Alle trafikanter	Ved behov	Teknikk vakt og beredskap, Statens vegvesen				Overgang fra piggdekk til piggfrie vinterdekk forutsetter at vinterveiene er tilpasset omlegginga.
6	Forbedre vintervedlikeholdet av gang- og sykkelveier slik at standarden der er den samme som på bilvei.	Gående, syklende	Kontinuerlig	Teknikk vakt og beredskap				Dårlig brøyting/strøing fører de gående og syklende over på bilveien.
Kryss og avkjørsler								
7	Planlegge og gjennomføre trafikk-sikkerhetstiltak i kryss, spesielt ved skoler og barnehager	Alle trafikanter	2011	Teknikk vakt og beredskap, enhetsledere skole og barnehage	Statens vegvesen, Nettbuss			Aktuelle tiltak: Fartsgrense, utvidelse, forbikjøringslomme, nye rundkjøringer, skilting m.m. (Bl.a. gangfelt)
8	Siktrydding i kryss. Møte- og forbikjørings-sikt generelt.	Alle trafikanter	Kontinuerlig	Vegeier				
Arealdisponering/byggesaker								
9	Ivareta trafikkisikkerhet gjennom planlegging og lokalisering av offentlige bygninger	Alle trafikanter	Kontinuerlig i alle aktuelle saker.	Enhetsleder bygg og forvaltning				Viktig ved nybygging, samlokaliseringer m.m.
10	Bruke arealdisponeringa som virkemiddel for å redusere transportomfanget ved tilrettelegging av nye byggeområde.	Alle trafikanter	Kontinuerlig i alle aktuelle saker	Enhetsleder bygg og forvaltning				Jf. Rundskriv T-5/93 fra Miljøverndep.: Retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging.

6.4.1 Redusert kjørehastighet

På enkelte strekninger er det behov for nedsatt kjørehastighet:

Nr.	Aktivitet/tiltak 6.4.1 Redusert kjørehastighet	Fartsgrense	Merknad
1	Skjølberg - Elvegard	Redusert fartsgrense fra 80 km/t – 60 km/t	Området er uoversiktlig med mange svinger og bakketopper, og med skolebarn som venter på skolebuss.
2	Hopen kryss - Kvalpøybrua	Redusert fartsgrense fra 50 km/t – 40 km/t	Området er uoversiktlig med mange svinger og bakketopper, og fotgjengere fra boligfelt med eldreboliger og omsorgsboliger.
3	Sætran forbi Melkneset	50-sone utvides.	
4	Nerdvika	Flytting av skilt slik at alle boligavkjørsler er innom 60-sonen	Flere boliger ligger utenfor dagens 60-sone.
5	Straumen, Strendråkrysset til Golanhøyden	Fartsgrensen reduseres fra 50 km/t til 30 km/t	
6	Dyrnesvågen - Dyrneskrysset	Redusert fartsgrense til 30 km/t.	Tett bebyggelse.
7	Kjønøykrysset - Steinsøya	Redusert fartsgrense til 30 km/t	Tett bebyggelse. Mange småbarnsfamilier
8	Hellesfjorden	Redusert fartsgrense fra 60 km/t til 50 km/t	

6.5 Fysiske tiltak på kommunale veier og plasser

Prioritet	Tiltak nr.	Aktivitet/tiltak 6.5 Fysiske tiltak på kommunale veier og plasser	Kommunal andel	Kommunal kostnad	Gjennomføres når	Totalkostnad	Hva er gjort	Kommentar
1	K1	Utvidelse av busslomme ved Nordsmøla skole/barnehage	50%	125 000	2011	250 000		Tilpasse busslomme m/rundkjøring til nye trafikkforhold etter sammenslåinga av skoler og samlokalisering av skole og barnehage
2	K2	Hopen boligfelt/sentrumsområde	50%	500 000	2012	1000 000		Gang- og sykkelveg fra sentret og til boligfeltet
3	K3	Utvide rundkjøring ved Innsmøla skole	50%	75 000	2012	150 000		Tilpasse rundkjøringa til nye trafikkforhold etter samlokalisering av skole og barnehage

4	K4	Foretningsområde Hopen sentrum:	50%	75 000	2013	150 000		Tiltak for å hindre biltrafikk på fotgjengerareal
5	K6	Fartsdumper kommunal vei til Steinsøya	100 %	90 000				Tiltak for å redusere kjørehastighet
6	K7	Fartsdumper kommunal vei Dyrnesvågen	100 %	50 000				Tiltak for å redusere kjørehastighet

6.6 Fysiske tiltak på fylkesveier

Prioritet	Tiltak nr.	Aktivitet/tiltak 6.6 Fysiske tiltak på fylkesveier	Kommunal andel	Kommunal kostnad	Total kostnad	Hva er gjort	Kommentar
1	F1	Gang- og sykkelveg fra helsesenter – eksisterende gang- og sykkelveg		0	6 000 000	Kommunens eneste gang- og sykkelveg går fra Innsmøla skole til Schrødersvingen	1 km gang- og sykkelveg til helsesenteret. Det er bevilget midler gjennom fylkeskommunen, og prosjektet skal realiseres i 2011/12. Jf. Handlingsplan for fylkesveier 2010-13.
2	F2	Gang- og sykkelveg Nordsmøla skole – Hopen/Steinsøysund	50% fram til RV699 (100 m)	300 000	36 000 000		3 km gang- og sykkelsti fra skolen forbi krysset i begge retninger. Dersom tiltaket må realiseres tinnvis, prioriteres tiltakene slik: - Nordsmøla skole – Sætrankrysset - Kryss Sætran – Hopen (Utbyggingen bør starte fra Hopenkrysset til planlagte boligfelt ved Nordhopbakken.) - Kryss Sætran – Steinsøysundet
3	F3	Utbedring av kryss Sætran	0	0			Utvidelse av krysset - merking
4	F4	Gang- og sykkelveg fra Bakkamyra til Dyrnesvågen	0	0	200 000		En god del av veistrekningen har såpass stor veibredde at en utskillelse av gang- og sykkelvei vil kunne være mulig.
5	F5	Utvidelse med busslomme ved nedkjørsel til Steinsøya.	0	0			Elever som tar skolebuss herfra må stå midt i en innersving i 80-sone. Kostnad er ukjent.
6	F6	Fotgjengerovergang ved krysset i Dyrnesvågen	0	0			

