

VOLDA
KOMMUNE

KOMMUNEDELPLAN

TRAFIKKTRYGGINGSPLAN

FOR

Volda kommune

2007 - 2010

Framlegg

PROSJEKT NR. 012007	PROSJEKTNAMN Volda kommune– Kommunedelplan – trafikktrygging Volda kommune, rullering

TITTEL DENNE RAPPORTEN Kommunedelplan – Trafikktryggingsplan for Volda kommune	DATO: 16.02.2007	SIDETAL: 24
Sakshandsamar: Asbjørn J. Aasebø		

<p>EKSTRAKT :</p> <p>Det er utarbeidd framlegg til kommunedelplan – Trafikktryggingsplan for Volda kommune 2007-2010. Planen er ei rullert utgåve av tilsvarande plan 2000-2003 som vart godkjend i kommunestyret 24.02.2000.</p> <p>Planen omfattar sider i vegforvalting og trafikktrygging på overordna- og kommunalt vegnett. Plan vil danne grunnlag for årlege søknader om trafikktryggingsmidlar frå Fylkestrafikktryggingsutvalet.</p> <p>Emneord: Kommunedelplan (hovudplan), veg, trafikk Trafikktryggleik, vegforvalting</p>

GODKJEND AV	
Dato	sign.

INNHALD:

Innleiing,	s.3
1.0 Bakgrunn,	s.3
1.1 Generelt	
1.2 Regelverket	
1.3 Aktørar i vegsektoren og i trafikktryggingsarbeidet	s 5
2.0 Vegnettet i Volda kommune,	s.7
2.1 Kort om kommunen	
2.2 Riksvegen	
2.3 Fylkesvegar	
2.4 Kommunale vegar	
3.0 Trafikktryggingsarbeid,	s.9
3.1 Volda kommune - Tryggleik	
3.2 Trafikkregulering og kontroll	
3.3 Opplæring og informasjon	
4.0 Trafikktryggleik – situasjonen i dag,	s.11
4.1 Generelt	
4.2 Ulukker på vegnettet i Volda kommune	
4.3 Trafikkfarlege stader	
5.0 Mål og strategiar,	s.14
5.1 Visjon og hovudmål for trafikk og vegnett	
5.2 Delmål	
5.3 Strategiar	
6.0 Tiltak,	s.17
6.1 Tryggleik	
6.2 Den kommunale vegsektoren generelt.	
7.0 Handlingsplan – trafikktrygging 2007-2010,	s.21
7.1 Riksvegen	
7.2 Fylkesvegane	
7.3 Kommunale vegar	
8.0 Andre fysiske tiltak,	s.23
8.1 Tiltak knytt til kommunale vegar	
9.0 Prioritering 2007 – 2010,	s. 24
9.1 Trafikktryggingsarbeidet	
9.2 Vegsektoren elles	
9.3 Kommunale investeringar totalt på vegnettet	

KARTVEDLEGG:

- Personskadeulukker 2001-2005 Kart frå tettstadsanalysen for Volda sentrum
- Trafikkfarlege stader Volda sentrum/ Mork - ulykkespunkt og konflikhtar Kart frå tettstadsanalysen

INNLEIING

Generelt

Denne kommunedelplanen omfattar dei fleste sider kring vegforvaltning og trafikktrygging.

Planen fastlegg kommunen sine prioriteringar for aktiviteten i planperioden 2007 - 2010. Det ligg også inne kommunale ynskje/prioriteringar når det gjeld dei statlege og fylkeskommunale forvaltingsområda på europaveg, riksvegar og fylkesvegar i kommunen.

Planen vil m.a. liggja til grunn for detaljplanlegging/utbygging av einskildanlegg, og han skal dannar grunnlag for årlege søknader om trafikktryggingssmidlar frå Fylkestrafikktryggingsutvalet. Vedteken økonomiplan 2007-2010 vil vere handlingsprogram i søknaden.

Framdrift til no

Planen er ei rullert utgåve av tilsvarande plan for 2000 – 2003, vedteken i kommunestyret 20.02.2000, sak 21/2000.

Revisjonsarbeidet vart kunngjort ved avisannonse i november 2003, og det vart opna for å koma med innspel. Instansar (både lokalt og på fylkesnivå) med interesse i planarbeidet vart samstundes tilskrivne med ynskje om innspel.

Plan har og vore drøfta på avdelingsovergrepande arbeidsmøte (planmøte).

Seinare planrutiner

Denne planen skal vurderast minst ein gong i kvar kommunestyreperiode og om naudsynt reviderast. Handlingsprogram vert rullert årleg i samband med budsjett/ økonomiplanarbeidet.

1.0 BAKGRUNN

1.1 GENERELT

Vegsektoren

Samferdsle er ei grunnleggjande verksemd. Eit veldrive og godt utbygt vegnett har mykje å seia for innbyggjarane sin kvardag. Vegsystemet har, i tillegg til å fungera som ei rasjonell transportåre, mange ulike funksjonar, som t.d. å vera skuleveg, turveg m.m..

Vegforvaltning er eit samansett aktivitetsområde. Medan brukarane opplever vegnettet som ei samanhengande eining, er forvaltninga fordelt på fleire nivå. Det vil såleis m.a. vera trong for spesiell merksemd på samordning.

Vidare er det viktig at ein fokuserer på dei økonomiske verdiane vegnettet representerer.

Trafikktryggleik

Trafikkulukker er eit omfattande problem i eit moderne samfunn. Politiet registrerer årleg om lag 12.000 trafikkskadde personar her i landet. I tillegg til dette blir mange ulukker aldri melde. Dette gjeld i særleg grad dei som ikkje omfattar personskader eller som berre omfattar lettare personskader. Samla tal skadde i Noreg er berekna til 35-40.000 i året.

Dette gjev store konsekvenser for den einskilde trafikkskadde, men også for samfunnet i form av økonomiske utslag m.a. innanfor helsesektoren. Vegstyresmaktene reknar at kvar ulukke med personskader kostar samfunnet om lag 2 millionar kroner. Sjølv om ein berre reknar med dei rapporterte ulukkene, er samla kostnad for samfunnet over 20 milliarder kroner i året.

For å oppnå auka innsats i trafikktryggingsarbeidet, må ei rekke verkemidlar takast i bruk. Her sit kommunane med ein sentral rolle, og frå og med år 2000 har kommunal trafikktryggingsplan vore ein føresetnad for å få tildelt statlege/fylkeskommunale trafikktryggingsmidlar.

Mål for dette planarbeidet

Oppsummert er målet med denne planen å:

- *gje ei oversikt over trafikkfarlege stader i kommunen og prioritera tiltak m.a. for å gje grunnlag for støtte frå statlege trafikktryggingsmidlar*
- *fokusera på haldningsskapande tiltak, t.d. gjennom at barn og unge blir trekt inn i trafikktryggingsarbeidet*
- *sikra eit godt og tenleg vegsystem for dei ulike brukargruppene*
- *sikra at dei kommunale ressursane til trafikktrygging blir sett inn der dei gir størst effekt.*

1.2 REGELVERKET

Ei rekkje lover, forskrifter m.m. har innverknad på trafikktryggleiken og vegane. Følgjande er dei viktigaste:

- Vegtrafikklova med tilhøyrande forskrifter og utfyllande reglar dannar grunnlaget for svært mange trafikktryggingstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyretøy osv.
- Veglova omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet både på hovudvegar og lokalvegar. Vidare blir kostnadsfordelinga mellom staten, fylkeskommunen og kommunane avklart for riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar.
- I tillegg til dette har Statens Vegvesen gjeve ut eigne handbøker. Desse er i første rekke meint til bruk i etaten sjølv, men også gjort tilgjengeleg for andre slik som kommunane. Ein viktig del av desse handbøkene er Vegnormalane der krav til bygging og vedlikehald/drift av fylkesvegar/ riksvegar er sette opp. Dette dannar eit viktig grunnlag også for kommunale vegar.
- Plan og bygningslova (PBL) er svært viktig i høve til å kunne gjennomføre fysiske tiltak i den einskilde kommune. Planlegging av vegar følgjer no reglane i PBL. Lova gir og det juridiske grunnlaget for oreigning av grunn i samband med iverksetjing av tiltak.
- Med heimel i PBL er det fastsett Rikspolitiske Retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planlegging. Dette er viktig m.a. i høve til trafikktrygging.

