



# Smøla kommune

## **Trafikksikkerhetsplan**



Vedtatt i kommunestyret 12.06.2024

# Innhold

1 Sammenheng	3
2 Innledning	3
2.1 Historikk	4
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla kommune	4
2.3 Samarbeidspartnere	4
3 Overordnede mål og føringer	4
3.1 FNs bærekraftsmål	5
3.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering – Meld. St. 40 (2015-2016)	6
3.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 – Meld. St. 14 (2023-2024)	6
3.3.1 Barnas transportplan (BTP)	6
3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025	7
3.5 Regional transportplan	7
3.6 Folkehelseloven	8
3.7 Trafikksikker kommune	8
4 Kunnskapsgrunnlag	9
4.1 Trafikale utfordringer i kommunen	9
4.2 Ulykkesituasjonen/utviklingen i Smøla kommune	13
4.3 Smøla kommunes trafikksikkerhetsplan 2010 - 2015	14
5 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla kommune	17
5.1 Målsetting	17
5.2 Strategier	17
6 Innsatsområder og kommunale tiltak	17
6.1 Risikoatferd i trafikken	18
6.1.1 Innsatsområder – Fart	18
6.1.2 Innsatsområder – Rus	18
6.1.3 Innsatsområder – Bilbeltebruk og riktig sikring av barn	18
6.2 Befolkningsgrupper	19
6.2.1 Innsatsområder - Barn (0-14 år)	19
6.2.2 Innsatsområder - Ungdom og unge førere	19
6.2.3 Innsatsområder - Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse	20
6.3 Trafikantgrupper	20
6.3.1 Innsatsområder - Gående og syklende	20
6.3.2 Innsatsområder – Transport med tunge kjøretøy	21
6.4 Trafikksikre veier	21
6.4.1 Innsatsområder - Møteulykker og utforkjøringsulykker	21

6.4.2 Innsatsområder - Drift og vedlikehold .....	21
6.5 Teknologi for trafiksikkerhet .....	22
6.6 Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid .....	22
6.7 Fysiske tiltak.....	22
7 Gjennomføring av aktuelle tiltak .....	33
8 Revidering, rullering.....	33
Vedlegg .....	34
Skadestatistikken 2010-2022 .....	34

## 1 Sammendrag

Den første Trafikksikkerhetsplanen for Smøla kommune ble vedtatt i 2010. Den nye planen er en revidering og videreføring av tidligere plan og bygger på konseptet "Trafikksikker kommune".

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid. Trafikksikkerhetsplanen er en temaplan og er utarbeidet av kommunen med enhetsledere, råd og utvalg, innbyggere, osv. som viktige innspillsparter.

Planen består av fem hoveddeler:

- Overordna mål og føringer
- Kunnskapsgrunnlag - situasjonsbeskrivelse
- Mål og strategier
- Innsatsområder og kommunale tiltak
- Fysiske tiltak

Arbeidet med trafikksikkerhet bidrar til oppnåelse av følgende mål i kommuneplan 2024 - 2036:

- Smøla vil ha aktive innbyggere som klarer seg best mulig gjennom livet
- Smøla vil ha levende bygder som gir bolyst og et godt nærmiljø
- Smøla skal være en trygg og sikker kommune.
- Smøla vil være en attraktiv bo- og tilflyttingskommune

## 2 Innledning

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: "Det skal maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050".

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn ungdom eller voksen. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten.

Smøla kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har vi ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Kommunen har også generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven. I tillegg er kommunen stor arbeidsgiver, transportkjøper og eier av barnehager og skole på Smøla.

Trafikksikkerhetsplan for Smøla kommune vil danne grunnlaget for videreføring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Planprosess for planen ble fastsatt av formannskapet i Smøla kommune 17.10.2023, sak 75/23. Planen er basert på Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025. Det inneholder nasjonale mål og føringer for trafikksikkerhetsarbeidet, vist i kapittel 3, analyser av

utfordringer og ulykkessituasjonen/utviklingen i Smøla de siste årene og hovedtrekk i ulykkesutviklingen, vist i kapittel 4, og definerer målsetninger og innsatsområdene som er relevant for kommunen med tilhørende trafiksikkerhetsprosjekt - handlingsplan og prioriterte lister, vist i kapittel 5 og 6.

## 2.1 Historikk

Denne planen er nr. 2 i rekken av trafiksikkerhetsplaner for Smøla kommune. Den forrige planen var gjeldende fra 2010-2015. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og oppdateres for å være tidsriktig og gjenspeile kommunens nåværende behov.

## 2.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Smøla kommune

Trafiksikkerhetsarbeidet i Smøla kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafiksikkerhetsplan er en gruppe bestående av personer fra enhet for plan, bygg og forvaltning, kommunalteknikk og Smøla Nærings – og kultursenter KF.

## 2.3 Samarbeidspartnere

Den reviderte planen er et tverrfaglig samarbeidsprosjekt mellom interne og eksterne samarbeidspartnere:

- Enhetsledere (Oppvekst og utdanning, Helse og velferd, ...)
- Smøla nærings- og kultursenter (KF)
- Teknikk- og miljøutvalg
- Livsløpsutvalg
- Ungdomsråd
- Eldreråd
- Råd for personer med funksjonsnedsettelse
- Kommunen lokalsamfunn

Andre viktige bidragsytere er:

- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Trygg trafikk
- Politi

## 3 Overordnede mål og føringer

Nullvisjonen er vedtatt av Stortinget i 2002 og er grunnlaget for alt arbeid med trafiksikkerhet i Norge. Det er en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Ulykkene utgjør i tillegg en



samfunnskostnad som ikke kan godtas. Fokus i trafikksikkerhetsarbeidet er rettet mot de mest alvorlige trafikkulykkene med drepte og hardt skadde, fremfor å spre innsatsen mot alle trafikkulykker.

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

### 3.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er implementert i kommuneplanen sin samfunnsdel og del-måla skal framover vere gjennomgående i alle kommuneplaner. FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:  
Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:  
Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling.
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:  
Delmål 11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene med særlig vekt på behovene til barn.
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene  
Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn.



## 3.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering – Meld. St. 40 (2015-2016)

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- 1) Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- 2) Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretatlig samarbeid
- 3) Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser
- 4) Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data
- 5) Forskning på trafikksikkerhet
- 6) Framtidige satsingsområder

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

## 3.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 – Meld. St. 14 (2023-2024)

Nasjonal transportplan er en plan for regjeringens transportpolitikk, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2025–2036 er:



NTP har nullvisjonen som sitt hovedmål for trafikksikkerheten og regjeringen har lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

### 3.3.1 Barnas transportplan (BTP)

Når fremtidens transportsystem og lokalsamfunn skal planlegges, er det viktig å ivareta hensynet til barn og unge på en god måte. De skal ha muligheten til å være selvstendige trafikanter og leve aktive, trygge liv. I barnas transportplan er det satt fokus på følgende temaer:

- Prioritering av barn og unges trafiksikkerhet, spesielt trygge skoleveier og trafikkopplæring
- Økt fysisk aktivitet gjennom tiltak som fremmer gang- og sykkel til skolen.
- Langsiktig arbeid for å redusere trafikkulykker blant barn og unge.
- Inkludering av barn og unge i planprosesser for å skape trygge miljøer.
- Støtte til initiativer for barns sikkerhet og mobilitet, med vekt på deres deltakelse i planleggingen.



Figur 1 Eksempler på tiltak for økt sikkerhet for barn og unge

### 3.4 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen inneholder femten ulike innsatsområder med totalt 179 ulike tiltak. Innsatsområdene omfatter bl.a. fart, rus, uoppmerksomhet, beltebruk, barn/unge/eldre, gående/syklende, motorsykkel/moped, tunge kjøretøy, møte- og utforkjøringsulykker og trafiksikkerhetsarbeid i fylker og kommuner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot ambisjonen i NTP om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.