7	F7	Gang og sykkelveg Rosvollkrysset/Kallar-sundet bru – Innsmøla skole.	0	0	1 200 00		Tiltaket er på fylkets prioriteringsliste. Jf. Handlingsplan for fylkesveier 2010 -13.
8	F8	Buss-skur/leskur for skolebarn					Det er sterkt behov for gode og hensiktsmessige leskur/buss-skur for skolebarn rundt omkring på hele øya.
9	F9	Arbeide for å få inn standardheving av veiene på fylkets prioriteringsliste (Vedlikehold/kurvatur/sikt og bredde)	0	0			Mange av veiene i kommunen er uoversiktlige og er preget av manglende vedlikehold over lang tid. Se også pkt. 6.7.

6.7 Andre fysiske tiltak (flaskehalser/kurver/farlige trafikkpunkt)

Prioritet	Tiltak nr.	Aktivitet/tiltak 6.7 Andre fysiske tiltak	Kommunal andel	Kommunal kostnad	Total kostnad	Hva er gjort	Kommentar
1	K5	Brystvernet v/ Samvirkelaget, Veiholmen – nytt rekkverk	100 %	350 000	350 000		Brystvernet er lavt og trenger å fornyes og sikres bedre enn i dag.
2	F9	Utbedring av kirkesvingen ved Hopen	0	0			Svingen er uoversiktlig og smal. Det er til tider sterk trafikk i området.
3	F10	Ersneskrysset	0	0			Krysset er svært uoversiktlig i møtet mellom kommunal veg og FV 669. Krysset ligger i 80-sone i en sving på fylkesveien
4	F11	Klovågbakken	0	0			
5	F12	Lillehaugsvingene, Sætran	0	0			Veien ved Lillehaugsvingene legges i rett linje i samsvar med tegning i fig. 12. Lillehaugsvingene.
6	F13	Skomsøyvågbrua	0	0			
7	F14	Ytre Roksvåg bru	0	0			
8.	F15	Hopen - Veiholmen	0	0			Veien Hopen - Veiholmen er preget av varierende bredde i veibanen, med uoversiktlig kurvatur og få møteplasser for møtende trafikk.

9	F16	Inn- og utkjøring Bakkamyra skole	0	0			Uoversiktlig utkjøring som kan skape trafikkfarlige situasjoner ved henting og bringing av skolebarn
10	F 16	FV 669 ved enebolig på Råket	0	0			Det kan legges inn en svak sving slik at avstanden blir større. Videre bør det vurderes å sette opp rekkverk/autovern slik at man forhindrer at noen springer ut i veibanen.

6.8 Økonomiske og administrative konsekvenser

I trafikk sikkerhetsarbeidet er det vanskelig å stipulere eksakte kostnader på de enkelte tiltakene. Det er flere aktører som arbeider med trafikk sikkerhet. Det vil også variere hvilke typer midler som er tilgjengelig til en hver tid. For kommunen er det helt klart at fylkets trafikk sikkerhetsmidler er viktige for å få realisert viktige tiltak og prosjekt. Andre kostnader knyttet til det gamle riksvegnettet, som nå er fylkesveger, forutsettes dekket i sin helhet av Statens vegvesen. Under følger oversikt over de fysiske tiltakene Smøla kommune må dekke økonomisk. Rådmannen er administrasjonens øverste leder, og står ansvarlig for alle administrative områder i organisasjonen. Det er opp til rådmannen å delegere videre. Rådmannen har satt opp ei arbeidsfordeling på de ulike oppgavene.

År i ØP	Tiltak	Utredningsansvar i Smøla kommune	Kommunale kostnader	Fylkeskommunale tilskudd/Statens vegvesen	Totalkostnad
2010	K1 Utvidelse av busslomme ved Nordsmøla skole	Teknisk, vakt og beredskap	125 000	125 000	250 000
2012	F2 Gang- og sykkelveg Nordsmøla skole – Hopen/Steinsøysund	Teknisk, vakt og beredskap	300 000 (til FV 669)	36 000 000	36 300 000
2012	K2 Hopen boligfelt/sentrumsområde	Teknisk, vakt og beredskap	500 000	500 000	1 000 000
2012	K3 Utvide rundkjøring ved Innsmøla skole	Teknisk, vakt og beredskap	75 000	75 000	150 000
2013	K4 Forretningsområde Hopen sentrum	Teknisk, vakt og beredskap	75 000	75 000	150 000

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR SMØLA KOMMUNE 2010 - 2015

2013	K5 Brystvernet v/ Samvirkelaget, Veiholmen – nytt rekkverk	Teknisk, vakt og beredskap	350 000		350 000
2013	K6 og K7 Fartsdumper på Steinsøya og Dyrnesvågen	Teknisk, vakt og beredskap	140 000		140 000
Totale kostnader			1 565 000	36 775 000	38 340 000