1.3 AKTØRAR I VEGSEKTOREN OG I TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET

Mange instansar arbeider med veg og trafikk:

Statens Vegvesen har ansvar for ei rekkje tiltak og forvaltingsoppgåver:

- Ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegar og gang- og sykkelvegnettet i samband med riksvegnettet.
- Utføre trafikktryggingstiltak som veglys, busslommer, rekkverk m.m.
- Krav til køyrety og kontroll av teknisk tilstand på bil/motorsyklar m.m.
- Bistand til fylkeskommunen og kommunane.
- Føraropplæring og førarprøver.
- Informasjon og kampanjeverksemd.
- Samarbeid om opplæring i skule/barnehage/friviljuge organisasjonar
- Gjev ut handbøker – m.a. Vegnormalane

Fylkeskommunen:

- Statens vegvesen har sekretærfunksjonen for FTU og og dermed og det praktiske ansvaret for utarbeiding av handlingsprogram og årsplan for trafikktrygging..
- Fylkeskommunen tildeler tilskot til trafikktryggingstiltak på kommune- og fylkesvegar.
- Ansvaret for fylkesvegnettet.
- Ansvar for skuleskyss og anna transportløyve.
- Ansvar for førebyggjande helsearbeid

Kommunane:

- Planlegging, bygging, drift og vedlikehald av kommunale vegar og gang- og sykkelvegar langs desse.
- Vedtakmynde i arealplanlegging.
- Utføre trafikktryggingstiltak som veglys, fartsregulerande tiltak m.m.
- Opplæring barne- og ungdomsskule
- Ansvar for førebyggjande helsearbeid
- Utarbeiding og gjennomføring av kommunale trafikktryggingssplanar.

Politi:

- Informasjon/ kampanjar mot ulike målgrupper.
- Etterforskar og rapporterer trafikkulukker med personskader
- Har vedtaksmynde for ein del trafikkregulerande tiltak
- Gir fråsegn i skiltsaker
- Politi, lensmann og Utrykkingspolitiet (UP) gjennomfører farts- og åtferds/ rådgjeving.

Private og friviljuge organisasjonar:

Trygg Trafikk koordinerer det frivillege trafikktryggingssarbeidet i fylket. I det ligg det mellom anna trafikkfagleg støtte til lag og organisasjonar gjennom kurs og utarbeidd undervisningsmateriell til bruk i skule og barnehage. Organisasjonen arbeider for å oppnå best mogleg trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og har tilsett sekretær i alle fylka.

Trygg Trafikk hjelper også kommunane i trafikktryggingssarbeid.

Bilorganisasjonar (NAF, MA, KNA...) deltek ofte økonomisk og på annan måte. Dette kan og gjelde andre trafikantorganisasjonar, t.d. sykkelforbund.

Trafikkskulane har og ei viktig rolle i trafikktryggingsarbeidet ved føraropplæring og deltaking i det frivillege trafikktryggingsarbeidet..

Kommunane:

Kommunane har ei svært viktig rolle i det lokale trafikktryggingsarbeidet, jf.tabellen under.

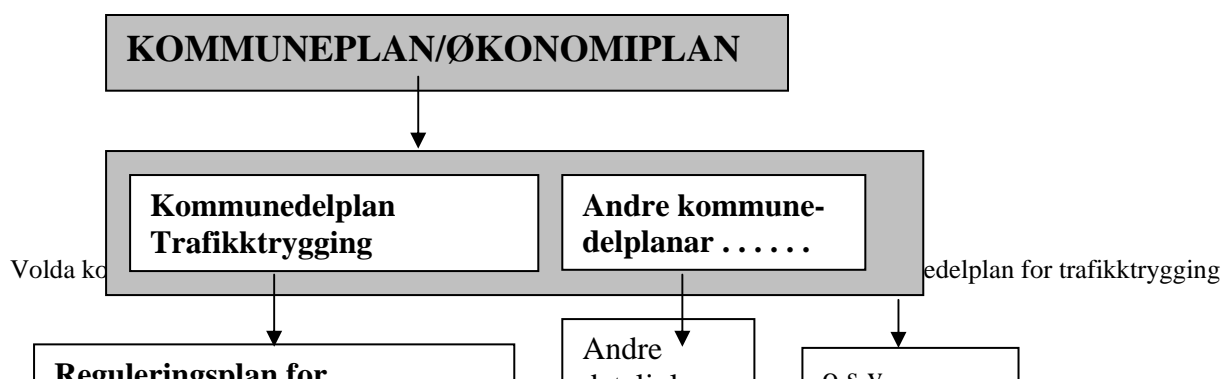
<i>Verkemiddel</i>	<i>Underlagt kommunen</i>	<i>Påverknad av statlege- og fylkesetatar</i>
Planarbeid etter plan- og bygningslova	•	
Tiltak på kommunale vegar	•	
Tiltak på fylkes/riksvegar		•
Helsestasjon – informasjon til foreldre m.v.	•	
Trafikkopplæring i barnehage og skule	•	
Trafikkopplæring i vidaregåande skule		•
Overvaking og kontroll		•
Trafikantinformasjon	•	•

Kommunane kan påverka tiltak på fylkes- og riksvegar, trafikkopplæring og kontroll/-overvaking, m.a. i høve korleis tiltak skal prioriterast. Kommunale veg/trafikktryggingsplanar er her viktige.

Kommunedelplanen er ein del av kommuneplanen. Planen skal syna kva for tiltak som skal gjennomførast på sektoren dei neste åra og vil såleis liggja til grunn for seinare detaljplanlegging, utbygging og andre aktivitetar.

Planen skal handsamast politisk i samsvar med Plan og bygningslova og m.a. reviderast minst ein gong i kvar valperiode.

Kommunedelplanen sin plass i plansystemet kan illustrerast slik:



2.0 VEGNETTET I VOLDA

Det vert her gjeve eit kort oversyn over heile vegnettet i kommunen og sagt litt om standard og drift/vedlikehald. Trafikkfarlege stader på vegnettet kjem eg attende til i kap. 4.0. Trafikktryggleik.

2.1 KORT OM KOMMUNEN

Volda kommune hadde 8322 innbyggjarar 1. januar 2006. Med ein viss samanslåing av krinsar i same geografiske området ser tala slik ut:

- tettstaden Volda medrekna Mork: 6153 .
- Lid/ Yksnøy: 223
- Fyrde/ Kalvatn/ Høydal: 381
- Straumshamn/ Bjørkedal: 322
- Folkestad: 308
- Dale/ Steinsvik: 229
- Dravlausbygda: 248
- Ulvestadbygda/ Velsvik: 360

Utanom tettstaden ligg bygdelaga vanlegvis som randbebyggelse langs riks- eller fylkesveg. Det er vanleg med ein eller fleire kommunevegar i bygdelaget. E39 frå Volda fergekai til Ørsta grense er sterkt trafikkert med årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på 6500 køyrety. Elles er det Rv 651 gjennom Volda sentrum som har etter måten sterk trafikk med i ÅDT.