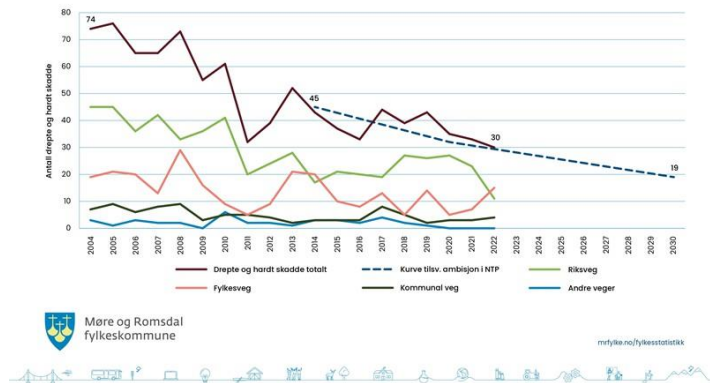
### 3.5 Regional transportplan

Den Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024 er utviklet av Møre og Romsdal fylkeskommune og er forankret i FNs bærekraftsmål samt fylkesplanen for bærekraftsfylket Møre og Romsdal. Hovedmålet for trafiksikkerhetsarbeidet på fylkesnivå er å bidra til nasjonale mål om redusert antall drepte og skadde i vegtrafikken. Dette oppnås gjennom aktiv innsats for trafiksikring, i tråd med kommunens engasjement for bærekraftig utvikling.



### Drepne og hardt skadde i trafikulykker i Møre og Romsdal 2004 – 2022 og målkurve til 2030

Kjelder: Statens vegvesen



## 3.6 Folkehelseloven

Norske kommuner er etter folkehelseloven pålagt å forebygge skader og ulykker og ha oversikt over forhold som påvirker folkehelsen. Denne kunnskapen skal brukes i planarbeidet.

### § 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

### § 5 Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen

Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne.

### § 7 Folkehelseiltak

Kommunen skal iverksette tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, jf. § 5, Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.

## 3.7 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikksikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenningsordning i regi av Trygg Trafikk. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkuulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet i kommunen.



---

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafikksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

---

## 4 Kunnskapsgrunnlag

### 4.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Smøla kommune er en øykommune på om lag 275 km<sup>2</sup>, og med sine 2158 innbyggere (SSB per 2023). Bostrukturen i kommunen fører til at innbyggerne må forflytte seg etter vei uansett hva en skal delta i.

Smøla er uten fastlandsforbindelse. Tilgjengelighet til og fra regionsenter, sykehus, arbeidssted, skolested, flyplass, andre tjenestetilbud og kulturtilbud tar mye tid og koster penger. Smølas utviklingsmulighet sett i lys av tilgjengelighet har alltid hatt stort fokus og har også resultert i utvikling i form av styrket rutetilbud inn og ut av øya. Kostnader har truet rutetilbudet gjennom tiden.

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.

#### **Veinett**

Veinettet i Smøla består av 114 km fylkesvei og 41 km kommunale veier. Ikke alle kommunale veier er særlig trafikkerte, og vil således i liten grad bli berørt av trafikksikkerhetstiltak.

Veinettet på Smøla bærer preg av dårlig vedlikehold. Fylkesveiene som er mest trafikkert er av svært varierende kvalitet, med best standard mellom fergeleiet på Edøya frem til Hellesfjorden langs Edøyveien og Østsideveien. Ellers er det en god del telehiv, bakkotopper og krappe svinger. En utfordring som gjelder hele kommunen, er at Smøla-veiene er både smale og uoversiktlige. I tillegg kommer innsnevringer på broer og skjæringer som kan skape trafikkfarlige situasjoner. Det er mange steder skarpe svinger som kanskje kan virke uventede for tilreisende. Hyppig variasjon i svingradius er også et element som gjør kjøreopplevelsen noe krevende. Ingen av de nye områdene synes spesielt

utsatt for trafikkulykker, og det er i flg. registreringene ingen områder som kan defineres som spesielle ulykkespunkt.

Smøla har fylkesveier som er høyt trafikkert og som går gjennom boligområder og utfordrende traseer. Trafikken har økt mye i løpet av de siste årene, og særlig på sommerhalvåret. Samtidig øker tungtrafikken til og fra Smøla og på Smøla som en følge av stor næringsaktivitet. Dette gjelder både biltrafikk og andre trafikanter.

### **Fartsgrenser**

Med dårlig veistandard, smale veistreknings, mye trafikk og store biler, er høye fartsgrenser utfordrende. Det har i noen områder blitt nedsatt fartsgrense med hensyn til sikkerhet. I Smøla kommune, og som sikkert ellers, har en trafikanter som viser svært liten respekt for fartsgrenser. Til tross for tidligere søkt om fartsreduksjon på Smøla, har det vært minimal endring i gjeldende regelverk. Det registreres til tider "uvettig" kjøring både i 80-km soner og på strekninger med redusert fartsgrense. Fartsgrenser blir ikke alltid overholdt, og der ulykker skjer, viser det seg ofte at fartsgrensene er overskredet. Dette skaper farlige trafikksituasjoner og viser at endring av atferd og holdning er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.

### **Trafikksikkerhet, Smøla sentrum**

Hopen Sentrum er et viktig trafikknutepunkt i Nord-Smøla, med betydelig gjennomgangstrafikk til Veiholmen. Dagens trafikksituasjon i Hopen sentrum anses som utfordrende med tanke på sikkerhet for myke trafikanter. Det er også dårlig kobling mot sentrum og det er enda færre som vil velge sykkel. Den andre utfordringen er de felles parkeringsplassene og å finne løsninger for bobilparkering, samt tømmestasjoner. Frem til i dag foregår parkering av bobiler ukontrollert i hele Hopen sentrum. I planen skal det legges vekt på bedre kvalitet og sammenheng i gang- og sykkelveisystemet, samt sikre mest mulig trafikksikker utforming av veikryss i sentrumsområdet.

Kommunen har i dag en fremdriftsplan for Smøla sentrum som planlegger et nettverk for fotgjengere og syklister og prioriterer gåing, sykling og kollektivtransport. Med en ønsket utvikling av kommunesenteret vil det også være behov for stikkveier og kyststier for myke trafikanter samt gang- og sykkelveier for å sørge for trafikksikkerheten langs hovedveiene. Det er behov for å undersøke nærmere forbindelsen mellom Hopen sentrum, de omkringliggende boligområdene og resten av Smøla. Trafikksikkerhet og tilgjengelighet for alle, spesielt for funksjonshemmede, skal forbedres, med særlig oppmerksomhet på trafikksikker utforming av kryss og bedre tilgjengelighet for utsatte grupper som barn, eldre og funksjonshemmede.

### **Sikkerhet på gang og- og sykkelvei**

I Smøla kommune er det bygd 1 km gang- og sykkelvei, men signaliserte behov ligger på opp i mot 15 km. Eksisterende gang- og sykkelveier:

1. gang- og sykkelvei fra Innsmøla skole og til Smøla helsesenter og sykehjemmet.
2. Fra Nordsmøla barnehage og ned til fylkesveien (krysset på Sætran).
3. På Hopen, en del fra Smøla barne- og ungdomsskole til byggefeltet og den andre delen fra nordre del av byggefeltet og ned til hovedveien (gamle bakeriet).

Smøla kommune mottar hvert år mange søknader om etablering av gang- og sykkelvei for å bedre fremkommeligheten for fotgjengere og syklister og tryggere skoleveier og nærmiljøer. Det er i de siste årene gjort noen forbedringer med gang- og sykkelveier og bussholdeplasser, men det er behov for videre tiltak innen trafiksikkerhet. I forbindelse med at kommunen bygde ny barne- og ungdomsskole i 2017 er behovet for gang- og sykkelveier noe endret. Figur 2 viser resultatene fra undersøkelsen i Folkehelseoversikt for Smøla. I forbindelse med denne rapporten ble det stilt spørsmål til innbyggerne om deres opplevelse av utbyggingen av gang- og sykkelveier i deres nærområde. Svarene fra undersøkelsen i 2021 viser at totalt 71,4 % av respondentene vurderer gang- og sykkelveiene på Smøla som dårlige eller svært dårlige.