7 Evaluering

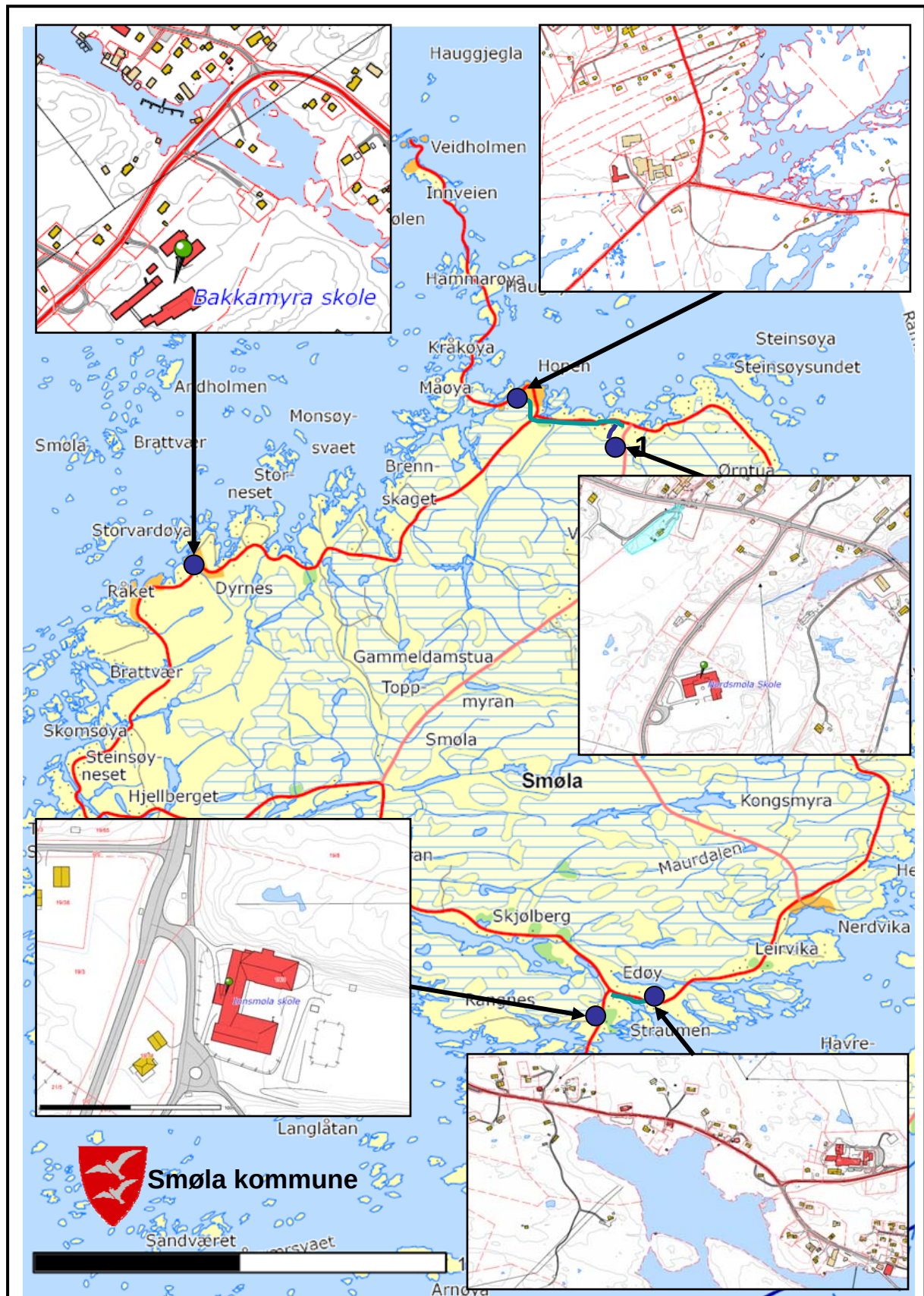
Evaluering av tiltak i tiltaksdelen kan gjennomføres på flere måter. En kan velge å måle effekten av gjennomførte tiltak opp mot for eksempel tidligere ulykkestall i kommunen, og en kan evaluere tiltakene ut fra om de er gjennomført eller ikke. En evaluering basert på ulykkestallene vil nok måtte skje etter en viss tid, både med tanke på egne erfaringer og det faktum at faktiske data ikke er tilgjengelig før det er utarbeidet statistikk. I tillegg bør en årlig evaluering av handlingsprogrammet/tiltaksdelen omfatte en generell vurdering av eget arbeid, vurdering og prioritering av nye tiltak og eventuelt foreta omprioriteringer.

7.1 Evalueringsskjema:

Dette benyttes årlig ved gjennomgang og revisjon av tiltak i tiltaksprogrammet. Dette gjelder for opplærings- og holdningsskapende tiltak, kontroll og overvåking og fysiske tiltak (prioriterte)

Navn på tiltak som ikke er gjennomført:	Begrunnelse:	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø kommentar:
Navn på nye innmeldte tiltak:	Innmeldt av, og kort sammendrag av begrunnelse for tiltaket	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø vurdering og kommentar:
Navn på omprioriterte tiltak:	Begrunnelse:	Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø kommentar:
Hovedutvalg for teknikk, plan og miljø generelle vurdering av plan, tiltaksplan og eget arbeid:		