2.2 EUROPAVEG

E39 går gjennom Volda kommune frå Sogn- og Fjordane grense og til Ørsta grense. Strekinga Sogn- og Fjordane grense til Folkestad er i hovudsak utbetra til 2 køyrebaner. Der er likevel manglar spesielt m.o.t mjuke trafikkantar og skulevegproblematikk. Dette er spesielt omtala i kap. 7.0.

2.3 RIKSVEGAR

Innan kommunen har ein 2 riksvegstrekingar:

- Rv 651 Volda Fergekai- Straumshamn
- Rv 652 Lauvstad fergekai- Vanylven grense

Deler av riksvegnettet som er utbetra/ nybygd har god standard med to køyrefelt. Dårlegast av riksvegnettet er strekinga Fyrde- Straumshamn som er smal og svingete. Både Rv 651 og Rv

652 har rasutsette stadar. Det er utarbeidd planar for rasstengde vegar.

Statens Vegvesen har det daglege ansvaret for drifta av vegnettet.

2.3 FYLKESVEGAR

Volda kommune har mange fylkesvegar av ulik standard:

Fv 040 : Lauvstad Folkestad- 43,5km

Fv 041 : Fyrde- Ørsta grense- 9,658km

Fv 042 : Kalvatn, Osdalen, Sogn- og Fjordane grense 1– 11,294km

Fv 043 : Hunneset-Ørsta grense - 4,2 km

Fv 045 : Sjukehuskrysset- Ørsta grense - 5,035km

Fv 047 : Egset-Ørsta grense - 11,325km. Egset- Lid skal leggst ned som fylkesveg og verte kommunal på deler av strekninga.

Fv 048 : Mork- Ørsta grense -2,76 km. Skal leggst ned som Fv og verte kommunal.

Fylkesvegnettet har gjennomgått ein vesentleg standardheving dei siste åra, med forsterking og legging av fast dekke. Av attverande fylkesvegnett er det Fv 042, Fv 043 og Fv 048 som ikkje er utbetra/ forsterka. Det vil vere viktig å sikre opprusting av fylkesvegane som skal verte kommunale før dei vert overført til kommunane

Det er langt fram til at fylkesvegnettet er sikra m.o.t. ras. Dette vil vere ein langvarig prosess med bit for bit tiltak.

Som for riksvegar, har Statens Vegvesen det daglege ansvaret for fylkesvegane.

2.4 KOMMUNALE VEGAR

Omfang av kommunalt vegnett

Kommunen eig og forvaltar eit omfattande vegnett på om lag 150 km. I dette talet ligg det og eit gang/sykkelvegnett, kommunale fortau og elles torg/plassareal.

Lovleg akseltrykk

Volda kommune har mykje gammalt vegnett med dårleg kurvatur, smale vegar og 6 tonn aksellast. Dette skaper vanskar for brukarane av vegnettet. Vegen til Hjorthaug har mellom anna restriksjonar frå transportørar når det er glatt. Dette er ein situasjon som vi må leve med i lang tid framover.

Dei nyare vegane i bustadfelt har grense på maksimalt 8 tonn akseltrykk og samlevegar i det kommunale vegnettet har grense 10 tonn.

Det har ikkje vore kunngjort nedsett akseltrykk i teleløysinga dei siste åra.

Lovleg storleik for køyretøy

Dei kommunale vegane har ei lovleg breidde for køyretøy på 2.55 meter. Lovleg lengde for vogntog varierer frå 18,75 m for nokre av dei viktigaste vegane ned til 10,00 m.

Vurdering av tilstanden på kommunale vegar

Tilstandsrapporten for det kommunale vegnettet som var laga i 2006 viser eit vegnett som har utsett vedlikehald med fleire 10-talls millionar i storleik. Faste dekker vert ikkje reasfalterte grunna manglande løyvingar. Dette saman med at kommunen har høg % grusvegdekker gjer at tilstanden og utviklinga på det kommunale vegnettet er alvorleg.

Sist vedteken økonomiplan har i perioden 2007-2010 innarbeidd 7,5 mill.kr. i perioden til utbetring av kommunale vegar. Det er svært positivt, men løyser ikkje problema som ein har m.o.t. det periodiske vegvedlikehaldet.

Mange av dei kommunale vegane er smalare enn minimumskravet sett i Vegnormalen: 3,0 meter vegbreidd med 0,5 meter skulder på kvar side. Det er tildømes ikkje mogeleg å montere autovern mange stadar før vegbreidda er utvida.

3.0 TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I VOLDA KOMMUNE

3.1 ARBEID MED BORNA I BARNEHAGEN

Alle barnehagar skal arbeide etter Rammeplanen for barnehagar i Norge. Trafikkopplæring er ikkje nemnt som eige tema, men i kjennskap til eige nærmiljø lærer borna om trafikken dei ferdast i til dagleg. Vi veit at born i barnehagealder lærer mest i "her og no" situasjonar. Det er naturleg at tema trafikk vert fletta inn i dagleg arbeidet. Gjennom å gi borna konkrete opplevingar og røynsler sammen med voksne i trafikken lærer dei:

- Kunnskap om trafikkreglar
- Kunnskap om sitt eige nærmiljø/ trygge stadar å bevege seg
- Forstå at det må vere reglar i trafikken
- Å sjå på trafikken som eit sosialt samspel
- Å utvikle sjølvinnstikk
- Å kunne samarbeide, vurdere valmuligheiter, meistre enkle trafikksituasjonar

3.2 ARBEID MED VAKSNE I BARNEHAGEN

PERSONALET- For å kunne arbeide med trafikk som eit gjennomgåande tema er det ein føresetnad at personalet i barnehagen samarbeider om det. Personalet må på førehand diskutere kva dei vil at borna skal lære om trafikk. Gjennom diskusjonen om måla for læringa vil eigne haldningar og meiningar om temaet verte avdekkja. Aktuelle spørsmål å diskutere kan vere:

- Kva veit du om born si trafikkåtferd på dei ulike stega?
- Kor flinke er vi sjølve til å gå føre som eit godt døme for borna.
- Brukar vi konsekvent bilbelte, sykkelhjelm osv?
- Har vi gode nok sikringstiltak når borna er med i bilen?
- Bruk av bil i barnehagen si opningstid?
- I kva alder kan borna få sin første to-hjulssykkel?

FORELDRA- Som i alt arbeid med born er det viktig at personalet og foreldra samaerbeider godt i trafikkopplæringa. På foreldremøte kan det takast opp ting som parkeringstilhøva ved

barnehagen, trafikkfeller ved henting/ bringing, kva ein vil med trafikkopplæringa i barnehagen. God informasjon om kva ein gjer saman med borna i barnehagen er ein føresetnad for at foreldra kan følgje opp temaet heime. **Det store ansvaret som vi vaksne har som gode føredøme i trafikken kan ikkje understrekast ofte nok!**

POLITIET – Samarbeider med skulane og barnehagane med besøksrunder og utdeling av materiell. Viktig at slike besøk inngår i årsplanen. God dialog mellom barnehage og politi vil styrke og utvikle samarbeidet.

3.2 ALDERSGRUPPA 6-15 ÅR

3.2.1 KUNNSKAPSLØFTET – LÆREPLANAR FOR GRUNNSKULEN GJELDANDE FRÅ 01.08.06 OG HALDNINGSSARBEID I HØVE TIL TRAFIKKTRYGGINGSPLANEN.

I læreplanen for kroppsøving finn vi dette:

”Hovudområdet friluftsliv omfatar kunnskapar og ferdigheiter som trengst for å kunne ferdast i naturen. Det skal leggast vekt på lokale friluftstradisjonar, bruk av nærmiljøet og korleis ein kan orientere seg og opphalde seg i naturen til ulike årstider.”