Figur 2 Opplever du at gang- og sykkelveier er godt utbygde i ditt nærområde? Kilde: Folkehelseoversikt for Smøla, 2023

### Bussholdeplass

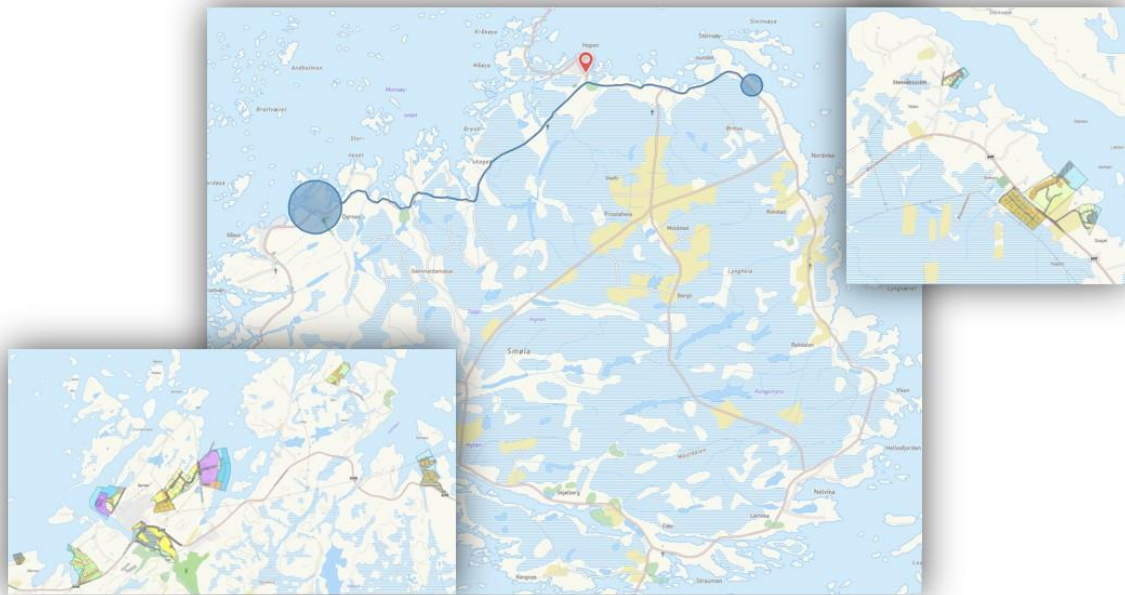
Bussholdeplasser utgjør også en utfordring når det gjelder trafiksikkerhet og tilgjengelighet på Smøla. For å skape et inkluderende og trygt transportsystem må universell utforming av disse fasilitetene prioriteres. Dette innebærer ikke bare å tilrettelegge for fysiske behov, men også å sikre tilstrekkelig belysning og tilgang til komfortable venteforhold. Trygge og godt opplyste bussholdeplasser er essensielle for å sikre at alle, uavhengig av alder eller funksjonsevne, kan reise sikkert og effektivt på Smøla.

### Fremtidig situasjon - Reguleringsplaner

I Smøla er det flere reguleringsplaner som ennå ikke er realisert, men med tanke på trafiksikkerheten er det viktige punkter som må vurderes for fremtiden. Spesielt ved områdene langs Østsideveien (Steinsøysundet - Skaget) og Vestsidveien (Dyrnes - Råket). Disse planene kan føre til utbygging av mange boliger, og med økt bebyggelse kan det oppstå økt ulykkesrisiko, spesielt på strekningen mot Hopen sentrum. Dette skyldes den forventede økningen i biltrafikk og fotgjengeraktivitet langs veiene.

De viktigste utfordringene i disse områdene inkluderer:

- Dårlig veistandard med smale veier som fører til Hopen sentrum.
- Mangel på gang- og sykkelveier.
- Høy hastighet blant bilister i området.



### Risikoatferd 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, veilyss, 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.

Ulykkesanalysegruppene (UAG) ved Statens Vegvesen evaluerer alle dødsulykker i landet. De identifiserer årsaker til ulykkene, inkludert bidragende faktorer og skadegradspåvirkninger. Ifølge Statens Vegvesens 2018-rapport var de fremste årsakene til dødsulykker fra 2005-2018: manglende førerdyktighet (52%), høy fart (41%), ruspåvirkning (22%) og tretthet (13%). Andre faktorer som vegforhold, kjøretøy, vær og sikt kan også påvirke ulykkenes opprinnelse.

Når ulykken først har skjedd, kan feil bruk av bilbelte (39%), hjelm (MC) (19%), og høy fart (37%) bidra til alvorlige skader, ifølge 2018-rapporten. Å overholde fartsgrenser, unngå rus og bruke nødvendig sikkerhetsutstyr kan betydelig redusere antall trafikkdrepte. Derfor er det avgjørende å redusere risikoadferd blant trafikanter som en del av kommunens og politiets trafikksikkerhetsarbeid.

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen bør styrkes. Det å innarbeide grunnleggende holdninger til trafikk og trafikksikkerhet skjer i tidlig alder. Opplæring i barnehage og grunnskole er svært viktig for forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, ligger under ansvar til den enkelte enhetsleder. Både fra barnehagen og skolen har det vært svært stor interesse for trafikksikkerhetsplanen. Dette lover godt for det framtidige arbeidet på dette feltet. Det trengs bedre tverrfaglig samarbeid og ressurser, spesielt i ungdomsskolen, for å innarbeide trafikksikkerhet som en årlig del av enhetenes arbeid.

## 4.2 Ulykkesituasjonen/utviklingen i Smøla kommune

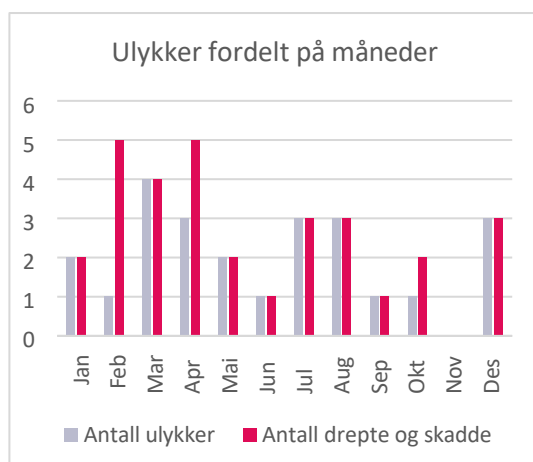
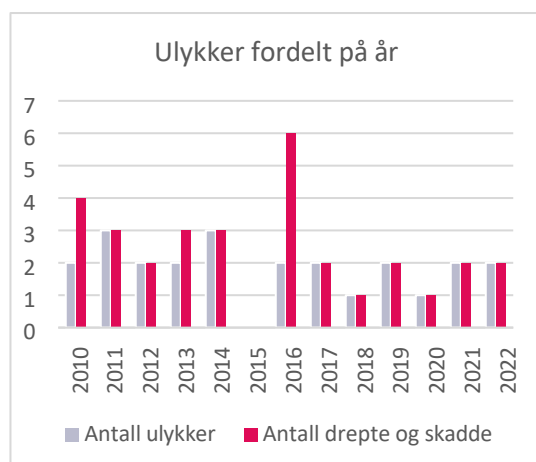
Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser, men de er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