8 Oversikt over fysiske tiltak:



Figur 5 Oversikt over fysiske tiltak

Vedlegg

Innspill ved oppstart av planarbeidet

Levert av	Beskrivelse av trafikkbildet	Begrunnelse for tiltak	Forslag til tiltak
FYSISKE TILTAK KOMMUNEVEIER OG PLASSE			
SU Nordsmøla skole	Bussholdeplass, parkeringsplass – stoppested for av – og påstigning fra privatbiler ved Nordsmøla skole	Trafikkbildet ved skolen kompliseres av at foreldre skysser sine barn til og fra skolen	Utvidet område for bussoppstilling - Atskilt atkomst til ansattes parkeringsplass – Parkering for privat trafikk
SMYL sanitetsforening	Rundkjøringa ved Innsmøla skole – stikkveier til to bo-områder. Trang rundkjøring når området både er parkeringsplass, bussholdeplass og kjørevei for privat trafikk	Trafikkbildet vil bli ytterligere forverret når skolen samlokaliseres med barnehagen. Flere ansatte som bruker bil – foreldre som skal levere i barnehagen	Bygge ut parkeringsplass mot riksvei 669 –
SU Nordsmøla skole	Styrket belysning i atkomstområdet ved skolen	Kaotisk situasjon om morgenen med flere busser og mye privat trafikk til og fra – samt passerende trafikk	Bedret belysning på bussholdeplass-en
FAU Veiholmen skole	Lav murkant på brua mellom Håtranklakken og Været	Barn klatrer på muren – kan falle utfor	Høyere murkant - gjerde
Veiholmen skole og barnehage	Parkeringsplassen ved skolen/barnehagen er for liten både for biler og sykler. Må av og til ta i bruk skoleplassen	Skaper farlige situasjoner	Utvide parkeringsområdet
Innsmøla skole	Fylkesvei Nerdvika-Rom. Kommunal vei fra riksvei v/ Hyttrabben . Dårlig snuplass og busskur	Værhardt	Snuplass og busskur
Torleif Thomassen	Parkering Straumen – Solhov	Sterkt trafikkert veistrekning fra morgen til kveld. Veistrekning som benyttes av skoleelever som ikke har rett til skoleskyss. Benyttes også av beboerne ved sjukeheimen/alderspensjonatet Mangler parkeringsområde ved samfunnshuset	Utbedre parkeringsmulighetene
	Kommunale veier: Nerdvikkbakken	Dyp grøft på nordsida – biler sklir ut på vinterføre	Grøfta fylles opp
	Dyrnes	Mangler skilt til	Skilting

Levert av	Beskrivelse av trafikkbildet	Begrunnelse for tiltak	Forslag til tiltak
	Bakkamyra skole	Bakkamyra skole	
Innsmøla U-lag	Henviser til reguleringsplana for Straumenområdet		
Rosvoll grendalag	Kommunal vei Rosvoll kryss – Rosvoll prestegard	Slitte markeringsstriper	Vedlikeholde kvitstripene
	Bebyggelse og busskur ved Myrvollveien.	Høy trafikk ved kryss og bakketopp. Økt trafikk til Smøla Museum sine anlegg på Rosvoll	Det innføres 60-sone fra "Prestbakken" til Rosvoll prestegard
	Kommunal vei Rosvoll kryss – Rosvoll prestegard	Det gror langs veien - dårlig sikt	Siktsonen langs veien må ryddes årlig
Hopen Veilyslag - HopenSanitetsforening- Hopen Yngres Sanitetsforening - Nordsmøla ungdomslag	Kommunal vei i Hopen boligfelt, avkjørsel ved Hopen kirke –	Til tider stor trafikk i feltet	Hastighetsbegrensing og fartsdempere.
	Nedkjørsel fra riksvei 669 til Nordsida butikkssenter –	Uoversiktlig avkjørsel/innpåkørsel	Fjerne skog og utvide avkjørselen
Nelvika grendalag	X-kryss ved foten av Nelvikbakken	Dårlig sikt på grunn av skog – bratt bakke Godt trafikket vei	Holde sikteområdene fri for vegetasjon Senke bakketoppen Skilte for farlig kryss
	Nelvikbakken – kommunal vei	Bratt bakke som skaper trafikkfarlige situasjoner på glatt vintervei – dyp grøft på siden – X-kryss i bunnen av bakken	Senke bakken – legge igjen grøfta for å redusere faren for ulykker
	Kommunal vei gjennom Nelvika Intern trafikk til boligområde – rutegående trafikk og skoleskyss	Mangler autovern v/ bekk - elv	Sette opp autovern i 10 m lengde v/ bekk – elv
FYSISKE TILTAK FYLKES- OG RIKSVEIER			
SU Nordsmøla skole	Nærområdet rundt Nordsmøla skole er uten gang – og sykkelveier.	Stor trafikk (I sær om morgenen) gjør ferdsel til fots og på sykkel til skolen farefull. Fører til økt bilbruk av foreldre.	Bygge gang – og sykkelvei fra skolen til Hopen – fra skolen til Steinsøysundet
Sætran veglyslag	Nordsmøla skole – gjennom Sætran	Gang- og sykkelveg	
SMYL sanitetsforening	Kallarsundbrua –	Flere ulykker og nestenulykker i området. Den smale brua sluser bare en bil om gangen	Utvides til standard veibredde
Innsmøla skole	Edøya- fylkesvei til Kyrhaug	Værhardt område	Busskur for ventende i nærheten av bolig Arve Moe
Torleif Thomassen	Bommene mellom		Snu bommene slik at