I fylgje komtetanssmål etter 4-klasse skal elevane mellom anna:

”Lage og bruke enkle kart til å orientere seg i nærområdet”

”Følgje trafikkreglar for fotgjengerar og syklistar”

I følgje kompetanssmål etter 7-klasse skal elevane mellom anna:

” Planlegge og gjennomføre friluftaktivitetar og praktisere trygg ferdsel under varierte forhold”

NB!

Ordensreglementet til skulane skal det vere påbod med bruk av sikkerheitsutstyr når elevane skal sykle til og frå skolen i skoletida. Dette skal også gjelde ved bruk av rullebrett og sparkesykkel. Dette er påbod gjennom reglementet til forsikringsselskapa.

3.2.2 HALDNINGSSKAPANDE ARBEID PÅ DEI ULIKE KLASSETRINNA

1.klasse

- Skulevegen og korleis ein må ferdast i trafikken
- Refleksbruk/ refleksdemonstrasjon
- Bruk av fortau og gangvegar
- Informasjon til elevar og heimar
- Besøk av politi
- Turar i trafikken i nærmiljøet
- Haldningsskapande arbeid

2-4 klasse

- Skulevegen og korleis ein må ferdast i trafikken
- Refleksbruk
- Bruk av fortau og gangstiar
- Foreldreinformasjon

- Trygg Trafikk sitt trafikkmateriell
- Bruk av nærmiljøet/ det lokale trafikkmiljøet
- Trafikkreglar/ kva regelbrot kan føre til (konsekvensar)
- Haldningsskapande arbeid

5-7 klasse

- Refleksbruk
- Bruk av sykkel i trafikken
- Sykkelløp
- Bruk av gangfelt, sykkelstiar, fortau, rundkøyning m.m.
- Trygg Trafikk sitt undervisningsmateriell
- Skulebuss/ skuleskyss
- Foreldreinformasjon
- Reglar og regelbrot (konsekvensar)
- Tverrfagleg haldningsskapande arbeid

8-10 klasse

- Refleksbruk i kvardagen
- Bruk av sykkel – reglar/ utstyr
- Tverrfagleg haldningsskapande arbeid
- Prosjektarbeid ”Mopeden i trafikken”
- Temaveke ”Tryggare trafikk i kvardagen/ på skulevegem
- Skuleskyss/ skulebuss
- Foreldreinformasjon
- Diskusjonsforum ”Ungdommens trafikk-kommunestyre”

3.2.3 HALDNINGSSARBEIDET I SKULANE

Haldningsarbeidet i skulane har både ei praktisk utprøvande del og ei teoretisk del. Arbeidet bør vere knytt til ulike fag, men mest til faga samfunnsfag og kroppsøving. Personalet bør syte for at emnet vert sett opp på årsplanen for det aktuelle årssteget gjerne som eit eige tema/prosjekt. For at ein skal sikre at trafikktryggingarbeidet skal verte ein fast del av skulekvardagen til barna, bør skulen vere målmedviten slik at ein gjennom faste rutinar får dette tema på skulen sitt arbeids- og utviklingsplan. Arbeidet for ei betre trafikkmiljø er og et samarbeidsprosjekt heim- skule. Skal arbeidet ha god effekt på elevane, bør ein trekke inn ulike offentlige instansar som politi, trafikkskular, teknisk, frivillege organisasjonar, grendalag m.m.

Kursing/ opplæring av personalet er viktig dersom arbeidet med haldningsskapande arbeid knytt til trafikk og trafikkopplæring skal verte emne årleg. Samarbeid over klassegrenser og faggrenser vil vere naudsynt.

Samarbeidsutvalet og Foreldrerådets arbeidsutval må regelmessig setje haldningsskapande trafikktryggingarbeid på saklista. Arbeidet for ein trygg og sikker skuleveg er også heimane sitt ansvar. Trygge gang- og sykkelvegar, stiar, barnetrakk i nærmiljøa rundt den ein skilde skulen er viktig å få kartlagt. Dei eldste elevane bør utfordrast til å kartlegge sine skulevegar og evt. peike på farlege punkt i vegnettet.

3.3 REGULERING OG KONTROLL

Politiet og Statens Vegvesen har saman eit ansvar for overvaking og kontrollverksemd i trafikken. Politiet si trafikkovervaking gjeld alle sider ved vegtrafikken, medan Statens Vegvesen har eit noko meir avgrensa arbeidsområde.

Hovudføremålet for kontrolltenesta er å få ned talet på trafikkulukker. Kontrollane blir difor retta mot dei områda som gir størst effekt for trafikktryggleiken.

4.0 TRAFIKKTRYGGLEIK – SITUASJONEN I DAG

4.1 GENERELT

Ulykkesstatistikken bygger på Statens vegvesen sine rapportar:

- Vegtrafikkulykker i Møre og Romsdal 1995-2005
- Handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal 2005-2008

Etter vegtrafikklova skal alle trafikkuhell med køyretøy og der det er personskade, rapporterast til politiet. Mange ulukker blir likevel aldri rapporterte, dette gjeld særleg ulukker med lettare personskader. Statens vegvesen reknar med følgjande rapporteringsgrad:

Dødsulukker – nær 100 %

Ulukker med alvorlege personskader – om lag 50 %

Ulukker med lettare personskader – om lag 30 %

Ulukker med personskader utan at motorkøyretøy er innblanda – 1- 2 %

Samla er rapporteringsgraden for personskader om lag 33 %. Dvs. at 60 – 70 % av skadane aldri blir rapporterte, eller berre blir rapporterte til forsikringsselskap/helsevesen.

Dei politirapporterte ulukkene omfattar om lag 12000 trafikkskadde personar årleg her i landet. Samla tal trafikkskadde ligg såleis nærmare 35 - 40.000 i året.

Omfanget av ulukker med personskade i Møre og Romsdal

Omfanget av ulykker med personskade i Møre og Romsdal i perioden 1995 – 2003 (politirapporterte ulukker) var totalt på 5986 politirapporterte ulukker. Av dette var 601 alvorleg skada, 100 meget alvorleg skada og 155 drepte.

Talet på rapporterte trafikkulykker med personskadar har vore 436 med 618 skada/ drepte i gjennomsnitt dei siste 10 åra. I 2004 skjedde 82% av personskadeulykkene utanfor tettbygde strøk. Dette har vore ein klar trend dei siste åra.

I Volda kommune var dødsulykkene i perioden 1995-2003 alle utanfor tettbygde strøk og på overordna vegnett, dvs. E39, Rv 651 og Fv 40. I 2006 var der ikkje dødsulykke på vegane i Volda kommune.

Volda hadde 153 trafikkskadde i perioden 1995-2003.

Vi har flest ulykker på europaveg/riksveg. Dette indikerer ein klar samanheng mellom trafikkmengd, fart og talet på trafikkulukker. Talet på ulykker på kommunevegar har gått ned.

Ulukkestypar i Møre og Romsdal

Fordelinga mellom ulike ulukkestypar i 2003 og gjennomsnitt for 1999-2003 var slik

ULUKKESTYPAR I PERIODEN 1999-2003	ULUKKER	
	Tal	Prosent
Utforkøyning	150	35,6%
Møting	63	15,0%
Uhell i kryss	100	23,7%
Fotgjengarar	38	9,0%
Same retning	50	11,9%
Andre	20	4,8%
SUM	421	100,0%

Det går fram at møtekollisjonar og utforkøyning var dei viktigaste ulukkesårsakene.