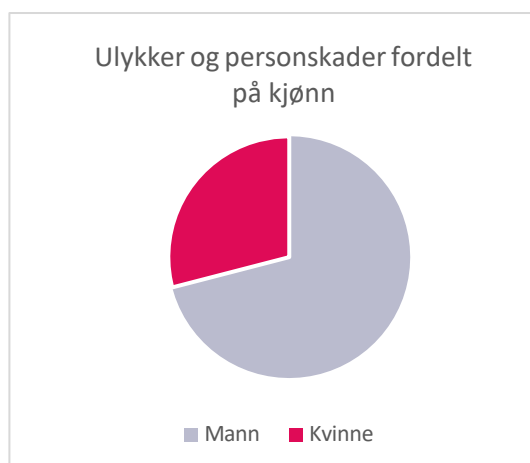
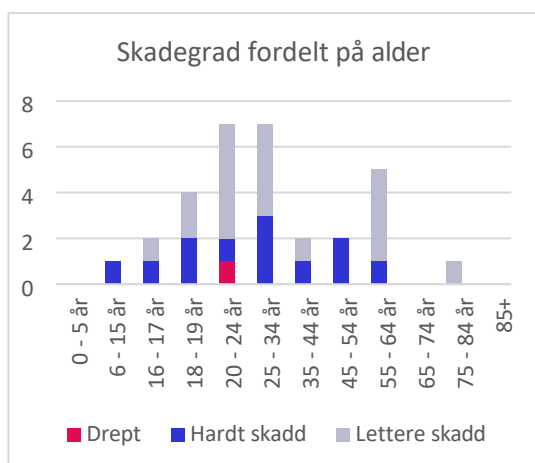
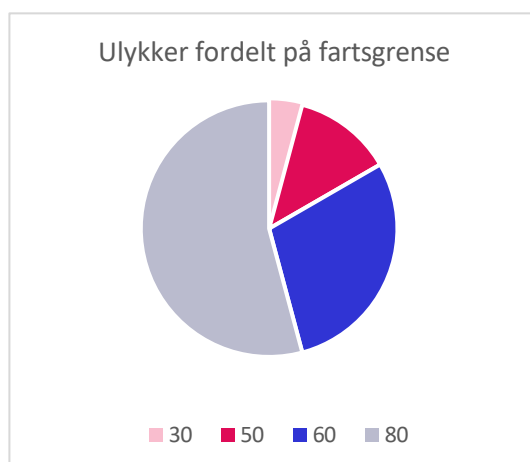
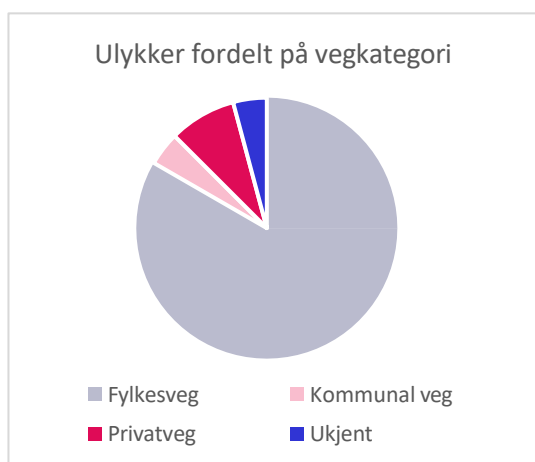
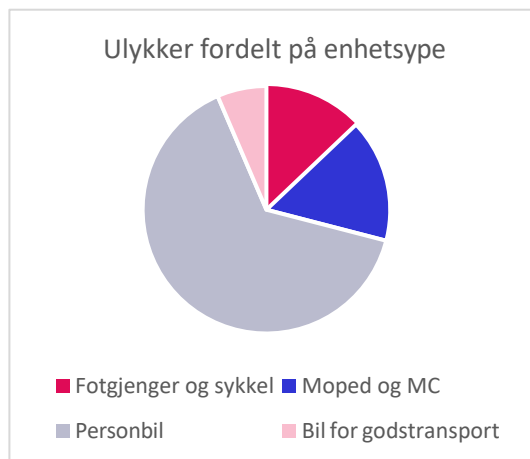
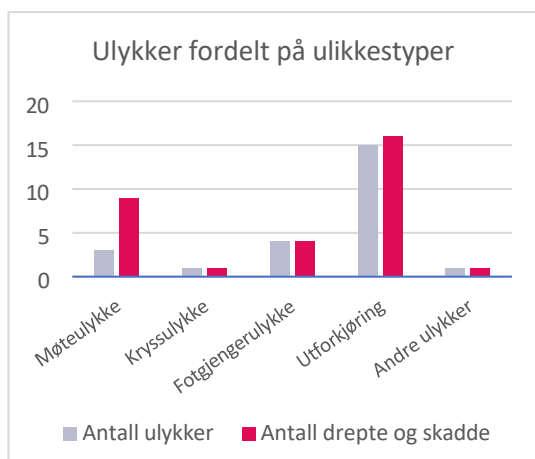
I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for eneulykker myke trafikanter.

I løpet av perioden 2010-2022 ble det registrert 24 ulykker, 1 drepte, 12 hardt skadde og 18 lettere skadde i trafikken i Smøla kommune. Statistikken er hentet fra Statens Vegvesen og inneholder alle politiregistrerte trafikkulykker for perioden fra 2010-2022.

Definisjoner av begreper i ulykkesstatistikken:

- Personskade: Inkluderer drepte, hardt skadde og lettere skadde personer.
- Drepte regnes som alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- Antall hardt skadde: Hardt skadde er en sammenslåing av både meget alvorlig skadde og alvorlig skadde. Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén. Alvorlig skadde er personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnleggelse.





## 4.3 Smøla kommunes trafiksikkerhetsplan 2010 - 2015

Den forrige trafiksikkerhetsplanen for Smøla var kommunens første trafiksikkerhetsplan. Det var den første trafiksikkerhetsplanen som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafiksikkerhetsplanen hadde følgende mål:

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

- 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.

Figur 3 viser at antall ulykker og skadde i Smøla varierte i perioden 2000-2022. Sammenlignet med perioden 2002-2007, har det vært en nedgang i antall registrerte trafikkulykker og skadde i perioden 2008-2015. Likevel ble den positive trenden brutt av noen ulykker med personskade i 2016. De siste 6-årsperioden 2017-2022 har utviklingen vært relativt positiv, med gjennomsnittlig 2 ulykker og skadde per år.

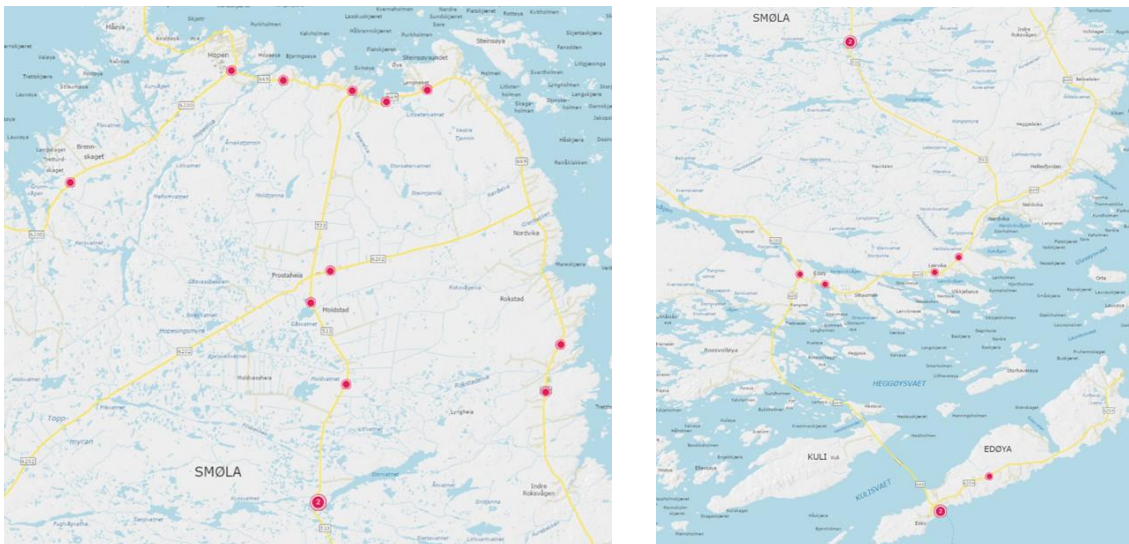


Figur 3. Antall ulykker, drepte og skadde i perioden 2000-2022





Figur 4 Geografisk oversikt over politirapporterte trafikulykker (2010-2022). Kilde: Statens vegvesen



Figur 5 Geografisk oversikt over politirapporterte trafikulykker i indre deler av Smøla kommune (2010-2022). Kilde: Statens vegvesen

## 5 Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet i Smøla kommune

### 5.1 Målsetting

På Smøla har det vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker med personskader siden 2007. Kommunen må i kommende periode tilrettelegging for trygg sambruk mellom bilister, gående og syklende lange viktige veier i kommunen, og spesielt ved skole, barnehager, offentlige bygg, næringsbygg og turistanlegg.

Basert på de nasjonale og regionale føringene har Smøla kommune følgende overordna mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

#### NULLVISJONEN

**Smøla kommune vil fortsette å jobbe aktivt mot den nasjonale nullvisjonen. Målet er at det skal være 0 drepte og hardt skadde i trafikken i kommunen og alle trafikanter skal ferdes trygt og hensynsfullt.**

### 5.2 Strategier

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Smøla Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring og sykkelhjelm.
- *Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.*
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei til skole, barnehager, arbeid og aktiviteter
- Separerer myke og harde trafikanter
- Krav om gang- og sykkelveier i reguleringsplaner før utbygging av bolig eller arbeidsplasser
- Kommunen bruker Trafikksikker Kommune som verktøy for systematisk trafikksikkerhetsarbeid.
- Utbedring av vegnettet

Kommunen skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

## 6 Innsatsområder og kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2022-2025) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. De kommunale tilstandsmålene er satt innenfor ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene til de innsatsområdene kommunen finner det mest relevant å arbeide med. Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene.