Lever av	Beskrivelse av trafikkbildet	Begrunnelse for tiltak	Forslag til tiltak
	Kallarsundet bru og Edøya		korteste utstikkende ende blir mot kjøreretning
	Kallarsundet bru/ kryss Rosvoll	Smal – trafikkfarlig – ulykkesbru	Gjøres breiere og utvides med gang og sykkelvei helt til skolen
	Veistrekningen Schrøderkrysset – Smøla sjukeheim		Gang – og sykkelvei
	Brua over elva i Indre Roksvåg	Smal bru	Utvide bredda til standard veibredde
	Riksvei v / Knut Inge Rokstad	Smal vei og krapp sving	Rette ut og utvide bredda
	Brua ved Ytre Roksvåg – bakketopp	Farlig veistrekning – smal og lite oversiktlig Smal vei – autovern på begge sider	Ta ned bakketoppen og utvide brua
	Parsell i en sving mellom Brennskaget og Grunnvågen	Svingete og smal vei – dårlig asfalt	Utvides og ta bort svinger – Asfalteres
Torleif Thomassen	Hopen – Dyrnes	Svingete og smal vei – dårlig asfalt	Utvides og ta bort svinger – Asfalteres
	Dønheimkrysset – Vollan	Utrygt for myke trafikanter	Gang – og sykkelvei
	Fylkesvei Nerdvika - Sætran	Partier med smal og ujevn vei – for få møteplasser – skog som stenger utsikt	Utbedre ujevnheter og veibredde – Legge ut møteplasser – hogge ned skog for å øke sikten
Innsmøla skole	Kallarsundbrua	Innsnevring på veien – ulykkessted Ikke gang og sykkelvei	Ny bru med standard veibredde Gang og sykkelvei til skolen
SMYL sanitetsforening	Mangler gang – og sykkelvei fra Schrøderkrysset til Smøla sjukeheim og Straumenområdet. Viser til plan som ble utarbeidet i tilknytning til veiomlegginga i 1989	Sterkt trafikkert veistrekning fra morgen til kveld. Veistrekning som benyttes av skoleelever som ikke har rett til skoleskyss. Benyttes også av beboerne ved sjukeheimen/alderspen sjonatet	Gang – og sykkelveien opparbeides i henhold til opprinnelig plan
Øyrin-Bakkamyra skole-FAU	Nærområdet på Vestsmøla: Dyrnes - Råket	Mangler gang – og sykkelvei	Utbedra avkjørslene – lage disse mer

Levert av	Beskrivelse av trafikkbildet	Begrunnelse for tiltak	Forslag til tiltak
Bakkamyra Brattvær barnehage Vestsmøla Vel	Skole - barnehageområdet: Stor trafikk i perioder av døgnet – skolebusser – smal vei – flere avkjørsler til skole	Mange barn som pendler til og fra skolen på fritida Avkjørslene uoversiktlige	oversiktlige Gang og sykkelvei i Dyrnes-området i tilknytning til Øyrin Gang – og sykkelvei fra Stornes til Råket
FAU Nordsmøla skole	Sætranområdet	Stor trafikk – vanskelig for myke trafikanter	Gang – og sykkelvei på de strekningene som ikke utløser skoleskyss
Sørsmøla bygdalag	Utrygt trafikkområde	RV 669-Steinsøya/Gjelberg-Grindmyra/Gjeldberg – RV 669/Strømskaget	Venteskur og avkjørsler for begge retningene
Brattvær sanitetsforening	Hovedveien Flataukan - Vollan	Utrygt for myke trafikanter – Redusere bussbruk og øke fysisk aktivitet især blant barn	Gang – og sykkelvei for hele strekningen
Rosvoll grendalag	Riksvei fra Edøya til Straumen, Kallarsundet bru.	Kallarsundet bru har bare en kjørebane og trafikkfarlig. Innfartsåre til Smøla og ulykkessted. Strekningen Rosvoll kryss til Innsmøla skole er farlig for myke trafikanter.	Det må bygges bru med to kjørefelt og fortau for gang – og sykkelvei. Samtidig med ny bru bør det bygges gang – og sykkelvei fra Rosvoll kryss til Innsmøla skole.
Hopen Veilyslag - HopenSanitetsforening- Hopen Yngres Sanitetsforening - Nordsmøla ungdomslag	Hovedveien gjennom hele Hopen, fra krysset i Varden til Kvaløybrua	Kirkesvingen” er uoversiktlig – Smal og uoversiktlig vei ved Hopen kai – Smale veistykker og dårlig skilting til kommunale veier – Utrygt for myke trafikanter	Utbedring av vei – event. gang – og sykkelvei gjennom Hopen alt. vei gjennom byggefelt til senteret.
	Veistrekningen Hopen - Veiholmen	Dårlig sikt på smale veier – gjelder flere partier av veien	Utbedre veien for å lette passering for biler og for å bedre sikten
Nelvika grendalag	X-kryss riksvei mot Frostadheia og kommunal vei fra Nelvika - Hovedtrafikk	Trær i siktesonene fra flere kanter – smal vei	Fjerne siktehindre
	T-kryss v/ Gjerneset – møte mellom kommunal vei og riksvei	Høg barskog umuliggjør oversikt i krysset – ulukker og nestenulykker	Fjerne skog i krysset
	T-kryss kommunal vei og riksvei mot Hellesfjord	Trær i siktesonene fra flere kanter – smal vei	Fjerne skog i sikteområdet
	T-kryss mellom kommunal vei til Hyttrabben og riksvei	Uoversiktlig kryss v/bakketopp	Sette opp busskur litt innpå kommunal vei
TRAFIKKREGULERINGSILTAK			
FAU Veiholmen skole	For stor hastighet på trafikken mellom Innerveien og skolen	Farlig for myke trafikanter	Gang – og sykkelvei fra Innerveien til Ytterveien Sette ned fartsgrensen

Levert av	Beskrivelse av trafikkbildet	Begrunnelse for tiltak	Forslag til tiltak
			fra 50 km/t til 30 km/t Fartsdumper
	Høy fart mellom Været og skolen	Skolevei med red. fartsgrense – bilistene holder ikke fartsgrensa	Fartsdumper
Innsmøla skole	Riksvei forbi Skjølberg	Uoversiktlig vei og stor trafikk	Redusere fartsgrensa fra 80 km/t til 60 km/t
	Edøya – Krysset riksvei/fylkesvei/privat vei	Har skjedd ulykker i krysset	Krysset bør reguleres i forbindelse med bygging av "Guri-senter"
Hopen Veilyslag - HopenSanitetsforening- Hopen Yngres Sanitetsforening - Nordsmøla ungdomslag	Lillehaugsvingen på Sætran	Uoversiktlig og farlig veistrekning – særlig som skolevei	Gang – og sykkelvei Hopen – Sætran
Sætran veglslag	Strekninga Melknesset - gardsveien tilArild Sætran	I påvente av gang- og sykkelveg bør fartsgrensen senkes	Redusert fartsgrense
Nelvika grendalag	Kommunal vei gjennom Nelvika – Algarheim - Hellesfjord	Tilpasse fartsgrense med henblikk på at veien fører til flere boområder	50 km fartsgrense hele veistrekninga