4.2 ULUKKER PÅ VEGNETTET I VOLDA

Omfang og utvikling 1995-2003

Skadeomfanget (politirapporterte ulukker) i perioden var slik:

SKADEOMFANG	1995-1999	2000-2003	SUM
Død	2	4	6
Svært alvorleg skadd	1	3	4
Alvorleg skadd	5	11	16
Lettare skadd	60	67	127
Sum	68	85	153

Begrepa nytta i tabellen oppom er definerte slik:

1. Død – ”Død innan 30 dagar som følgje av skadene”
2. Svært alvorleg skadd – ”Skade som truar liv eller fører til varige mein”
3. Alvorleg skadd – ”Skade som ikkje er livstruande”
4. Lettare skadd – ”Skade som ikkje treng sjukehus-innlegging, men ikkje bagatellmessig”

Ulukker med tyngre køyretøy innblanda

I 2003 var det fylket 26 ulykker der tunge køyretøy var innblanda. Dette utgjorde 6,3% av alle ulykkene i fylket. Gjennomsnitt dei siste 10 åra har det vore 48 ulykker med tunge køyretøy.

Utsette aldersgrupper og trafikantgrupper

Aldersgruppa 15-24 er overrepresenterte når det gjeld skadetilfelle. I 2003 var det ein auke i talet på drepne i aldersgruppa 25-34 år, 45-54 år og gruppa 55-65 år i høve til gjennomsnittet 1998-2002.

Fotgjengarar og syklistar har høvesvis mange tilfelle av alvorleg skade, men det er relativt få rapporterte ulukker der fotgjengarar og syklistar er innblanda. Det kan vera grunn til å tru at

det i desse gruppene er forholdsvis stor underregistrering av ulukker der det er små skader og der det ikkje er blanda inn motorkøyretøy. Ein er og kjend med at skadar mellom syklist/gåande er aukande.

Av motorkøyretøy skil gruppa motorsykel/moped seg ut med ein markert auke i talet skadde og drepne i 2003 i høve til åra før. Dette kan og i stor grad vere ulukker der ungdom er innblanda.

4.3 TRAFIKKFARLEGE STADER

Trafikkfarlege stader – aktuelle tiltak

Med bakgrunn i lokalkunnskap, vert ei rekke stader i kommunen vurderte og opplevd som trafikkfarlege. Dette gjeld for det meste stader der det til no likevel ikkje har skjedd ulukker. Det dreiar seg om stader der trafikantane kjenner seg utrygge.

Ansvarleg vil i utgangspunktet vera vegeigaren, dvs. Statens vegvesen for riksvegar, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunen (kom.) for kommunale vegar. Det kan likevel vere prosjekt som har delt ansvar.

5.0 MÅL OG STRATEGIAR

5.1 VISJON OG HOVUDMÅL FOR TRAFIKK OG VEGNETT

Volda kommune skal vera ein god stad å vekse opp i, arbeide og bu i. Med bakgrunn i dette ynskje og ut frå signal frå sentrale styresmakter, er det sett opp ein visjon for arbeidet med trafikktrygging og vegforvaltning i Volda kommune:

0 drepne og 0 hardt skadde i trafikken i Volda kommune

Eit godt og tenleg vegnett for alle brukargrupper

0-visjonen er brukt både på statleg nivå, fylkeskommunalt og kommunalt nivå. Det er ikkje realistisk å oppnå 0-visjonen, men den er ein visjon der ein arbeider mot følgjande hovudmål, som vert nærare detaljerte med delmål i kapittel 5.2:

Vedtekne hovudmål og retningslinjer for Volda som helse og miljøkommune lyder:

Helse og miljøomsyn skal byggast inn i all kommunal verksemd med sikte på å fremje helse, førebygge sjukdom og skade på menneske og miljø, verne om kultur, økosystem og biologisk mangfald.

Av alle måtane ein har tenkt og realisere målsetjinga bak definisjonen ovanfor kan ein nemne Kommuneplan 1996-2008: **I samarbeid med innbyggerane arbeide for å skape positive og trygge oppvekst/ nærmiljø.**

Helse i plan er ei vidareføring av desse målsetjingane. Eigen helsekoordinator stadfestar satsinga på dette området. Tiltak i trafikktryggingsplan vil ofte verte ein rein byggeplan som tek utgangspunkt i godkjent reguleringsplan. Det er då viktig at byggeplan sikrar at det som reguleringsplanar har i seg av "helse i plan" vert sluttproduktet. Tilrettelegging av sikre gangforbindelsar er med på å fremme helse ved auka fysisk aktivitet.

Satsing på sykkeltrafikk er eit område som kommunen gjennom Sykkelbynettverket vil fokusere på. I ein årleg spørreundersøking/ oppsummering av spørsmål til kommuner i Sykkelbynettverket 2006 går det fram at der kommunane har utarbeida planar er hovedtrekka at desse planane går på å skape sammenheng i gang- og sykkelvegnettet og bygging av strekningsvise gang- og sykkelveggar, eller såkalla "missing-link"-tiltak. Volda kommune er såleis i bås med mange andre kommuner på dette området.

Eit fåtal kommunar melder at dei arbeider med overordna planar for eit hovedvegnett for sykkeltrafikk.

Kommunen får gjennom nettverket tilgang ny kunnskap på området sykling som transportform. Informasjon/ kampanjer kan kommunen dra nytte av gjennom medlemskapen i Sykkelbynettverket.

Tettstadsanalyse for Volda sentrum

Arbeidet med tettstadsanalyse for Volda sentrum har kartlagt

Tryggleik: Trafikkantane skal ferdast trygt på vegnettet i kommunen.

Service: Vegforvaltninga skal vera brukarorientert og gje best mogeleg god og effektiv service innanfor disponible ressursar.

Funksjonelt vegnett: Vegnettet skal vera funksjonelt for ulike trafikantgrupper.

Miljøomsyn:

Det skal takast omsyn til best mogleg miljø for trafikantar og for omgjevnadene til vegen.

Vern om verdier: Det skal takast vare på dei verdiane vegsystemet representerer.

Økonomi og organisasjon:

Utbygging, forvaltning, drift og vedlikehald av vegnettet skal skje rasjonelt og kostnadseffektivt.

5.2 DELMÅL

For kvart av hovudmåla er det er fastsett delmål, som er bokstaverte fortløpande nedanfor.

5.2.1 Tryggleik (Trafikkantane skal ferdast trygt på vegnettet i kommunen)

- A. Det skal gjevast grunnleggjande trafikkopplæring i skule og barnehage.
- B. Dei unge skal vera bevisste når det gjeld åtfærd i trafikken.
- C. Vaksne skal vera merksame på rolla som førebilete for barn og unge.
- D. Barn og eldre skal kjenna seg trygge i trafikken.
- E. Vegane skal vera trygge å ferdast på heile året.

5.2.2 Service (Vegforvaltninga skal vera brukarorientert og gje god og effektiv service innanfor dei rammer som vert gjeve)

- F. Ha god nok beredskap til uventa hendingar.
- G. Ha god og effektiv sakshandsaming overfor publikum.

5.2.3 Funksjonelt vegnett (Vegnettet skal vera funksjonelt for ulike trafikantgrupper)

- H. Alle trafikantgrupper skal koma fram på ein god måte heile året.
- I. Syklende og gåande skal ha eit attraktivt og funksjonelt vegnett.
- J. Det skal sikrast godt tilgjenge til kollektive reisemåtar.

5.2.4 Miljøomsyn

(Det skal takast omsyn til best mogleg miljø for trafikantar og for vegomgjevnadene)

- K. Miljøvenleg tilrettelegging av veg med nærområde.
- L. Ureining skal påverka menneske og vegomgjevnader minst råd.
- M. Sentrum og sentrumsnære område skal vera tiltalande og funksjonelt utforma og vedlikehaldne.