## 6.1 Risikoatferd i trafikken

### 6.1.1 Innsatsområder – Fart

#### Nasjonale Mål

Innen 2026 skal 72 prosent av kjøretøyene overholde fartsgrensen.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Utarbeide retningslinjer for tjenestereiser og forankre disse i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester, skal stille krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring plattform av Trygg Trafikk).
- I områder der fartsnivået er for høyt bør det gjennomføres fartsreducerende tiltak.

### 6.1.2 Innsatsområder – Rus

#### Nasjonale Mål

Innen 2026 skal maksimalt:  
0,1 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille.  
0,4 prosent av trafikkarbeidet utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Vurdere innføring av alkoholås på kommunale tjenestebiler.

### 6.1.3 Innsatsområder – Bilbeltebruk og riktig sikring av barn

#### Nasjonale Mål

Innen 2026 skal:  
98,5 prosent av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte.  
95 prosent av alle førere i tunge godsbiler bruke bilbelte. 75 prosent av alle barn i alderen 1-3 år være sikret bakovervendt når de sitter i bil.  
85 prosent av alle barn i alderen 1-8 år være riktig sikret i bil.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i kommunal regi.
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonenes virksomhet, ha økt fokus på temaet barn i bil, og spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er minst fire år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk).

## 6.2 Befolkningsgrupper

### 6.2.1 Innsatsområder - Barn (0-14 år)

#### Nasjonale Mål

I planperioden 2022-2025 skal det være minst to år uten omkomne barn i trafikken i alderen 0-14 år. I samme periode skal det i gjennomsnitt ikke være mer enn 15 drepte og hardt skadde barn per år.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg.
- Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene, som blant annet innebærer tiltak knyttet til holdninger og adferd til både barn og voksne.
- Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- De kommunale barnehagene skal være godkjent som Trafikksikker barnehage.
- Smøla barne- og ungdomsskole skal være godkjent som Trafikksikker skole.
- Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehager og skoler har tilstrekkelig kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring i tråd med gjeldende rammeverk.
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko.
- Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker (Tiltak i trafikksikker barnehage og skole).
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.
- Kommunen skal ta i bruk læringsressurser om trafikksikkerhet i barnehager og i skolen.

### 6.2.2 Innsatsområder - Ungdom og unge førere

#### Nasjonale Mål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for bilførere i alderen 18 og 19 år å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn gjennomsnittet for årene 2018 og 2019.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal se på muligheten for å tilby valgfaget Trafikk i ungdomsskolene.
- Kommunen skal fremme saker om trafikksikkerhet for kommunens ungdomsråd.

### 6.2.3 Innsatsområder - Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse

#### Nasjonale Mål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko være:  
25 prosent lavere for bilførere i aldersgruppen 75 år + å bli drept eller hardt skadd enn i perioden 2018 og 2019 (per kjørte km).  
25 prosent lavere for fotgjengere i aldersgruppen 75 år + å bli drept eller hardt skadd enn i perioden 2018 og 2019 (per km gått).

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.
- Kommunen skal legge til rette for at trafikksikkerhet blir tema i kommunens eldreråd/ Holdningsskapende arbeid - Møte med eldre om bilkjøring
- Kommunen skal sikre at eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse hensyntas i all planlegging, herunder trafikksikkerhet og tilgjengelighet.

## 6.3 Trafikantgrupper

### 6.3.1 Innsatsområder - Gående og syklende

#### Nasjonale Mål

I planperioden 2022-2025 skal gjennomsnittlig risiko for:  
Fotgjengere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per gåkm).  
Syklistere å bli drept eller hardt skadd være 25 prosent lavere enn i årene 2018 og 2019 (per sykkel km).  
Innen 2026 skal:  
75 prosent av syklistene bruke sykkelhjelmer.  
53 prosent av fotgjengerne bruke reflekser på belyst vei i mørke.

#### Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklistere og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer og reflekser).
- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging, utbygging og drift for å sikre god trafikksikkerhet for gående og syklende på kommunale veier og gangveier langs fylkesveier. Kommunen ser også at det er behov for tiltak på noen private veier.
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt voksenopplæringen.
- Definere gangveglinjer/skoleveglinjer/turveglinjer. Tilrettelegge for parkering ved turveier med oppstart langs fylkesvei.
- Gatelys, nye

Følgende innspel angående GS-vegar er registrert på fylkeskommunen si prosjektoversikt:

- Fv 669 Innsmøla (Rossvollkrysset – barnehagen)

- Fv 669 Hopen – Sætran
- Fv 669 Straumen – Øygarden
- Fv 6200 Råket-Dyrnes
- Fv 6200 Hopen
- Fv 6200 Veiholmen (Innveien)

### 6.3.2 Innsatsområder – Transport med tunge kjøretøy

#### Nasjonale Mål

I 2026 skal minst 30 prosent av alle godskjøretøy med tillatt totalvekt > 3,5 tonn og minst 45 prosent av alle varebiler med tillatt totalvekt ≤ 3,5 tonn hverken ha 2er eller 3er feil ved periodisk kjøretøykontroll.

#### Kommunale tiltak:

- Stille krav til standard og vedlikehold av egne kjøretøy.
- Stille krav i forbindelse med innleie av kjøretøy.
- Minimalisere gjennomkjøring med tungtrafikk i boligområder
- Vurdere trafiksikkerhetet i forbindelse med varelevering i byggesaker og behandling av reguleringsplaner.
- Påse at nyetableringer ikke gir unødig økt tungtrafikk i eksisterende boligområder eller skaper konflikt med skoleveger.

## 6.4 Trafikksikre veier

### 6.4.1 Innsatsområder - Møteulykker og utforkjøringsulykker

#### Nasjonale Mål

Innen 1/1-2028 skal 60 prosent av trafikkarbeidet på riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere foregå på møtefrie veier.  
Det skal gjennom en systematisk tilnærming arbeides for å redusere risikoen for alvorlige utforkjøringsulykker på riksveier og fylkesveier.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal melde inn eventuelle behov for fysisk sikring på riksveg og fylkesveg til vegeier for å forebygge møteulykker eller utforkjøring.

### 6.4.2 Innsatsområder - Drift og vedlikehold

#### Nasjonale Mål

I planperioden 2022-2025 vil veieierne beholde og videreutvikle det daglige trafiksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

#### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksveger med årlig rullering.
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting/snørydding/strøing/rydding av vegetasjon på skoleveger.
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhet.
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi.
- Kommunen skal følge opp henvendelser fra publikum, angående feil og mangler på veinettet.

## 6.5 Teknologi for trafikksikkerhet

### Nasjonale Mål

Norge skal ligge langt framme innenfor intelligente transportsystemer, der vei- og kjøretøyteknologi inngår, og tilgjengelige systemer som bedrer trafikksikkerheten er tatt i bruk.

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og fotgjengervarsel i anbud ved kjøp/ leasing av nye kommunale kjøretøy.

## 6.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid

### Nasjonale Mål

Innen 1/1-2026 skal:  
Minst 200 kommuner være godkjent som Trafikksikker kommune.

### Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune
- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde.
- Kommunen skal følge opp Barnas transportplan, se pkt. 4.2.1.
- Kommunen som planmyndighet forplikter seg til å inkludere trafikksikkerhet i arbeidet med arealplaner og reguleringsplaner.

## 6.7 Fysiske tiltak

De fysiske tiltakene er listet opp basert på viktigheten av stedene som trenger prioritering, med hensyn til innspill fra ulike referansegrupper.



