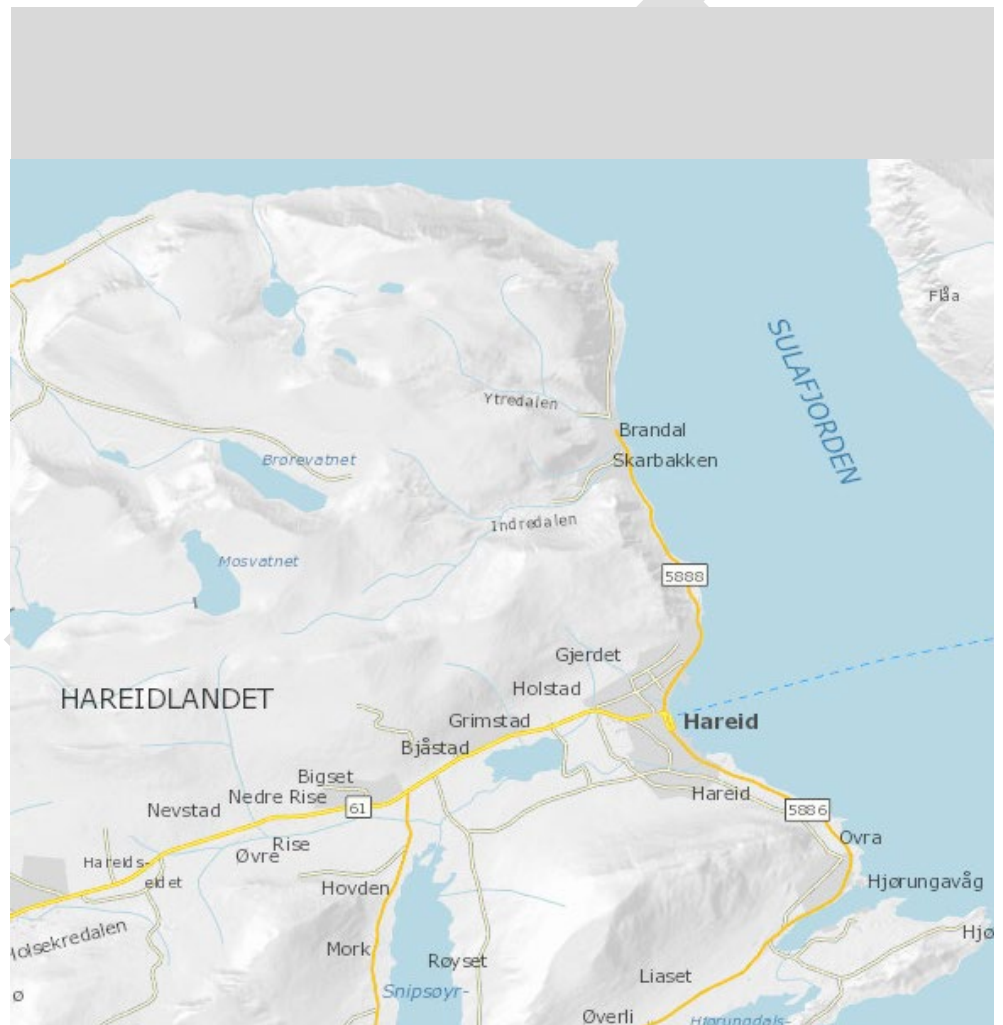


# Trafikktryggingssplan Hareid

<b>Oppdragsgivar</b>	Hareid kommune
<b>Oppdrag</b>	Kommunedelplan
<b>Rapport type</b>	Trafikktryggingssplan
<b>Prosjektnr.</b>	18367 (230211)
<b>Dato</b>	05.11.24