5.2.5 Vern om verdiar (Det skal takast vare på dei verdiane vegsystemet representerer)

- N. Dei tekniske eigenskapane til vegnettet skal takast vare på slik at levetida vert sikra.
- O. Vegutstyr og tekniske installasjonar skal fungera.
- P. Verneverdige element skal takast vare på.

5.2.6 Økonomi og organisasjon (Utbygging, forvaltning, drift og vedlikehald av vegnettet skal skje mest mogleg rasjonelt og kostnadseffektivt)

- Q. Den interne organisasjonen skal vera slik at ein sikrar fleksibilitet og samarbeid.
- R. Kostnader for leveransar til andre eller som følgje av andre sitt inngrep i vegnettet (t.d. graving), skal dekkast etter sjølvkostprinsippet inkl. administrasjon.
- S. Drift og vedlikehald skal optimaliserast.

5.3 STRATEGIAR

For å oppnå måla, vil kommunen satsa på følgjande hovudstrategiar:

Haldningsskapande tiltak

Undervisning, informasjon og aksjonar er døme på tiltak innafor denne strategien, som særleg skal auka trafikktryggleiken. Born og unge er ei viktig målgruppe.

Ungdommar i alderen 15 – 29 år er den aldersgruppa som er mest utsett for trafikkuhell. Endring av haldningar og åtferd i trafikken for desse er difor svært viktig for å få ned ulukkestala.

Haldning og åtferd er resultat av påverknad over lang tid - frå småbarnsalderen og oppover. For å få til endringar, er det viktig med innsats frå barnehagestadiet og oppover i heile skulealderen.

Trafikkregulering og kontroll

Det syner seg at ymse typar trafikkreguleringar kan vera effektive hjelpemiddel både for å få flyt i samferdsla og for å få ned ulykkestalet i trafikken.

Til dømes er det klare indikasjonar på at ein ved å redusera fartsnivået, kan få svært gunstige utslag på trafikktryggleik og skadeomfang.

Kontroll er naudsynt for å sikra at reglane vert følgde.

Organisatoriske tiltak i vegforvaltinga

Gjennom tiltak her kan ein sikra ei effektiv drift som kjem alle til gode. T.d. kan ein sikra at dei økonomiske midlane vert sette inn der dei trengst mest, og at ein får eit best mogleg servicenivå for alle brukarane ut frå dei ressursar som er disponible.

Tiltak på vegnettet

Stikkord her er drift, vedlikehald og utbygging med tanke på å skapa eit trygt og brukarvenleg vegsystem.

Utbetring av ulukkespunkt er eit viktig tiltak innafor denne strategien, m.a. har borna rett på ein trygg skuleveg.

6.0 TILTAK

Tiltaka for heile perioden 2007 - 2010 er her grupperte etter hovudmåla og delmåla i kap. 5.0. Dei konkrete tiltaka på vegnettet 2007 – 2010 er tekne inn i kapittel 7.0 og 8.0, kapittel 9.0 er ei samla framstilling av tiltaka første 4-års perioden.

6.1 TRYGGLEIK:

A. Det skal gjevast grunnleggjande trafikkopplæring i skule og barnehage

	<i>Tiltak</i>	<i>Ansvarleg</i>	<i>Tid</i>
1	Arbeidet i barnehagar og skular m/samarbeidspartar (politi, vegv. Trygg Trafikk...) held fram, <i>jf.kap. 3.3 ovanfor</i>	Skule/Barnehage m.fl.	Årleg
2	Trafikktryggingskampanje i skulane årleg – samarbeid mellom Trygg Trafikk, politi, Vegvesen og barne- og ungdomsskule (framhald/utvikling av noverande rutiner)	Skulane, dei nemnde partane	Årleg
3*	Orienteringsmøte for elevar/foreldre om føraropplæring – <i>sjå nærare nedanfor</i>	Skule/vegvesen	10.klasse

*Føraropplæring

Det bør i 10. klasse haldast orienteringsmøte for 16-åringar og foreldre, organisert av skulen og der folk frå Statens vegvesen (trafikkstasjon) møter for å orientere.

Parallelt med ovannemnde vert det tilrådd kontinuerleg køyretrening med t.d. foreldre frå fylte 16 år. Målsetjinga bør vera 150 – 200 timar eigentrening før det vert avlagt førarprøve.

Det er ein føremun om elevane har om lag 5 timar køyring med køyrelærar før den private køyretreninga tek til.

B. Dei unge skal vere bevisste når det gjeld åtfærd i trafikken

	Tiltak	Ansvarleg	Tid
1	Trafikkaksjonar – samarbeid med politiet, TT osv.	Skulen	Årleg
2	Elevundersøking, registrering og statistikk-føring (bilbeltebruk, hjelm, vikeplikt.....)	Skulen	Årleg
3	Tilbod om mopedundervisning i ungdomsskulen ?	Skulen	Årleg

C. Vaksne skal vera merksame på rolla som førebilete for born og unge (Dette vil samstundes betra deira eiga forståing for - og åtfærd i - trafikken!!)

1	Kurs for pedagogisk personale (skule/barnehage) og foreldreråd	Skule/-barnehage	Årleg
2	Aksjon for betre trafikkultur, samarbeid med Trygg Trafikk	Politi/TT	Årleg
3	Informasjon til lag og organisasjonar om haldningar og konkret trafikkåtfærd i samband med køyring av born/unge til ulike arrangement, samarbeid med Trygg Trafikk/Stat.vegev.	Politi/ TT	Årleg
4	Øvingskøyring med foreldre/føresette	Foreldre	Kontinuerleg

D. Eldre skal kjenna seg trygge i trafikken

1	Eldre og trafikktryggleik – samarbeid Trygg Trafikk, TT, politi, Statens vegvesen, eldreråd og eldresenter,	Komm.,eldreråd, TT)	Årleg
2	Tilbod om køyreopplæring etter opplegget ” 65+”	Eldreråd , TT	Årleg

E. Vegane skal vera trygge å ferdast på heile året

1	Standard for drifts- og vedlikehaldsnivå skal gjelda for kommunale vegar og skal m.a. sikra trygge vegar til alle årstider.	Kommunen	Alltid
2	Ein skal følgja prioriteringsliste for utbetring av trafikkfarlege stader, <i>jf. kapittel 7.0</i>	Kommunen (komm.tekn.)	Etter liste Rullering
3	Haldnings-kampanje/ informasjon for å gje betre siktilhøve ved beskjæring av hekkar, buskar og lignende,	Komm.tekn. TT	Årleg
4*	Fartshumpar der det trengst av omsyn til tryggleiken	komm.tekn.	Etter vurd.
5	Feilparkeringsaksjon,særleg vedk parkering på fortau/gangfelt Orientering om parkeringsreglar	Politiet	Alltid
6	Uventa farts-kontrollar på kommunalt vegnett. Tid og stad vert valt etter faregrad.	Politiet	Alltid
7	Skiltplan(ar) for kommunen skal ajourhaldast i samarbeid med Vegvesenet og politiet.	Komm.tekn.	Alltid

**Vedk. fartshumpar: Det kjem stadig innspel med ynskje om fartshumpar. Som grunnlag for prioritering bør det gjerast anten fartsmåling eller stoppeklokke- vurdering av fart i aktuelle område. Det bør og målast fart i område der det alt er etablert humpar.*