## Strekning/ Sted

### Hopen sentrum

#### Utfordringer:

- Omfattende biltrafikk inkludert tungtrafikk (busser og lastebiler) samt mange myke trafikanter.
- Utfordrende med tanke på sikkerhet for myke trafikanter
  - Ikke tydelig skille mellom gående og kjørende i området
  - Avgrensa/veikrysset mellom SpareBank 1 Nordmøre, Bygger'n, Smøla Barne- og Ungdomsskole og Rådhuset
- Å vurdere trygg skolevei
  - Uoversiktlig, smalt og mye trafikk i området elevene kommer fra gangstien.
  - Asfaltkant mellom senter og skolen - dårlig løsning. Mange kjører på den, spesielt på vinteren/snø.
- Dårlig kobling mot sentrum
- Bussholdeplass
  - Nåværende bussholdeplass utenfor rådhuset er ikke tilstrekkelig med tanke på trafikksikkerheten i området (Bussen må snu enten ved parkeringsplassen ved kjøpesenteret eller ved skolen).
- Veikvalitet
  - Smal vei
  - Vei på baksiden av gammelsenteret bør asfalteres. Veien er hullete, sandstøv, store tjinner i veien. Rullestolbrukere har begrenset tilgang.
- De felles parkeringsplassene/ladestasjoner
  - Vurdere parkeringsløsninger for plassering av parkeringsplassene, bobilparkering, varelevering/tømmestasjoner
  - Behov for flere ladestasjoner

#### Aktuelle tiltak:

- Utbedring av infrastruktur til Hopen sentrum - butikkcenter, skole og omsorgsboliger
- Endring av vei for kjørende, gående og syklende ved skole og omsorgsboliger
- Skilting og merking
  - Mer oversiktlig sentrumsområde med tydelig skille for myke trafikanter
  - Skilting om myke trafikanter i sentrum
- Sammenhengende gang og sykkelvei
- Gangfelt
- Fartsdumper
- Tilrettelegge for parkeringsplass for sykler og bobiler samt tømmestasjoner i eller ved Hopen sentrum
- Helhetlig plan for parkering i hele sentrumsområdet.
- Bussholdeplass
  - Tilrettelegging av bussholdeplass for rullestolbrukere og barnevogner





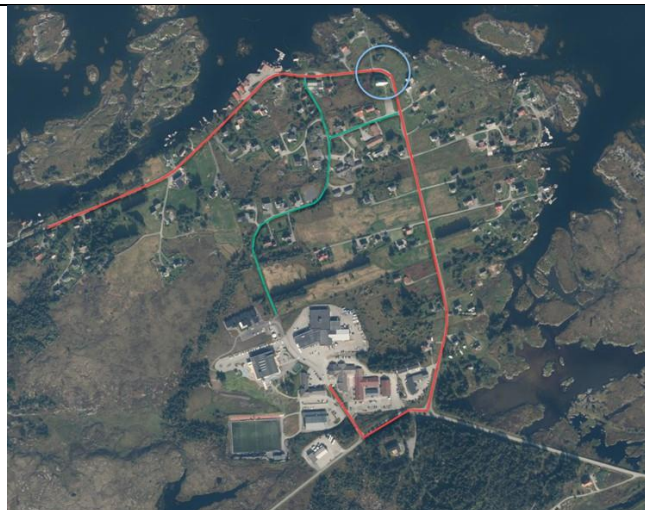
Strekning/ Sted  
**Skjærgårdsveien gjennom Hopen**

Utfordringer:

- Smal vei (3,15m på det minste), uoversiktlig og farlig for gående og syklende.
  - Veien benyttes daglig av mange personer i forbindelse med barne- og ungdomsskole, arbeid, sentrumsområdet og fritidsaktiviteter.
  - Spesielt området rundt hotellet Hopen Brygge (svært smalt og uoversiktlig)
- Manglende sammenheng og sikring for nåværende gang- og sykkelvei fra nordenden til veitrase byggefelt og til sentrumsområdet.
- Flaskehalses/kurver/farlige trafikkpunkt
  - Kirkesvingen (90 grader sving - blå sirkel)
- Økende trafikk med store biler gir vesentlige utfordringer på strekningen.
- Kort avstand mellom boliger og vei

Aktuelle tiltak:

- Utvidelse vei
- Redusert fartsgrense
- Gang- og sykkelvei
  - Fra Hopen kryss til Hopen brygge
  - Sammenhengende gang og sykkelvei til sentrumsområdet
  - Fysisk hindring for biler i start og slutt på gang og sykkelvei



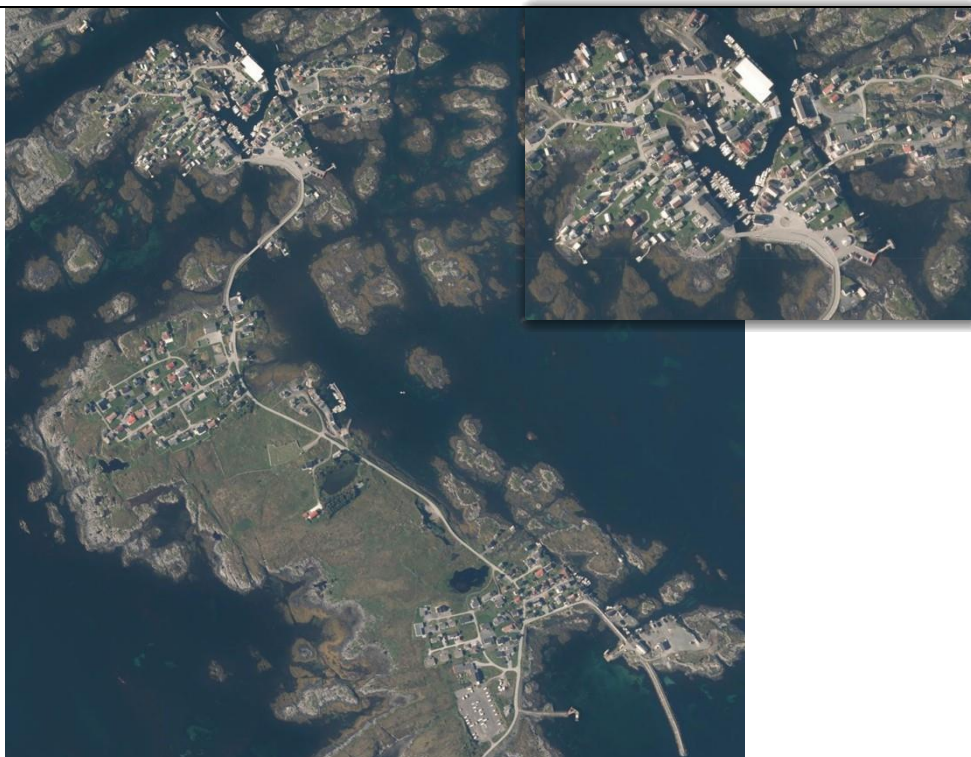
Strekning/ Sted  
**Veiholmen**

Utfordringer:

- Smal og uoversiktlig vei hele strekningen, og det kombinasjon med gående og syklende
  - Innveien - Været
- Stor trafikk i sommersesong til/fra Veiholmen (mot Hopen): næringstrafikk, bobiler, personbiler, gående og syklende
- Dårlig fremkommelighet for ambulanse/brann i høysesong april – september.
- Utfordring for sjåførere (lange nye busser) på grunn av krappe kurver
- Området bobilplassen og ut til Været
- Parkeringsareal på Veiholmen/ Været
- Bussholdeplass

Aktuelle tiltak:

- Gjennomgang/vurdering fartsgrenser
- Fartsdumper - ny vurdering antall og plassering
- Skilting og merking (møteplasser, annen skilting)
- Flere møtelommer
- Utvidelse vei
- Gang og sykkelvei
  - Ny veitrase på Veiholmen fra Inner Innveien til Ytter Innveien (boligfelt ved Veiholmen Barnehage).
  - Innveien – Været Utbedring for bedre sikkerhet til myke trafikanter
  - Muligheten for gode ganglenker fra ev. parkeringsareal og ut mot Været.
- Parkering «Verken»
- Bussholdeplass
  - Tilrettelegging av bussholdeplass for rullestolbrukere og barnevogner
- Omlegging av fylkesveg i Hopen retning Veiholmen med ny veitrase utenom bebyggelse.



### Strekning/ Sted

Gjelder strekning Hopen etter bebyggelse til Veiholmen før bebyggelse.