## 1 Trafikktryggingssplan



## INNHALDSLISTE

<b>1</b>	<b>INNLEIING</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>BAKGRUNN</b>	<b>6</b>
<b>1.2</b>	<b>KONTAKTPERSONAR PLANARBEIDET</b>	<b>6</b>
<b>1.3</b>	<b>LOKALISERING OG AVGRENSING AV PLANOMRÅDET</b>	<b>6</b>
<b>1.4</b>	<b>FORMÅL MED PLANARBEIDET</b>	<b>6</b>
<b>1.5</b>	<b>NULLVISJONEN</b>	<b>7</b>
<b>1.6</b>	<b>LOKALE MÅLSETTINGAR OG SATSINGSOMRÅDE</b>	<b>7</b>
<b>1.7</b>	<b>SAMFUNNSØKONOMISK NYTTE</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>PLANPROSESS OG ORGANISERING</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>PLANPROSESS</b>	<b>8</b>
<b>2.2</b>	<b>ORGANISERING AV PLANARBEIDET</b>	<b>8</b>
<b>2.3</b>	<b>SAMARBEIDSPARTNARAR/AKTØRAR</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>RAMMER OG FØRINGAR</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>LOVER</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>STATLEGE, FYLKESKOMMUNALE OG KOMMUNALE FØRINGAR</b>	<b>10</b>
3.2.1	FNS BEREKRAFTSMÅL	10
3.2.2	MELD. ST.40 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING 2015 - 2016	10
3.2.3	MELD. ST 14 NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2025 – 2036	11
3.2.4	NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2022-2025	11
3.2.5	FYLKESPLAN FOR BEREKRAFTFYLKET MØRE OG ROMSDALM 2021- 2024	12
3.2.6	FYLKESSTRATEGI FOR SAMFERDSEL 2021 – 2024	12
3.2.7	KOMMUNEPLANEN FOR HAREID	12
<b>4</b>	<b>TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I HAREID KOMMUNE</b>	<b>13</b>
<b>4.1</b>	<b>HAREID KOMMUNE SITT ANSVAR I TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET</b>	<b>13</b>
<b>4.2</b>	<b>KVA VERT GJORT I DAG OG KORLEIS ER DET ORGANISERT?</b>	<b>14</b>
4.2.1	ORGANISERING AV ARBEIDET	14
4.2.2	ANDRE KOMMUNALE PLANAR SOM HAR SAMANHENG MED TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET	14
4.2.3	TRAFIKKTRYGGLEIKSARBEIDET I TEKNISK SEKTOR	14
4.2.4	TRAFIKKTRYGGINGSARBEIDET I SKULAR OG BARNEHAGAR	15
<b>5</b>	<b>HAREID KOMMUNE</b>	<b>15</b>
<b>5.1</b>	<b>FOLKETAL</b>	<b>15</b>
<b>5.2</b>	<b>SENTRUM OG BYGDER</b>	<b>15</b>
<b>5.3</b>	<b>BARNEHAGAR OG SKULAR</b>	<b>15</b>
5.3.1	BARNEHAGAR	15
5.3.2	SKULAR	16

5.3.3	SKULESKYSS	18
<b>5.4</b>	<b>KØYRETØY I HAREID</b>	<b>18</b>
<b>5.5</b>	<b>VEGSYSTEMET</b>	<b>19</b>
5.5.1	KOLLEKTIV	19
5.5.2	VEGNETT	20
5.5.3	FYLKESVEGAR	20
5.5.4	KOMMUNALE VEGAR	22
5.5.5	ENDRA FØRESETNADAR I VEGNETTET SIDAN FØRRE PLAN (2007)	22
5.5.6	GANG-/SYKKELVEGNETT	23
5.5.7	FRIOMRÅDE, TUROMRÅDE OG REKREASJONSOMRÅDE	25
<b>5.6</b>	<b>DAGENS UTFORDRINGAR</b>	<b>25</b>
5.6.1	TRAFIKKSITUASJON FOR MJUKE TRAFIKANTAR	25
<b>5.7</b>	<b>BARNETRÅKK</b>	<b>26</b>
<b>5.8</b>	<b>HJARTESONEKARTLEGGING</b>	<b>27</b>
5.8.1	HAREID SKULE	28
5.8.2	HJØRUNGAVÅG SKULE	30
5.8.3	HAREID UNGDOMSSKULE	31
5.8.4	BIGSET SKULE	32
<b>6</b>	<b>ULYKKESANALYSE</b>	<b>33</b>
<b>6.1</b>	<b>INNLEIING</b>	<b>33</b>
<b>6.2</b>	<b>ULYKKESSTATISTIKK</b>	<b>33</b>
6.2.1	TALET PÅ ULYKKER OG TALET PÅ DREPNE OG SKADDE	33
6.2.2	SKADDE OG DREPNE FORDELT PÅ ALDERSGRUPPER	34
6.2.3	TALET PÅ ULYKKER FORDELT PÅ UHELLSKATEGORI	36
6.2.4	ULYKKER FORDELT PÅ UHELLSTYPAR	36
6.2.5	SKADDE OG DREPNE FORDELT PÅ MÅNAD	37
<b>6.3</b>	<b>ULYKKER FORDELT PÅ VEGNETTET</b>	<b>38</b>
6.3.1	ULYKKESPUNKT OG ULYKKESSTREKNINGAR	38
6.3.2	GEOGRAFISK FORDELING AV TRAFIKKULYKKER I HAREID KOMMUNE	38
6.3.3	GEOGRAFISK FORDELING AV REGISTRERTE ULYKKER MED FOTGJENGARAR OG SYKLSTAR	
INVOLVERTE	39	
6.3.4	GEOGRAFISK TILHØYREGHEIT FOR EININGAR INNBLANDA I TRAFIKKULYKKER I HAREID 2013 – 2022	41
6.3.5	OPPSUMMERING	43
6.3.6	TRAFIKKSIKRINGSTILTAK SOM KAN HA PÅVERKA ULYKKESSTATISTIKKEN:	43
<b>7</b>	<b>VISJON OG MÅLSETTING</b>	<b>43</b>
<b>7.1</b>	<b>VISJON</b>	<b>43</b>
<b>7.2</b>	<b>HOVUDMÅL</b>	<b>44</b>
<b>7.3</b>	<b>DELMÅL</b>	<b>44</b>
<b>8</b>	<b>HANDLINGSPLAN</b>	<b>45</b>
<b>8.1</b>	<b>ORGANISATORISKE TILTAK</b>	<b>45</b>
8.1.1	ORGANISATORISKE MÅLSETTINGAR FOR HAREID KOMMUNE I PLANPERIODEN 2025- 2028	46