6.2 DEN KOMMUNALE VEGSEKTOREN GENERELT

6.2.1 SERVICE

Ha god nok beredskap til uventa hendingar

	<i>Tiltak</i>	<i>Ansvarleg</i>	<i>Tid</i>
1	Planar for uventa hendingar på kommunale vegar(<i>beredskapspl.</i>)	Komm.tekn. Brannavd.	Alltid
2	Vaktordningar for kommunale vegar (teknisk vakt)	Komm.tekn.	Alltid

Ha god og effektiv sakshandsaming overfor publikum

1	Ha kundeekspedisjon – i serviceekspedisjonen i rådhuset	Kommunen	Alltid
2	Gje svar på spørsmål innan ein viss frist	Kommunen	Alltid
3	På sikt få etablert eit oppdatert digitalt register over vegane	Komm.tekn.	Alltid

6.2.2 FUNKSJONELT VEGNETT

Alle trafikantgrupper skal koma fram på ein god måte heile året

1	Standard for drift og vedlikehald skal sikra framkommelegheit	Komm.tekn.	Alltid
2	Reglar for standard på nyanlegg m.v. skal sikra eit godt vegnett	Komm.tekn.	<i>Ajourhald</i>

Syklende og gåande skal ha eit attraktivt og funksjonelt vegnett

1	Sikra samanhengande, skilta gang/sykkel-vegnett	Kommunen (komm.tekn.)	eiga prioriteringsliste
2	”Bruk sykkel”- kampanjar/ ”Sykle til jobben” og lignende Framhald/utviding av tidlegare kampanjar	Kommune/ Næringsliv	3.kvart år

Det skal sikrast godt tilgjenge til kollektive reisemåtar

1	Etablere naturlege samband til stoppeplassar	Kommunen	Eiga prioritering
2	Byggja leskur på busshaldeplassar	Kommunen (stat.vegv.)	Eiga prioritering

6.2.3 MILJØOMSYN

Miljøvenleg tilrettelegging av veg med nærområde

1	Miljøprioritert gjennomkøyring – Volda sentrum	Komm.tekn. Statens vegvesen	Eiga prioritering
2	Vedlikehalde grøntareal	Komm.tekn.	Alltid

Ureining skal påverka menneske og vegomgjevnader minst råd

1	Sørgja for kontrollert avrenning frå vegbana, feiing og støvfjerning	Komm.tekn.	Alltid
2	Støytiltak – vurdere behov for dette	Komm.tekn. Plan.	V/utbyggings-saker

Sentrum og sentrumsnære område skal vera tiltalande og funksjonelt utforma og vedlikehaldne

	<i>Tiltak</i>	<i>Ansvarleg</i>	<i>Tid</i>
1	Høg reinhaldsstandard	Komm.tekn.	Alltid
2	Heilskapleg form og design på gateutstyr i samsvar med	Komm.tekn.	I konkrete plan/utbygg

	gjeldande kommunale føringar		ingssaker
3	Vidare oppfølging av sentrumsplanane for Torget	Kommunen	Jf. Vedteken øk-plan

6.2.4 VERN OM VERDIAR

Dei tekniske eigenskapane til vegnettet skal takast vare på slik at levetida vert sikra

1	Standard for drift og vedlikehald skal følgjast	Komm.tekn.	Alltid
---	---	------------	--------

Vegutstyr og tekniske installasjonar skal fungera

1	Standard for drift og vedlikehald skal følgjast	Komm.tekn.	Alltid
---	---	------------	--------

6.2.5 ØKONOMI OG ORGANISASJON

Den interne organisasjonen skal vera slik at ein sikrar fleksibilitet og samarbeid

1	HMS(helse-miljø-sikkerheit) med tanke på kvalitetssikring og for å fremja tryggleik på arbeidsplassen skal reviderast kvart år	Komm.tekn.	Årleg
2	Det skal haldast oppe gode samarbeidsformer internt	Komm.tekn.	Alltid
3	Kommunal vegforvaltning skal vidareføre samarbeidet med andre vegforvaltarar.	Komm.tekn.	Alltid

Drift og vedlikehald skal optimaliserast

1	Evaluering av standard for drift og vedlikehald	Komm.tekn.	Jamnleg
---	---	------------	---------

7. HANDLINGSPLAN ÅR 2007-2010

7.0 HALDNINGSSKAPANDE TILTAK

Tiltak:

- Haldningsskapande trafikkopplæring i barne og ungdomsskular og i barnehagar
- Tilbod om gratis innmelding i Barnas Trafikkklubb
- Følgje trafikkreglar for gåande og sykklistar
- Sykkelåtfærd i trafikken for barneskule og ungdomsskule
- Samarbeid med politiet

ANSVARLEG: Skule og barnehagesektoren

Dei registrerte trafikkfarlege punkta (jf. vedlegg 1: ”innspel på konkrete tiltak”) er vurderte. Dei tiltaka som er nemnde nedanfor skal gjennomførast i planperioden 2007 - 2010.

Det er i stor grad lagt vekt på å fremja tiltak som vil betra tilhøva for skuleelevane og mjuke trafikantar generelt.

Kostnad er gruppert i: stor, middels og liten. Den siste kategorien vil til ein viss grad vera strakstiltak som ikkje treng inn på investeringsbudsjettet

Ansvarleg vil i utgangspunktet vera vegeigaren, dvs. i praksis Statens Vegvesen (Stv) for riks- og fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar (kom). Det er likevel ein del prosjekt med delt ansvar.

7.1 RIKSVEGEN

Pkt	Stad/strakstiltak på Europaveg og Riksveg	Kostn.	Ansvar
1	E 39, Behov for nedsett fart Sandvika- Løset til 60km/t	Liten	Stv.
2	E39, Nedsett fart på Kile til 60 km/t	Liten	Stv.
3	E39, Skilting ved kryss Ørstavegen/ Gamlevegen	Liten	Stv.
4	Rv 651, Volda sentrum gjennom Sjøgata til 40km/t	Liten	Stv.
5	Rv 651, Hjartåbygda gjennom bygda til 60km/t	Liten	Stv.
6	Rv 651, Høydal gjennom bygda til 60km/t	Liten	Stv.
7	Rv 652, Velsvika gjennom bygda til 60km/t	Liten	Stv.
8	Rv 652, Torvik, Flytting av skilt Fare for glatt vegbane forbi hjortetrek	Liten	STV.
9	Rv 651, Volda sentrum v/ Fergekaia Sikre gangfeltkryssinga betre	Liten	Stv.
10	Rv 651, Fyrde v/ ungdomsskulen: Setje opp spegel	Liten	Stv.
Pkt.	Stad/ Prioritering av europavegane og riksvegane		
3	E39, Furene (Ørsta grense) til Egset. Bygging av gang- og sykkelveg langs riksvegen m/ planfri kryssing ved gamlebutikken	Stor	Stv
5	E39, Klippa – Volda sentrum. Bygging av gang- og sykkelveg	Stor	Stv.
2	Rv 651, Gangfelt ved fergekaia, Fysisk tiltak	Midd.	Stv.
4	MPG Sjøgata frå Vikeneset til Prestegardskryssset	Stor	Stv./kom.
1	Rv 652, Ulvestad v/ Brautasvingen, Oppstart i 2007	Stor	Stv.
Pkt.	Stad/ Prioritering av Fylkesvegar- Strakstiltak		

1.	Fv 40, Folkestad-Rønnestad: 50km/t frå kryss E39- Hagen deretter 60km/t til Rønnestad	liten	Stv.
2	Fv 40, Nautvika til 60km/t	liten	Stv.
3	Fv 40, Skrubbeneset- Lyngneset	liten	Stv
4	Fv 40, Dale: 30km/t flyttast til krysset med kommuneveg	liten	Stv
5	Fv 42, Osdalsvegen gjennom bygda til 50 km/t	liten	Stv
6	Fv 47, Lid/ Berknes, parsell Berkvika-Berkneset til 60km/t	liten	Stv
7	Fv 42, Osdalsvegen sikrast med rekkverk på dei farlegaste plassane	middels	Stv.