#### Utfordringer:

- Smal og uoversiktlig vei hele strekningen
- Stor trafikk i sommersesong til/fra Veiholmen (mot Hopen): næringstrafikk, bobiler, personbiler, gående og syklende
- Varierer veibredde, dårlige overganger
- Hyppige møter med motgående trafikk på grunn av smale veier
- Møte mellom store biler (buss, bobiler, yrkestransport) og personbiler og stor bil
- Utrykninger nødetater
- Møte mellom biler og myke trafikanter
- Flaskehalses/kurver/farlige trafikkpunkt
  - Sikt/avkjørselsproblematikk (Kallarsundet bru/Kvalpøya bru/Måøya/brua på Flatøya)

#### Aktuelle tiltak:

- Utvidelse vei
- Flere møtelommer
- Redusert fartsgrense (fra 50 km/t til 40 km/t)
  - Fra Hopen kryss til Hopshaug
  - Fra Hopakrysset til Kvalpøybrua
- Skilting og merking (møteplasser, annen skilting)
- Økt belysning fra Hopakrysset til Kvalpøybrua



Strekning/ Sted  
**Hopen - Sætran - Steinsøysundet**  
**Nordsmøla barnehage**

Utfordringer:

- Stor trafikk (Høyest årsgntrafikk (ÅDT) i forbindelse med sentrumsområdet og fritidsaktiviteter: personbiler, gående og syklende
- Høy fart
- Skarp sving: Lillehaugsvingen ved Sætran

Nordsmøla barnehage


- Uoversiktlige og svingete veien rundt barnehagen

Aktuelle tiltak:

- Gang- og sykkelvei
  - Hopen - Sætran og Steinsøysundet (Sammenhengende til Nordsmøla barnehage)
- Utretting s-sving ved Lillehaug
- Gjennomgå/vurdere fartsgrenser
- Fartsdumper - ny vurdering antall og plassering
- Gangfelt
- Økt belysning
- Fysiske hinder der gang og sykkelstier møter veier
- Trafikale løsninger med færre avkjørsler
- 30-sone ved Nordsmøla barnehage
- Sykkelparkering



Strekning/ Sted <b>Dyrnes</b>
<p>Utfordringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Høy fart (Strekningen Dyrnes – Hopen)</li> <li>• Smal og uoversiktlig vei <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spesielt krysset ved Brattvær barnehage</li> <li>• Dyrnesvågen – krysset</li> </ul> </li> <li>• Dårlig veidekke (Dyrnesenga)</li> </ul>
<p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gang og sykkelvei <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dyrnes – Hopen (tilknytning til Øyrin)</li> <li>• Brattvær barnehage (RV 669 mot Dyrnes, Råket)</li> </ul> </li> <li>• Gjennomgang/vurdering fartsgrenser (Redusere fart til 30 km/t)</li> <li>• Fartsdumper</li> <li>• Sikt- og kurveutbedring <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprengte bort berg for å øke sikten</li> </ul> </li> <li>• Veidekke reparasjon eller utbedring</li> </ul>

Strekning/ Sted <b>Straumen</b>	
<p>Utfordringer - Nåværende situasjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ikke tilrettelegging for gående (mangel på gangfelt i området)</li> <li>• Felles veikryss (kryssløsning fra sykehjem/legesenter over til gangfelt)</li> <li>• Ingen nedsatt fartssone på 60 km/t i området</li> <li>• Ulykkesrisiko ved bakketoppen</li> </ul>	
<p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gang og sykkelvei <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forlengelse av eksisterende gang og sykkelvei mot ...</li> </ul> </li> <li>• Gangfelt (fra sykehjem/legekontor til gangsti)</li> <li>• Redusert fartsgrense <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Straumen, Strendråkrysset til Golanhøyden (fra 50 km/t til 30 km/t)</i></li> </ul> </li> <li>• Fartsdumper</li> <li>• Bedre skilting</li> <li>• Økt belysning</li> </ul> <p>Behovet for veilys langs den gamle gang og sykkelveien (fra Innsmøla barnehage til gang- og sykkelsti)</p>	



### Fremtidig situasjon - Nye planforslag

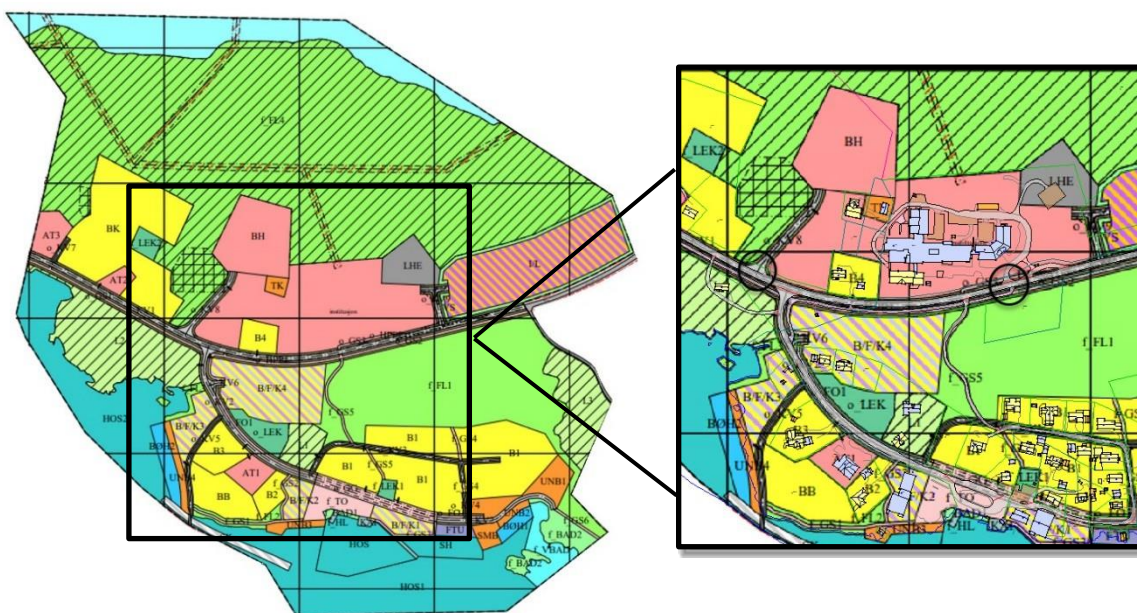
Straumen-området vil gjennomgå betydelige endringer i nær fremtid, som skissert i den foreslåtte reguleringsplanen. Endringene inkluderer:

- Ny barnehagen vil bli bygget nær sykehjemmet.
- Sykehjemmet vil bli utvidet med nye pensjonærseiligheter, og det vil bli etablert en permanent vei til barnehagen
- Den reviderte planen ser også for seg en betydelig økning av friareal som inkluderer turstier, møteplasser, fotballøkke, og to lekeområder, samt forbedringer nær Sørlei-vikvågen for å styrke allmennhetens tilgang til strandsonen. Sør for fylkesveien vil det også være utvikling av boligområder, noe som styrker den lokale bosetningen.

Som det fremgår av kart, så vil man fokusere på at de fleste nye tomtene kommer sør for fylkesvegen slik at man får en fortetting av Straumen sør for fylkesvegen, men med kort gangavstand sykehuset. Dette innebærer at man bør ha minst to gode krysningspunkter over fylkesvegen for gående (svart sirkel på kart).

Ved vurdering av trafiksikkerhet i den nye planforslag er det vesentlig å ta hensyn til følgende punkter:

- Vurder en ny gang- og sykkelvei til den nye barnehagen, lekeplassen og boligområdene. Gjennomfør gangfelt ved kommende veikryss på grunn av forventet økning av fotgjengere langs veien.
- Vurder ny gang- og sykkelvei til boligfeltet sør for fylkesveien
- Reduser hastigheten fra 80 km/t til 60 km/t ved inngangen til Straumen-området på østsiden, der veien stiger oppover. Dette overgangspunktet, både ved veikrysset og bakketoppen, kan være utfordrende.
- Vurder forlengelse av den gamle gang- og sykkelstien, som avsluttes brått. Tilrettelegg for sikker kryssing (selv om veien på den andre siden vil være stengt for biler, vil området likevel være tilgjengelig for fotgjengere, og dette kan føre til utfordringer med kryssing).
- Krysset på den andre siden (blindvei) kan føre til dårlig trafiksikkerhet i fremtiden. Dette skyldes det felles veikrysset som leder til næringsområdet og parkeringsplassen, med økt lastebil- og busstrafikk samt betydelig fotgjengeraktivitet. Tilrettelegg for parkeringsplasser utenfor krysset og etabler separate krysningspunkter for fotgjengere og kjøretøy.



Strekning/ Sted  
**Straumen - Edøyveien**



Utfordringer:

- Ikke tilrettelegging for gående
- Krysset mellom Edøyveien og fylkesveien som fører til Joker butikk er utfordrende.