8.1.2	TRAFIKKSIKKER KOMMUNE	46
8.1.3	AREALBRUK	47
<b>8.2</b>	<b>FYSISKE TILTAK</b>	<b>47</b>
8.2.1	GANG-/SYKKELVEGAR OG FORTAU	47
8.2.2	KRYSSINGSPUNKT	48
8.2.3	FARTSGRENSER OG FARTSREGULERANDE TILTAK	48
8.2.4	UNIVERSELL UTFORMING	49
8.2.5	DRIFT OG VEDLIKEHALD	49
8.2.6	VEGLYS	49
8.2.7	UTBETRINGSTILTAK	49
<b>8.3</b>	<b>HALDNINGSSKAPANDE TILTAK</b>	<b>50</b>
8.3.1	HALDNINGSSKAPANDE MÅLSETTINGAR FOR HAREID KOMMUNE I PLANPERIODEN 2025- 2028	50
8.3.2	BARNAS TRAFIKKLUBB	51
8.3.3	RUTINAR FOR TURAR I BARNEHAGEN	51
8.3.4	TRAFIKKOPPLÆRING FOR TILSETTE	51
8.3.5	TRAFIKKOPPLÆRING FOR FORELDRE	52
8.3.6	GÅBUSS	52
8.3.7	HJARTESONE	52
8.3.8	TRAFIKKTRYGGINGSDAG	52
8.3.9	KONTROLLER OG SANKSJONER	52
8.3.10	RUS I TRAFIKKEN	52
<b>9</b>	<b>ADMINISTRATIVE OG BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSA</b>	<b>52</b>
9.1	ADMINISTRATIVE KONSEKVENSA	52
9.2	BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSA	53
<b>10</b>	<b>EVALUERING, RULLERING</b>	<b>53</b>
<b>VEDLEGG</b>		<b>54</b>

		Prosjektnr: <b>18 367/230211</b>		Dato: <b>05.11.24</b>	
Status /Rev:	Rev. gjeld:	Dato:	Sign:	KS:	
0	Utkast	05.11.24	BHM	HH	
0	Til 1. handsaming				
1	Revisjon – beskriv.				
Kontaktinformasjon: Nordplan AS Pb 224 6771 Nordfjordeid Tlf.: 57 88 55 00 <a href="http://www.nordplan.no">www.nordplan.no</a>			Kundeinformasjon: Hareid kommune Rådhusplassen 5 6060 Hareid Tlf.: 70 09 50 00 <a href="http://www.hareid.kommune.no">www.hareid.kommune.no</a>		
Prosjektleder:  Birgit Hamre Moe					
Medarbeidarar  Monica Knoblauch Brathaug/ Arild Rindal					
Medarbeidarar/kontrollert av: Heidi Hansen		 Sign:			

## 2 Innleiing

### 2.1 Bakgrunn

Det vart utarbeida ein trafikktryggingsplan for Hareid kommune i 2007, for perioden 2007-2011, som vart forlenga til 2018. Etter den tid har det skjedd endringar både i vegsystema, utbygging og trafikkmonster som påverkar grunnlaget for trafikktryggingsplanen. Hareid kommune vedtok derfor å få utarbeida ein ny trafikktryggingsplan i 2019.

I 2020 vart arbeidet med trafikktryggingsplanen satt på vent då det ikkje var midlar til å fullføre planen. Den 10.05.21 var saka tatt opp igjen og handsama i formannskapet, sak 58/21. Det vart fatta følgjande vedtak: «I medhald av plan- og bygningslova § 11-13 og § 4-1 godkjenner formannskapet planprogram for trafikktryggingsplanen, datert 08.04.2019, sist revidert 22.04.2021. Formannskapet ber om at administrasjonen legg til rette for at undervisningsopplegget «Barnetråkk» (eller liknande) vert tatt med i arbeidet med trafikktryggingsplanen for skuleelevar i kommunen».

Trafikktryggingsplanen vidarefører mange av tiltaka frå planen frå 2007. Hareid kommune ønska seg ein meir praktisk, redigerbar og kortfatta plan. Det er viktig for kommunen med ei prioriteringsliste over trafikktryggingstiltak, som kan fungere som ein handlingsplan i kommunen. I tillegg til fysiske tiltak, inneheld handlingsplanen også organisatoriske og haldningsskapande tiltak. For å sikre gjennomføring må tiltaka forankrast i kommunen sine budsjett og økonomiplanar. I tillegg er mange av tiltaka haldningsskapande arbeid som ikkje treng å belaste Hareid kommune sin økonomi.

### 2.2 Kontaktpersonar planarbeidet

Plankonsulent Nordplan AS utarbeider på vegne av Hareid kommune ein trafikktryggingsplan for kommunen. Oppdraget er utført i perioden 2019 - 2024.

Kontaktpersonar:

Hareid kommune: Ruben-Kenneth Brandal, e-post: [postmottak@hareid.kommune.no](mailto:postmottak@hareid.kommune.no)

Nordplan AS: Birgit Hamre Moe, e-post: [bhm@nordplan.no](mailto:bhm@nordplan.no)

### 2.3 Lokalisering og avgrensing av planområdet

Trafikktryggingsplanen gjeld for heile Hareid kommune.