Innspill ved høring i 2008 / Innspill i planprosessen etter høring

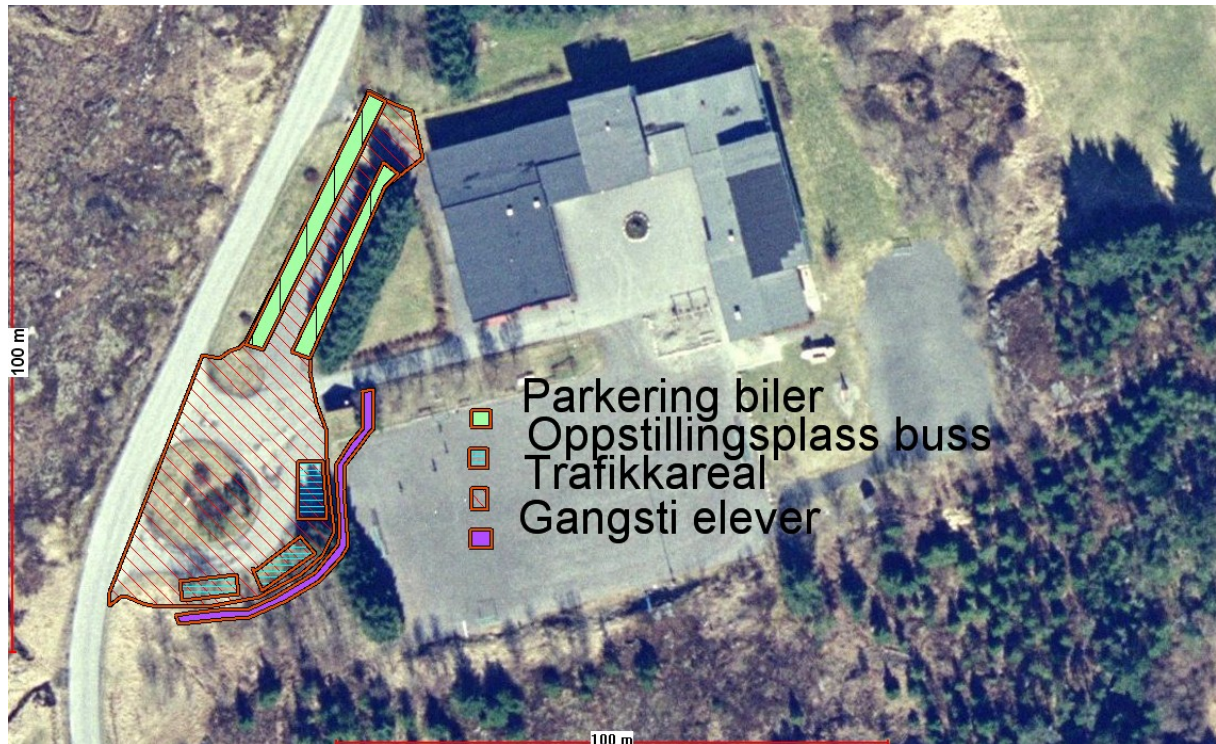
Levert av	Område/Tema	Forslag til tiltak	Begrunnelse for tiltak
INNSPILL TIL PLANPROSESSEN /PLANINNHOLD			
Statens vegvesen-region Midt	Planstruktur	Innhente ulykkesstatistikk og analysere situasjonen. Lage prioritert tiltaksliste med kostnadsberegninger. Ny høringsrunde	Planforslaget tilfredsstiller ikke formkrava til plandokument
Torleif Thomassen	Hele øya	Opprettholder samme forslag til tiltak som ved oppstart av planprosessen,	Behov for opprydding og bedring av sikt.
Smøla venstre	Sikring	Nytt pkt. om sikring av barn i buss	
OPPLÆRING, INFORMASJON OG ATFERDSENDRENDE TILTAK			
Smøla Høyre	holdningsskapende arbeid mot barn og unge	Samarbeide med Ungdomsrådet og frivillige lag og organisasjoner	
Smøla venstre		Understreker viktigheten av:	

Levert av	Område/Tema	Forslag til tiltak	Begrunnelse for tiltak
		- Forebyggende arbeid knyttet til ungdom og bilkjøring - Økt overvåking av trafikken og hyppigere fartsmålinger - Bruk av hjelm og refleksvest	
FYSISKE TILTAK KOMMUNEVEIER OG PLASSE			
Steinsøysund Velforening	Nordsmøla skole og barnehage	Parkeringsplasser	Samlokalsiering skole-barnehage
Smøla venstre	Hopen boligfelt/Hopen sentrumsområde	Gang- og sykkelvei	
Torleif Thomassen	Vei til Nerdvikkaia	Rydding av greiner og kvister for å sikre god sikt.	Uoversiktlig vei
	Oppkjørsel Bakkamyra skole	Flytte leskur	Hindrer sikt
FYSISKE TILTAK FYLKESVEIER (TIDL. RV OG FV)			
Steinsøysund Velforening	Nordsmøla skole - Steinsøysundet	Gang- og sykkelveg	Aktive barn som ferdes langs veien.
Smøla Høyre	Nordsmøla skole	Gang- og sykkelveg (1. prioritet)	Stor trafikk og dårlig veistandard.
	Bakkamyra skole	Gang- og sykkelveg	Stor trafikk og dårlig vegstandard.
	Innsmøla -	Eksisterende gang- og sykkelveg forlenges til Straumen	Skoleveg
Smøla venstre	Nordsmøla barnehage/skole (Fv383 og Fv 669)	Gang- og sykkelveg	
	Innsmøla skole/barnehage (Rv 669 mot Straumen) inkl. vei opp til sykehjem	Gang- og sykkelvei	
	Bakkamyra skole/barnehage (Rv		
Smøla senterparti	Hyttrabben	Busskur	
	Edøya v/Arve Moe	Busskur	
	Kuløya – utkjørsel fra gardsveg	Trafikkklomme ved utkjørsel	
	Hele Smøla	Merke med gul midtstripe der det er nok vegbredde	
	Nordsmøla skole	Gang og sykkelvei	
	Straumen – pensjonærheimen, samt eksisterende gangvei til Straumen og mot Rosvoll	Gang- og sykkelvei	
	Dyrnes ved Øyrin	Gang- og sykkelvei	
	Råket til Stornes	Gang- og sykkelvei	
Barnehage Smøla, avd. Nordsmøla,	Nordsmøla skole	Parkeringsplasser, Bussoppstillingsplasser,	Sterkt trafikkert område, med mange barn som