7.2 FYLKESVEGANE

Pkt.	<i>Stad/Prioritering av Fylkesvegar</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Ansvar</i>
1.	Fv 40 frå Folkestad til krysset med Rv 652 v/ fergekaiavkøyringa: Sikre heile Dalsfjordvegen med fonnoverbygg og betre glidekantar der det trengst	stor	Stv.
2.	Fv 47, Fast dekke gjennom Lidabygda, Skilte som forkjørsvog, bygging av 500m gang/ sykkelveg frå Mork skule til Peder Arne Lid, Merke gangfelt ved X til Mork senter og ved kryss til Eidheimsvegen i Berkvika	stor	Stv.

7.3 KOMMUNALE VEGAR

Økonomiplan 2007-2010 har kvart av åra kr. 450.000 i kommunale midlar til trafikktrygging. I tillegg er det realistisk å tru at kommunen i 2009 og 2010 får kr. 450.000 kvart av åra i statstilskot.

I økonomiplan perioden er det då totalt kr. 3.337.000 som kan nyttast til trafikktryggingstiltak.

Det er ei 50/50 deling mellom kommune og fylke/ stat. Dvs. at det ved tilskot får kommunen dekkja 50% av dei totale kostnadane ved prosjektet. Grunnkostnadane er ikkje med i tilskotsgrunnlag.

Den prioriterte lista nedanfor med tiltak som skal gjennomførast, må sjåast på som ei prioritering gjort av Volda kommune for åra 2007-2010. Kor mykje ein får gjennomført pr. år av prioriteringslista er avhengig av kor mykje ein får i tilskot. Det er teke med tiltak for om lag 1 års ramme i tillegg til det som økonomiplan fastset.

Ref	<i>Stad/tiltak</i>	<i>Kostn.</i>	<i>Ansvar</i>
1.	Skjervavegen, Parsell 4a i gjeldande plan. Bygging av 2-sidig fortau/ legging av bekk i rør.	1,95 mill.kr.	Kom
2	Skjervavegen, Parsell 4b i gjeldande plan, Bygging av fortau ned til Porsemyrvegen, bygging av oppbygde gangfelt i Porsemyrvegen inkl. skilting	0,515 mill.kr.	Kom.

3	Sjukehusvegen, Bygging av gang- og sykkelveg frå Sjukehusrundkøyringa og til Kårstadvegen. 360m G/S. Stipulert kostnad kr. 2,3 mill.kr.	2,3 mill.kr.	Kom.
4	Anders Vassbotnveg, parsell Kylnevegen- Røysbakken. Bygging av 3 stk. fartshumpar m nødv. skilting	Kr. 55.000	Kom.
5	Fortau Plassevegen – sving i Bjørnevegen med skilta gangfeltkryssing	Kr. 95.000	Kom.

8.0 TILTAK KNYTT TIL KOMMUNALE VEGAR

I planperioden vil kommunen gjennomføre følgjande:

8.1 Standardheving av vegnettet

- Opprusting av bruer etter nærmare prioritering.
- Strekningsvis opprusting av eks. vegnett, jf. vedteken økonomiplan.

8.2 Miljøtiltak m.v.

- 1000-årsstaden i Volda sentrum (under arbeid).
- Torget (under arbeid).

I tillegg til dette kjem tiltak som kan røra vegnettet, men som i plan- og budsjettsamanheng høyrer til under andre område enn vegsektoren (t.d. mindre turstiar og andre miljøtiltak).

9.0 PRIORITERING 2007 - 2010

Dei prioriterte tiltaka for heile planperioden (2007 – 2010) er lista opp i kapitla 6.0, 7.0 og 8.0 ovafor. I den første 4-årsperioden tek ein sikte på å gjennomføra følgjande:

9.1 TRAFIKKTRYGGINGSARBEID

9.1.1 Generelt om arbeidet

Alle sider av trafikktryggingsarbeidet – både haldningsskaping, kontroll, vegvedlikehald, skilting/merking og andre fysiske tiltak er viktige m.o.t. sluttproduktet – sikre lokalsamfunn å bu og leve i.

Arbeidet skal utførast i samsvar med kapittel 6.1 (pkt. A – E) der innhaldet er omtala kort, og der det går fram kven som skal delta, kven som er ansvarleg og når oppgåvene skal utførast. Sjå også kap.7.0 (prioritering av konkrete tiltak for heile planperioden)

Prioriterte investerings-/strakstiltak på konkrete stader er nærare omtala i pkt. 9.1.2 og 9.1.3.

9.1.2 Investeringstiltak/strakstiltak innan trafikktrygging - ynskje overfor fylke og stat

Kommunen vil oppmoda Møre og Romsdal Fylkeskommune og Statens Vegvesen om å gjennomføra tiltaka som er lista opp i kapitla 7.1 (riksveg) og 7.2 (fylkesvegar).

Tiltak av mindre omfang (driftstiltak, skilting m.v. og andre tiltak med liten kostnad) bør vurderast som **strakstiltak** og gjennomførast som strakstiltak.

9.1.3 Trafikktrygging - kommunale investerings- og strakstiltak m.v. 2007 – 2010:

INVESTERINGSTILTAK * = gjennomføringsår

Tiltak	2007	2008	2009	2010
Skjervavegen, etappe 1	Kr. 1.121.734	Kr. 450.000	Kr. 378.000	
Skjervavegen, etappe 2	* Kr. 350.000	* (0)	Kr. 165.000	Kr. 103.000
Sjukehusvegen, Oppstart			Kr. 357.000	Kr. 797.000
Statstilskot	Kr. 225.000	Kr. 0	Kr. 450.000	Kr. 450.000
Ubrukt løyving 2006	Kr. 446.734			
Kommunedel	Kr. 450.000	Kr. 450.000	Kr. 450.000	Kr. 450.000

* Forskottering del av etappe 2 må finansierast særskilt.

9.2 VEGSEKTOREN ELLES

Kapitlet omfattar tiltak/aktivitetar som i utgangspunktet også har andre mål enn trafikktrygging, jf. kap. 6.2 og 8.0 ovafor.

9.2.1 Statens Vegvesen og fylket sine oppgåver innan drift/vedlikehald

Statens Vegvesen sine oppgåver vedkomande generell drift og vedlikehald av riks- og fylkesvegar vert ikkje fokuserte spesielt i denne planen. Kommunen legg til grunn at det vert halde oppe eit godt og tenleg vegnett.

9.2.2 Kommunen sine oppgåver innan forvaltning, drift og vedlikehald

Dette gjeld oppgåver som skal gjennomførast i samsvar med kapittel 6.2 ovafor Oppgåvene er naturleg nok for det meste innan kommunaltekniske tenester sitt ansvarsområde, men for nokre av dei er kommunen sett opp meir generelt som ansvarleg:

9.3 KOMMUNALE INVESTERINGAR TOTALT PÅ VEGNETTET

I økonomiplanperioden skal det på vegbudsjettet leggjast til grunn eit investeringsnivå på kr. 1,5 mill. årleg i 2007 og deretter kr. 2 mill.kr. kvart av åra. Sentrumsopprustinga på Torget er då ikkje med, då desse i plan/økonomisamanheng fell inn under andre kapittel enn veg)

I perioden skal følgjande gjennomførast (fast kronebeløp i 2006-verdi) :

Tiltak	2007	2008	2009	2010
Ubrukt løyving 2006	593.000			
Asfalt, forsterking/ anna opprusting	1.500.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
SUM	2.093.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000