### 2.4 Formål med planarbeidet

Formålet med planen er å skape auka engasjement og fokus på trafikktrygging i Hareid kommune og auka innsats i trafikktryggingsarbeidet innanfor fleire sektorar. Trafikktryggingsplanen vil også gi eit godt grunnlag for prioriteringar og vidare søknad til ulike statlege og fylkeskommunale tilskotsmidlar.

Trafikktryggingsplanen er utarbeidd som ein kommunedelplan, og målet er å revidere denne kvart 4.år.

I den førre trafikktryggingsplanen var det laga ei lang liste over trafikktryggingstiltak. Nokre av tiltaka er utført, delvis utført eller situasjonen har endra seg. Tiltaka som er utført er på ulike nivå, alt frå planlegging av trafikktryggingstiltak, utbygging, drift, vedlikehald og betre rutinar. Behov for nye trafikktryggingstiltak skal vurderast utifrå innspel til planen, medverknads-prosessen og ulykkesanalysen.

## 2.5 Nullvisjonen

Nullvisjonen ligg til grunn for alt trafikktryggleiksarbeid på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Nullvisjonen er ein visjon om ingen drepne eller hardt skadde i vegtrafikken i Noreg.

Nullvisjonen har eit etisk verdigrunnlag. Eit kvart menneske er unikt og uerstatteleg. Det er uakseptabelt at folk blir drepne eller hardt skadd i trafikkulykker.

Utforming av vegtrafikksystemet byggast på kunnskap om menneske sine toleevner og ei forståing av at det er menneskeleg å gjere feil. Denne kunnskapen skal legge føringar for val av løysingar og tiltak.

Trafikanten skal fylgje lovar og reglar, men det må samstundes sikrast at trafikksystemet er så sikkert at ei menneskeleg feilhandling ikkje fører til død eller livsvarig skade.

## 2.6 Lokale målsettingar og satsingsområde

Trafikktryggleiksplanen sine målsettingar og satsingsområde skal vere styrande for trafikktryggleiksarbeidet i Hareid kommune.

Hareid kommune har definert følgjande lokale målsettingar og satsingsområde i denne trafikktryggleiksplanen:

Hovudmålet med trafikktryggingssplanen er å gi alle barn i kommunen ein trygg skuleveg.

Ein ønskjer også å legge til rette for fysisk fostring, rekreasjon og folkehelse ved trygg tilkomst til turområde, badestrand mm.

Ein heilskapleg plan for vegnettet og gangvegssystemet skal ligge til grunn for prioriteringar og utbygging.

## 2.7 Samfunnsøkonomisk nytte

Nullvisjonen bygger på eit etisk verdigrunnlag som i seg sjølv legitimerer auka innsats og midlar til trafikktryggleiksarbeidet. I tillegg er det høge kostnader for samfunnet knytt til trafikkulykker, noko som også bør vere ein viktig motivasjonsfaktor for å auke ressursbruken på førebyggjande trafikktryggingssarbeid.

Ein kan vanskeleg sjå for seg eit trafikksystem heilt utan at det vil skje trafikkulykker, og eit av hovudmåla med trafikktryggleiksarbeidet må derfor også vere å gjere tiltak for å redusere skadeomfanget i størst mogleg grad dersom ulykka først skulle skje.

Kostnadane for samfunnet knytt til dei ulike skadegradene er vist i tabellen under. Desse kostnadane omfattar medisinske, materielle og administrative kostadar, samt produksjonsbortfall. Talla

omfattar både realøkonomiske kostnader og velferdstap. Trafikktryggleikstiltak med høg samfunnsøkonomisk nytte bør ha prioritet.

Skadegrad	Kostnad (kr. pr. tilfelle)
Dødsfall	32 200 000
Meget alvorleg skade	28 900 000
Alvorleg skade	10 300 000
Lettare skade	770 000
Materiell skade	42 000

Tabell 1 Samfunnet si nytte ved å unngå skader i trafikken (2021-kr). Henta frå V712 Konsekvensanalysar, Statens vegvesen.

### 3 Planprosess og organisering

#### 3.1 Planprosess

Trafikktryggingssplanen er utarbeidd i samarbeid med oppdragsgivar Hareid kommune. Det var gjennomført oppstartsmøte i samband med planprogrammet i tillegg til informasjons-utveksling pr. telefon og e-post. Samarbeidet med offentlege instansar har vore gjennom dialog og innspel i samband med oppstartsvarsel.

Oppstart av planarbeidet og utlegging av planprogram til offentlig ettersyn vart vedteken av Formannskapet i Hareid, i sak 2019/402, 08.04.19. Planen er utarbeida som ein kommune-delplan etter Plan- og bygningslova.

Planprogrammet og arbeidet med trafikktryggingssplanen vart i medhald av plan- og bygningslova § 12-8 kunngjort starta opp med annonse i Vikebladet og Sunnmørsposten, samt på nettsidene til Hareid kommune og Nordplan. Planprogrammet låg ute til off. ettersyn i 6 veker. Barnehagar, skular, frivillige foreiningar og andre organisasjonar, råd og offentlege instansar har vore tilskrivne og invitert til å kome med innspel og synspunkt knytt til planarbeidet. For å senke terskelen for å bidra, nå ut til ei større gruppe og få innspel frå flest moglege vart det også opna for at ein kunne komme med innspel via Hareid kommune si side på Facebook.