Levert av	Område/Tema	Forslag til tiltak	Begrunnelse for tiltak
FAU Nordsmøla skole, Klassekontaktene for alle klasser ved Nordsmøla skole, SU Nordsmøla skole, Elevrådet Nordsmøla skole, Personalet ved Nordsmøla skole		og gang- og sykkelveier til skolen	ferdes.
Nordsmøla ungdomslag og Hopen Sanitetsforening Yngres.	Området rundt Nordsmøla skole	Gang- og sykkelvei, samt parkeringsplasser og oppstillingsplasser for skolebussen	Smølas største barneskolekrets med samlokalisering skole og barnehage
	Hopakrysset - Hauainn	Gang- og sykkelvei	Mange barnefamilier som benytter en sterkt trafikkert vei.
Sørsmøla Bygdalag	Kjønnøykrysset	Sikker av- og påstigning for skolebarn	Økt aktivitet på "allmeningskaia" har ført til større trafikk.
FARTSREGULERENDE TILTAK			
Smøla senterparti	Skjølberg	Redusere fartsgrense	Økende antall barnefamilier nær riksvegen. Uoversiktlige svinger med tett vegetasjon
Øyrin BA	Dyrnesvågen – Mindebakken og toppen sør for J. Holm.	Fartsdempere	Uoversiktlig område, som er en del av skoleveg.
Veronica Hermansen og Øyvind Brende	Strekningen Holmen til Romkrysset	Fartsdempere, samt jevnlig kontroll. Skilt med "Barn leker"	Mye trafikk. Bilistene har høy fart og tar lite hensyn.
Torill Brunsvik og Askill Iversen Sandvik	Gjelberg	Oppsetting av skilt "Barn leker" – nedsatt fartsgrense	Uoversiktlig vei som gjør det vanskelig å se om det er barn eller myke trafikanter som leker i veien.
Sørsmøla Bygdalag	Kommuneveg til Gjelbergsøya	Asfaltering, opprusting og fartsbegrensning	Uoversiktlig grusveg med høge skjæringer på sidene
	Kommuneveg til Steinsøya	Nedsatt fartsgrense til 30 km/t kombinert med fartsdumper	Økt tungtrafikk pga. økt aktivitet på "allmeningskaia" på Steinsøya

Noen kartutsnitt

Nordsmøla skole - busslomme



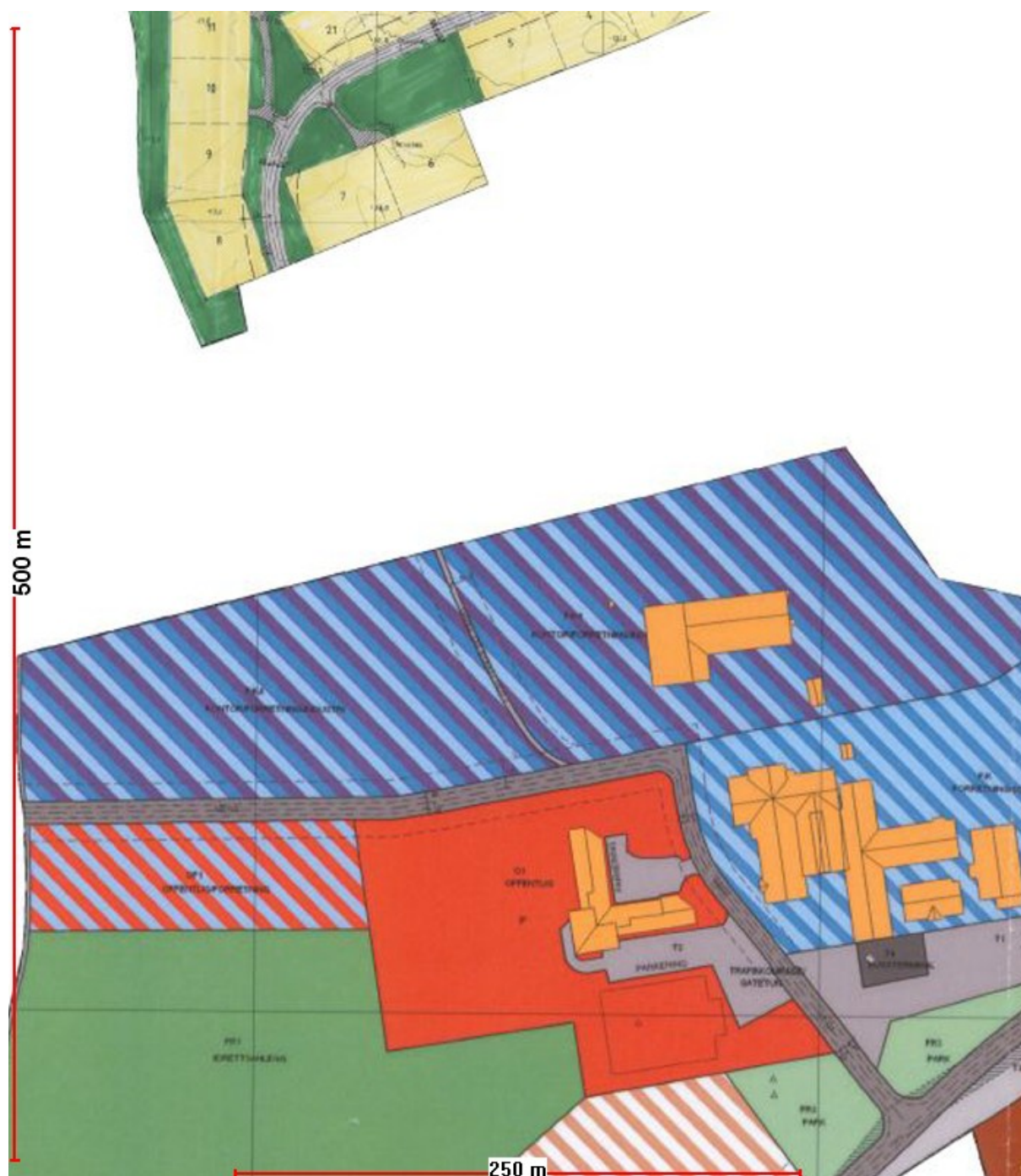
Figur 6 Kartutsnitt ny busslomme Nordsmøla skole