Aktuelle tiltak:

- Gang og sykkelvei
  - Fv 669 Innsmøla (Rossvollkrysset – barnehage)
  - Fv 669 Straumen – Øygarden
- Redusert fartsgrense (ved Joker butikk og barnehage)
- Gangfelt (fra gangsti barnehage til Joker butikk)
- Økt belysning
  - Fra Innsmøla barnehage til gang- og sykkelvei
  - Fra Ødegård kryss Straumen til Innsmøla barnehage



Strekning/ Sted <b>Edøya</b>	
<p>Utfordringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uoversiktlig trafikkbilde</li> <li>• Høy fart (i forbindelse med fergeavganger) <ul style="list-style-type: none"> <li>• I tillegg tidvis myke trafikanter for eksempel fisker, fotografering</li> </ul> </li> <li>• Kontinuerlig biltrafikk, enten fra båten eller til båten.</li> <li>• Bil parkering</li> <li>• Ingen bussholdeplass</li> <li>• Ingen fotgjengerfelt eller fartsdumper for krysser veien</li> <li>• krysningsløsning for gående/rullestolbrukere som skal fra ferga til buss eller hurtigbåt</li> <li>• Smal vei <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kyrhaugveien</li> </ul> </li> <li>• Dårlig sikt med snø eller regn</li> </ul>	
<p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvidelse vei</li> <li>• Gjennomgang/vurdering fartsgrenser</li> <li>• Fartsdumper</li> <li>• Gangfelt (fra fergeavgang til buss og hurtigbåt)</li> <li>• Skilting og merking</li> <li>• Bussholdeplass <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilrettelegging av bussholdeplass for rullestolbrukere og barnevogner</li> </ul> </li> </ul>	
	
Kallarsundet bru	
<p>Utfordringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Farlig trafikkpunkt</li> </ul> <p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvide veien (standard veibredde)</li> </ul>	



Strekning/ Sted	Utfordringer	Aktuelle tiltak
Frostadheia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dårlig kjøring over Frostadheia</li> <li>Utforkjøringsulykke på kommunal veg Vestliveien</li> </ul>	Gang og sykkelvei (Hopen, Steisøysundet og Frostadheia)
Rokstad - Roksvåg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Smal vei</li> <li>Høyhastighetskjøring</li> <li>Flaskehalses/kurver/farlige trafikkpunkt <ul style="list-style-type: none"> <li>Ytre Roksvåg bru</li> </ul> </li> <li>Uoversiktlig vei på grunn av grantrær langs veien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusert fartsgrense <ul style="list-style-type: none"> <li>Indre Roksvågen</li> </ul> </li> <li>Utvidelse/forsterking av riksveien v/ Knut Inge Rokstad</li> <li>Utvidelse av brua over elva i Indre Roksvåg</li> <li>Vedlikehold av vegetasjon, spesielt ved veikryss</li> </ul>
Hellesfjorden	Høyhastighetskjøring	Redusert fartsgrense (fra 60 km/t til 50 km/t)
Nerdvika - Sætran	Høyhastighetskjøring	Redusert fartsgrense
Parsell mellom Brennskaget og Grunnvågen	Svært smal vei (Autovern på begge sider - utfordring for møtende trafikk)	Vurdere utvidelse av veien
Skjølberg - Råket	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uoversiktlig svinger med tett vegetasjon</li> <li>Høyhastighetskjøring</li> <li>Kurver/farlige trafikkpunkt <ul style="list-style-type: none"> <li>Skomsøyvåg bru</li> </ul> </li> </ul>	Redusert fartsgrense <ul style="list-style-type: none"> <li>Skjølberg (fra 80 km/t til 60 km/t)</li> </ul>
Ersneset	Dårlig veidekke	Veidekke reparasjon eller utbedring
Toppmyrveien	Smal vei	Vurdere utvidelse av veien
Kuli (utkjørsel ved gardsvei)	Uoversiktlig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusert fartsgrense</li> <li>Forbedret siktforhold</li> <li>Trafikkklomme ved utkjørsel og innkjørsel</li> </ul>
Klovågbakken		<ul style="list-style-type: none"> <li>Siktiltak</li> <li>Utvide 60-sonen</li> </ul>

Andre generelle utfordringer i kommunen:

Utfordringer	Aktuelle tiltak
Kollektivtransport	Korrespondanse mellom buss, ferge og hurtigbåt
Belysning/veilys	Ved avkjørsler fra fylkesvei til kommunal vei
Gatebelysning	Spesielt der det ferdes mye fotgjengere
Veikanter	Forbedring av veikanten der bergskjæringer er tett inntil veien.
Trafikkfarlig situasjon for turister og andre som står på broene og fisker.	Tilrettelegging av trygge og attraktive fiskeplasser.

## 7 Gjennomføring av aktuelle tiltak

Aktuelle tiltak prioriteres og innarbeides i årlig handlingsplan – og økonomiplan. Dette omfatter:

- Tiltak som kun Smøla kommune har ansvar for å gjennomføre og eventuelt finansiere. Dette kan være kommunale veier, holdningsarbeid ...
- Tiltak der Smøla kommune har ansvar sammen med andre aktører, f. eks regionale myndigheter eller private. Smøla kommune sitt ansvar og hvordan det arbeides med tiltaket må framkomme. Dette kan være mindre trafikksikkerhetstiltak sammen med Møre og Romsdal fylkeskommune, ...
- Aktuelle tiltak der Smøla kommune ikke har direkte ansvar, men interesse av at tiltaket har framdrift og gjennomføres. Kommunen kan prioritere påvirkningsarbeid, samarbeid, bidra med kompetanse etc. Dette kan være fergeavløsningsprosjekt, fylkesvei, gang og sykkelveier...

## 8 Revidering, rullering

Trafikksikkerhetsplanen revideres eller rulleres i henhold til Smøla kommunes planstrategi. Ny planstrategi vedtas hvert 4. år.

## Vedlegg

### Skadestatistikken 2010-2022

ÅR	ANTALL ULYKKER	ANTALL DREPTE OG SKADDE
2010	2	4
2011	3	3
2012	2	2
2013	2	3
2014	3	3
2015	0	0
2016	2	6
2017	2	2
2018	1	1
2019	2	2
2020	1	1
2021	2	2
2022	2	2
SUM	24	31

MÅNEDER	ANTALL ULYKKER	ANTALL DREPTE OG SKADDE
JAN	2	2
FEB	1	5
MAR	4	4
APR	3	5
MAI	2	2
JUN	1	1
JUL	3	3
AUG	3	3
SEP	1	1
OKT	1	2
NOV	0	0
DES	3	3

ULYKKESTYPER	ANTALL ULYKKER	ANTALL DREPTE OG SKADDE
MØTEULYKKE	3	9
KRYSSULYKKE	1	1
FOTGJENGERULYKKE	4	4
UTFORKJØRING	15	16
ANDRE ULYKKER	1	1

ENHETSTYPER	ANTALL ULYKKER
FOTGJENGER OG SYKKEL	4
MOPED OG MC	5
PERSONBIL	20
BIL FOR GODSTRANSPORT	2

VEGKATEGORI	ANTALL ULYKKER	ANTALL DREPTE OG SKADDE
FYLKESVEG	20	27
KOMMUNAL VEG	1	1
PRIVATVEG	2	2
UKJENT	1	1

FARTSGRENSE	ANTALL ULYKKER
30	1
50	3
60	7
80	13

ALDERSGRUPPE	DREPT	HARDT SKADD	LETTERE SKADD
0 - 5 ÅR	0	0	0
6 - 15 ÅR	0	1	0
16 - 17 ÅR	0	1	1
18 - 19 ÅR	0	2	2
20 - 24 ÅR	1	1	5
25 - 34 ÅR	0	3	4
35 - 44 ÅR	0	1	1
45 - 54 ÅR	0	2	0
55 - 64 ÅR	0	1	4
65 - 74 ÅR	0	0	0
75 - 84 ÅR	0	0	1
85+	0	0	0

KJØNN	SUM
MANN	22
KVINNE	9

ÅR	ANTALL ULYKKER	ULYKKER MED DREPTE OG SKADDE
2000	1	2
2001	0	0
2002	4	4
2003	0	0
2004	2	3
2005	2	3
2006	4	4
2007	6	8
2008	2	3
2009	3	4
2010	2	4
2011	3	3
2012	2	2
2013	2	3
2014	3	3
2015	0	0
2016	2	6
2017	2	2
2018	1	1
2019	2	2
2020	1	1
2021	2	2
2022	2	2
SUM	48	62