Det kom til saman inn 92 merknadar. Innspela har danna grunnlag for kartlegging av trafikkfarlege stadar, og dei har også vore eit grunnlag for prioritering av tiltak, både fysiske, organisatoriske og haldningsskapande.

Planprogrammet var vedteken i Formannskapet, sak 58/21, i møte den 10.05.21.

#### 3.2 Organisering av planarbeidet

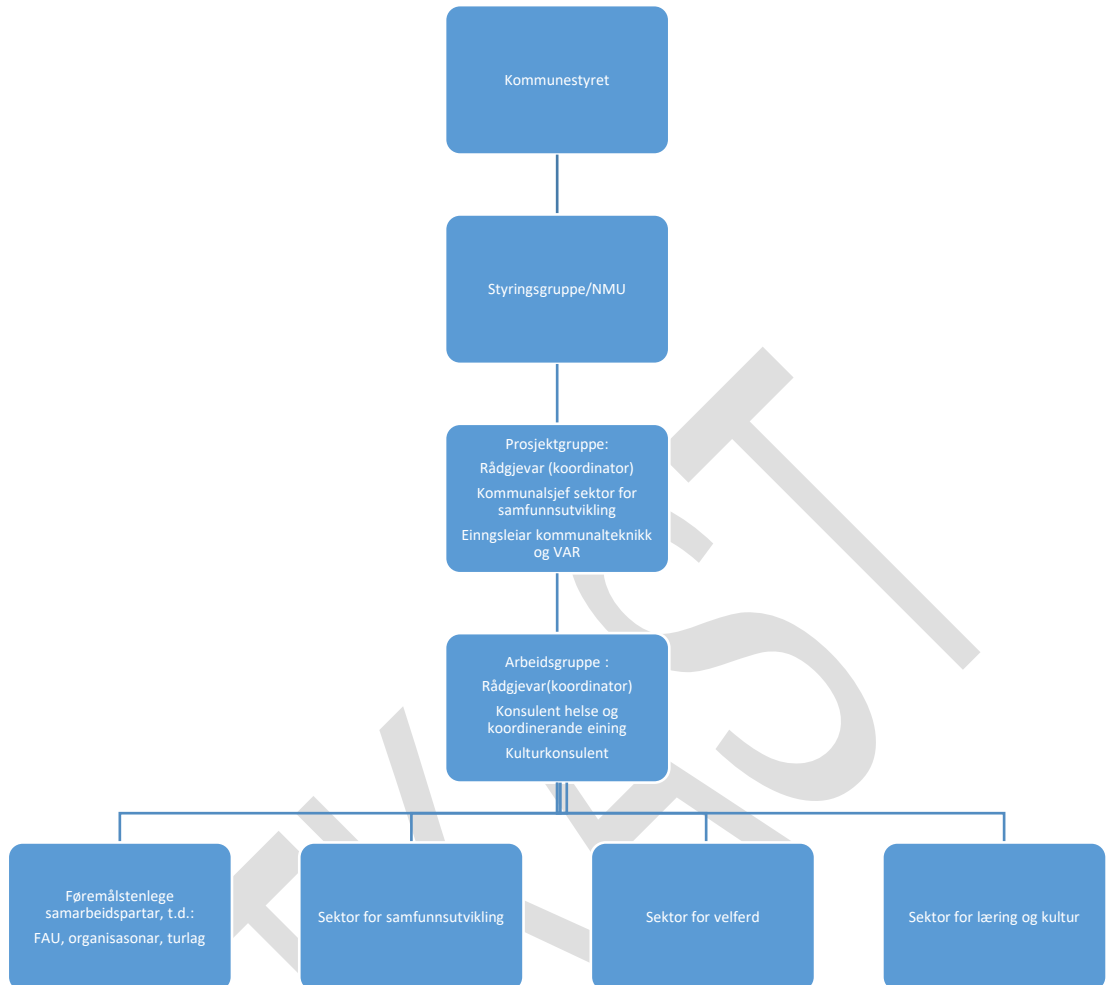
I forkant av arbeidet med trafikktryggingssplanen vart det fastsett ei arbeidsgruppe, vedtatt på rådmannsnivå, som skal sikre medverknad frå ulike sektorar i kommunen. Tidleg medverknad frå gruppa vil bidra til betre ansvarsfordeling og oppfølging av det vidare trafikktryggingssarbeidet.

Arbeidsgruppa består av:

- Einingsleiar, Kommunalteknikk og VAR
- Rådgevar, Samfunnsutvikling



Organisasjonskart for Hareid kommune si handsaming av trafikktryggingsplanen ser slik ut:



Figur 1 Organisasjonskart for Hareid kommune si handsaming av trafikktryggingsplanen

Nordplan er sidestilt med prosjektgruppa og utarbeidar trafikktryggingsplanen.

### 3.3 Samarbeidspartnarar/aktørar

Det er fleire andre samarbeidspartnarar/ aktørar som jobbar med same mål, dvs. å redusere talet på skadde og drepne personar i trafikken. Under er lista opp dei viktigaste samarbeidspartnarane i trafikktryggingsarbeidet i Hareid kommune:

- Statens vegvesen
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Trygg trafikk
- Politiet
- Høpark (Hareid parkeringsselskap AS)
- Frivillige organisasjonar og lokalsamfunnet

## 4 Rammer og føringar

### 4.1 Lover

#### Vegtrafikklova med forskrifter

Grunnlag for svært mange trafikktryggingstiltak, skilt, trafikkopplæring, krav til køyretøy m.m.