Sætran:



Figur 7 Kartutsnitt Sætran

Boligfelt Hopen:



Figur 8 Boligfelt på Hopen

Innsmøla skole:



Figur 9 Kartutsnitt ved Innsmøla skole

Straumen:



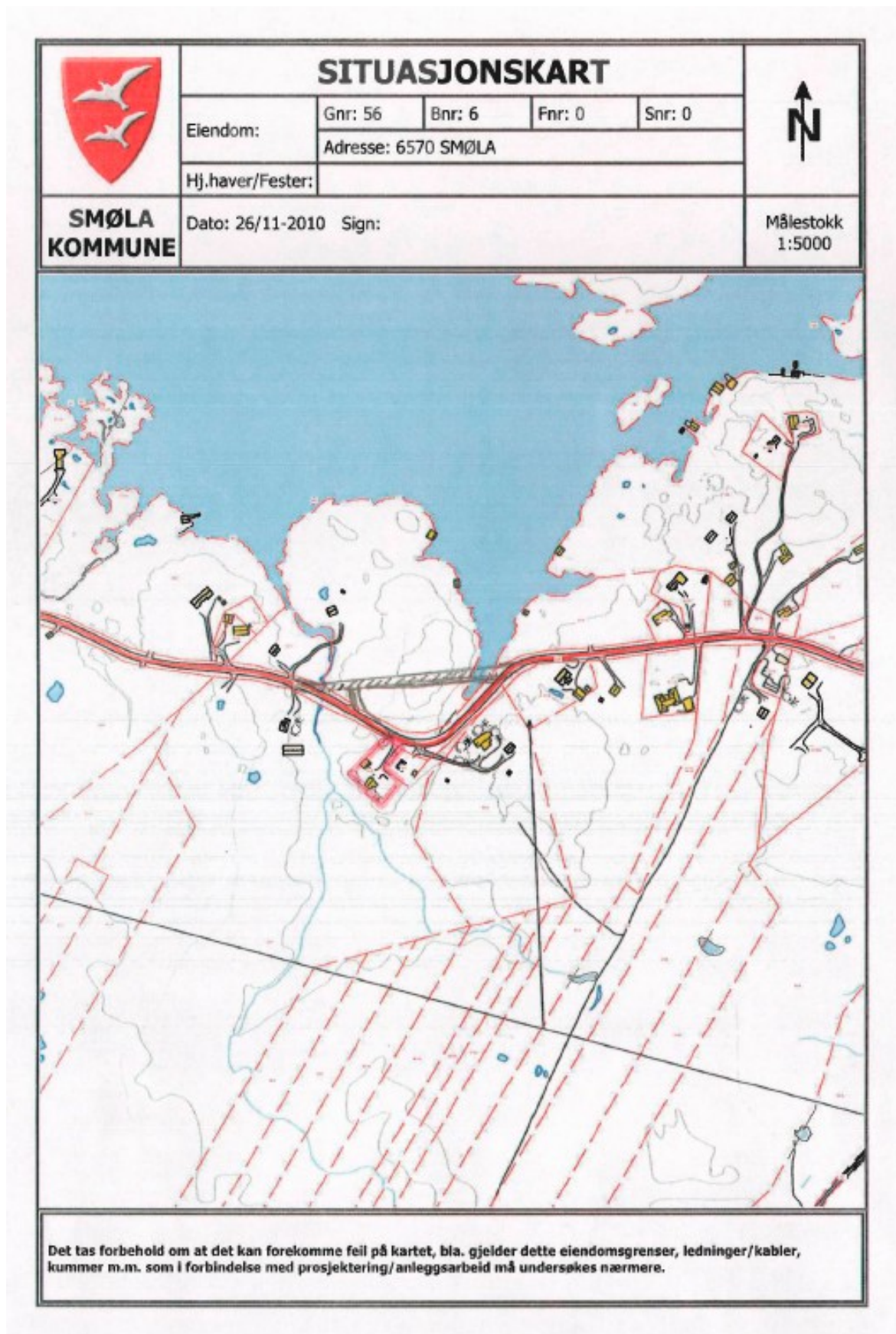
Figur 10

Dyrnes:



Figur 11 Kartutsnitt Dyrnes

Lillehaugsvingen:



Bilde 12 kartutsnitt Lillehaugsvingene – forslag til ny veitrase.