#### Veglova

Omfattar m.a. heimel til fastsetjing av standarden på vegnettet, inndeling og nedlegging av vegar m.m. Tilhøyrande forskrifter og normalar.

#### Plan og bygningslova

Svært viktig i høve til å kunne gjennomføre fysiske tiltak i den ein skilde kommune. Med heimel i PBL er det m.a. fastsett Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unge sine interesser i planleggingsarbeidet.

**Folkehelselova:** §7 «Kommunen skal iverksette naudsynte tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringar, jf. § 5. Dette kan blant anna omfatte tiltak knytt til oppvekst- og levekårsforhold som bustad, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljø, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annan rusmiddelbruk».

### 4.2 Statlege, fylkeskommunale og kommunale føringar

Trafikktryggleiksarbeidet er m.a. forankra i:

- FNs berekraftsmål
- Meld. St.40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 2015-2016
- Meld. St.14 Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025
- Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021 - 2024
- Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024
- Kommuneplan for Hareid

#### 4.2.1 FNs berekraftsmål

FNs berekraftsmål inneheld 17 globale mål for ei berekraftig utvikling. Dei 169 delmål konkretiserer kva ein skal oppnå. To av delmåla gjeld trafikktryggleik:

- Mål 3 God helse:  
Delmål 3.6: Innan 2030 halvere talet på dødsfall og skader i verden forårsaka av trafikkulykker
- Mål 11 Berekraftige byer og samfunn:  
Innan 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelege og berekraftige transportsystem til ein overkomeleg pris, og betre sikkerheit på vegane, særleg gjennom utbygging av offentleg transportmiddel og med særleg vekt på behova til personar i utsette situasjonar, kvinner, born, personar med nedsett funksjonsevne samt eldre.

#### 4.2.2 Meld. St.40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering 2015 - 2016

- Meldinga omhandlar samordning på overordna nivå og utfordringar på tvers av sektorane.
- Brei satsing med tiltak retta mot trafikant, vegnett, køyretøy og organisatoriske tilhøve

- Målretta innsats mot dei alvorlegaste ulykkene som møte- og utforkøyringsulykker og ulykker med fotgjengarar og syklistar
- Forebygge ulykker med utsette risikogruppe i trafikken
- Vektlegge trafikantretta trafikktryggleiksarbeid

#### 4.2.3 Meld. St 14 Nasjonal transportplan (NTP) 2025 – 2036

Det overordna målet i NTP: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050».

Nullvisjonen vert vidareført i NTP 2025 – 2036. Regjeringas ambisjon er maks. 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, med maks. 50 drepne. Det er vidare ein langsiktig ambisjon om 0 drepne i vegtrafikken i 2050.

Nokre konkrete tiltak for å nå desse måla:

- Innstrammingar i bruk av mobil i bil
- Tiltak mot råkøyring og ev. moglegheit for å forby tenester som varslar kontrollar.

Det vil bli meir satsing på drift og vedlikehald, utbetringar og mindre investeringar. Det er fokus på klima og miljø.

#### Barnas Transportplan

Det er eit eige kapittel i NTP om Barnas transportplan.

Regjeringa vil m.a.:

- Legg til rett for at åtte av ti barn og unge skal velje å gå eller sykle til skulen (innanfor avstand på 4 km)
- Fortsette satsing på syklistar og fotgjengarar gjennom byvekstavtalar og tilskotsordningar
- Styrke trafikktryggleiksarbeidet for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planlegginga og utviklinga av transportsystemet
- At det skal leggest vekt på omsynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Styrke kompetansen om trafikktryggleik i barnehage og skule
- Fysiske tiltak for å trafikksikre skole og nærmiljø (Hjertesone)

#### 4.2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 – 2025 er utarbeida av Statens vegvesen, Politiet, HelseDirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk og Kommunenes sentralforbund (KS).

Tiltaksplanen viser konkrete tiltak som kvar av dei skal gjennomføre eller setje i gong med i løpet av 4-års perioden. Det er valt ut 15 ulike innsatsområde som skal ha særleg fokus i planperioden. Innanfor innsatsområda er det vidare gitt eit ambisjonsnivå.

Av dei er særleg desse innsatsområda aktuelle for Hareid kommune å ha fokus på:

- Fart
- Rus
- Bruk av belte i bil og buss og sikring av barn
- Barn (0-14 år)
- Ungdom og unge førarar

- Eldre trafikantar
- Gåande og syklende
- Motorsykel og moped
- Møte- og utforkøyringsulykker
- Drift og vedlikehald

#### 4.2.5 Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdalm 2021- 2024

Fylkesplanen er den overordna planen for samfunnsutvikling i Møre og Romsdal. Fylkesplanen byggjer på FN sine berekraftsmål. Aktuelle punkt i forhold til transport og trafikk:

- Møre og Romsdal skal ha inkluderande byar- og tettstader med særpreg, som tilbyr gode bumiljø og offentlege rom, attraktive arbeidsplassar, eit variert kultur – og tenestetilbod, og miljøvennleg transport.
- Og eit transportsystem som er trygt, smart og miljøvennleg, og er tilpassa innbyggjarane og næringslivet sine behov.

Tiltak vert vidare følgt opp gjennom økonomiplan med handlingsprogram.

#### 4.2.6 Fylkesstrategi for samferdsel 2021 – 2024

Fylkesstrategien for samferdsel er ein del av Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021- 2024

- Trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal skal vere bygd på samhandling mellom partar som skal eller kan bidra til auka trafikktrygging. Møre og Romsdal fylkeskommune skal bidra til gode vurderingar knytt til trafikktrygging og universell utforming i planprosessar, samt legge til rette for god involvering og kommunikasjon.
- Talet på hardt skadde og drepne på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal skal minst halverast innan 2030. Gjennom m.a. å legge kunnskap og prioritering av trafikktryggleik til grunn knytt til alle oppgåver som drift/vedlikehald, forvaltning/planlegging og investering, samt å gjere tiltaka der ein har dokumentert effekt. Det er m.a. auka satsing på opprusting av vegbelysning i samarbeid med kommunane.
- Møre og Romsdal skal ha meir universell utforming, vekst i grøn transport og tryggare ferdsel for mjuke trafikantar. Det skal vere meir attraktivt å gå eller sykle til skule og jobb ved å bygge, utbetre og drifte gang-/sykkelvegssystemet.

#### 4.2.7 Kommuneplanen for Hareid

I kommuneplanen for Hareid 2006 – 2018, samfunnsdelen, står det m.a. nemnd følgjande punkt som skal følgjast opp innanfor trafikktryggleiksarbeidet i Hareid:

- Arbeide for trafikksikring og støyreduksjon av fv. 61 gjennom Hareidsdalen og utgreie alternativ trase
- Trygge skulevegar
- Vedta trafikktryggingsplan og prioritere gang-/sykkelstiar på Eidet, Brandal – Sentrum, og Hjørungavåg
- Gradvis utbetre trafikkfarlege punkt etter prioriteringar i TS-planen.
- Fokus på arealdisponering og fortetting.

Planprogram for ny samfunnsdel vart vedteken i 2019. Arbeid med planforslaget startar opp på nyåret 2025.

Vidare er det i arealdelen, 2012 – 2024, er det mtp. auka trafikktryggleik lagt vekt på:

- Funksjonelle og godt utbygde gang-/sykkelvegnett mellom bustadområda og offentleg infrastruktur som skule, idretts- og kulturanlegg
- Trygt og samanhengande vegnett for gåande/syklende

Arealdelen er under rullering. Det er m.a. ei målsetting å fortette bustadsområda og bygge ut i områder med etablert infrastruktur. Dette spelar positivt inn også mtp trafikktryggleik, at ein har tilgjengeleg t.d. eit godt gang-/og sykkelvegnett.

## 5 Trafikktryggingsarbeidet i Hareid kommune

### 5.1 Hareid kommune sitt ansvar i trafikktryggleiksarbeidet

Trafikktryggleiksplanen skal gjelde for heile Hareid kommune. Kommunen har ansvar for investeringar, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet. Som vegeigar, har kommunen også spesifikt ansvar for trafikktryggingstiltak på kommunale veger. I medhald av folkehelselova og plan- og bygningslova har kommunen eit generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har både ansvar og verkemidlar som kan bidra til auka innsats i det lokale trafikktryggingsarbeidet.

Trafikktryggleik handlar om å kunne røre seg trygt i sitt lokalmiljø, anten ein er fotgjengar, syklist eller bilist – barn, ungdom eller vaksen.

Trafikktryggleik går på tvers av forvaltningsnivå, sektorar og bransjar. Detaljerte målsettingar gir mest mening på nasjonalt nivå, og derfor skal Hareids kommunale tiltak bidra til å løyse lokale utfordringar, men også til å nå dei nasjonale, overordna måla.

For fylkesvegane har ikkje kommunen mynde til å vedta eller utføre tiltak. Trafikktryggingsplanen skal likevel innehalde prioritert liste over kva tiltak kommunen tykkjer bør gjennomførast på desse vegane.

Kommunen har ei svært viktig rolle i trafikktryggingsarbeidet:

- Som vegeigar gjennom ansvaret for investering, forvaltning, drift og vedlikehald av det kommunale vegnettet
- Som planmyndigheit og ansvar for arealplanlegging
- Som eigar av skular og barnehagar
- Gjennom rolla som arbeidsgjevar og kjøpar av transporttenester
- Generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt

Trafikktryggingsplanen for Hareid kommune vil danne grunnlag for vidareføring av trafikktryggingsarbeidet i Hareid kommune gjennom oppfølging av dei konkrete tiltaka beskrive i planen og gjennomføring av fysiske og ikkje-fysiske tiltak beskrive i handlingsplanen.

## 5.2 Kva vert gjort i dag og korleis er det organisert?

### 5.2.1 Organisering av arbeidet

Trafikktryggingsarbeidet i Hareid kommune er forankra hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen med å utarbeide ein ny trafikktryggingsplan for perioden 2025-2028 er tillagt kommunalsjef for samfunnsutvikling. Prosjektgruppa for planen har i tillegg bestått av Einingsleiar Kommunalteknikk og VAR og Rådgevar, Samfunnsutvikling. Det har vore viktig for kommunen å forankre arbeidet tverrsektorielt og å ha ei tett kopling til rådmannens leiargruppe for å synleggjere at alle sektorar må ta sin naturlege del av ansvaret for trafikktryggleiken. Det er av avgjerande betydning for arbeidet at den enkelte sektorleiar syter for at eigne tiltak i planen vert gjennomført.

Planen tek utgangspunkt i dei føringar som ligg i Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggingsarbeidet på veg og Nasjonal transportplan, samt føringar frå Møre og Romsdal fylkeskommune. Det er eit mål at tiltaka i denne planen skal følgje opp nasjonale og fylkeskommunale forventingar til det kommunale trafikktryggingsarbeidet; noko som sikrar ein raud tråd i arbeidet, frå nasjonalt til kommunalt nivå.

### 5.2.2 Andre kommunale planar som har samanheng med trafikktryggingsarbeidet

Det er gitt føringar i kommuneplanen for vidare arbeid for betre trafikktryggleik i kommunen, jf. kap. 3.2.7.

Det er vidare eit utgangspunkt at ein i alle reguleringsplanar skal inkludere ei vurdering av trafikktryggleik. Det vart i 2020 til dømes gjort ei utviding av opphavelag forslag til reguleringsplanen for Risneset for å også få med trafikktryggingstiltak som mellom anna gang- og sykkelsti.

I planlegging skal det vere eit spesielt fokus på samordna areal-, bustad og transport. Det er viktig å planlegge t.d. nye bustadfelt som ligg sentralt og der ein har moglegheit til å knytte seg til etablert infrastruktur.

### 5.2.3 Trafikktryggleiksarbeidet i teknisk sektor

Arbeidsgruppa i kommunen har saman med DRIFTS-avdelinga gått gjennom tiltakslistene i den gamle trafikktryggingsplanen.

Under er lista opp dei tiltaka ein veit er utført eller under arbeid:

- Det er påbegynt arbeid med utskifting av gamle lysarmatur
- Ein har begynt å ha fokus på å betre standarden på snøbrøyting på gang- og sykkelveg og fortau, samt snøbrøyting og strøing av sidevegane tidlegare, og samtidig med hovudvegane.
- Det er utført trafikktryggingstiltak ved Bigset skule, ved snuplass for buss.
- Ein jobbar med planlegging av rundkøyting på Holstad.
- Det er utbygd samanhengande gang-sykkelveg Hareid-Ulstein.
- Ein har starta arbeidet med å gjennomføre sikring av Engeskartunnelen på Alme.
- Gangfelt ved Ekornes, med nye gatelys
- Gatelys i Brandal, Øvstevegen bort til busstoppet
- Utbetring av krysset Melshornvegen og Vadbakken med ny bom
- Grus på turstiar: Parken, Leira, Lisjebrua på indre Hareid, Hovlidvegen – Gjerdevegen på Ytre Hareid, Overåsanden og opp på Gamlevegen samt skilting.
- Planlegging av dropsoner ved Hareid skule og Hareid ungdomsskule

## 5.2.4 Trafikktryggingsarbeidet i skular og barnehagar

Barnehagane og skulane er viktige bidragsytarar m.a. arbeid med barnetråkkregistrering og haldningsskapande arbeid generelt. FAU er viktige i denne samanheng.

Barnehagane i Hareid kommune er med på Trygg Trafikk sine aksjonar, men jobbar elles ikkje noko spesielt med trafikktryggingsarbeidet. I 2019 handla for eksempel aksjonen om sikring av barn i bil.

FAU og Hjørungavåg skule har rett før sommaren 2019 arrangert «Gå- til-skulen»-aksjon som del av haldningsskapande trafikktryggleiksarbeid. Aksjonen har slått gått ann og dei har fått svært positive tilbakemeldingar frå både barn og føresette. Det vil også verte arrangert tilsvarende aksjon til hausten.

Ungdomsskulen sendte innspel frå trafikkgruppa i 10-klasse som har arbeidd med oppgåva «Sikker skuleveg».

# 6 Hareid kommune

## 6.1 Folketal

Per andre kvartal i 2024 var innbyggjartalet i Hareid kommune på 5308. Til samanlikning var innbyggjartalet i 2009 på 4817 og 2018 på 5148.

Tala er henta frå: <https://www.ssb.no/kommunefakta/hareid>

Forventa vekst for Hareid kommune er at ein er oppe i 5586 innbyggjarar i 2030 og 5629 innbyggjarar i 2050. Tala er henta frå SBB.

## 6.2 Sentrum og bygder

I tillegg til Hareid sentrum omfattar Hareid kommune bygdene Brandal og Hjørungavåg, og tettbusetnaden Bigset. Pr. andre kvartal i 2024 var fordelinga mellom tettstadane slik; 319 innbyggjarar i Brandal, 716 innbyggjarar i Hjørungavåg og 3662 innbyggjarar i Hareid. Til samanlikning var det pr. 1.januar 2018; 338 innbyggjarar i Brandal, 733 innbyggjarar i Hjørungavåg og 3428 innbyggjarar i Hareid (tal frå ssb.no).

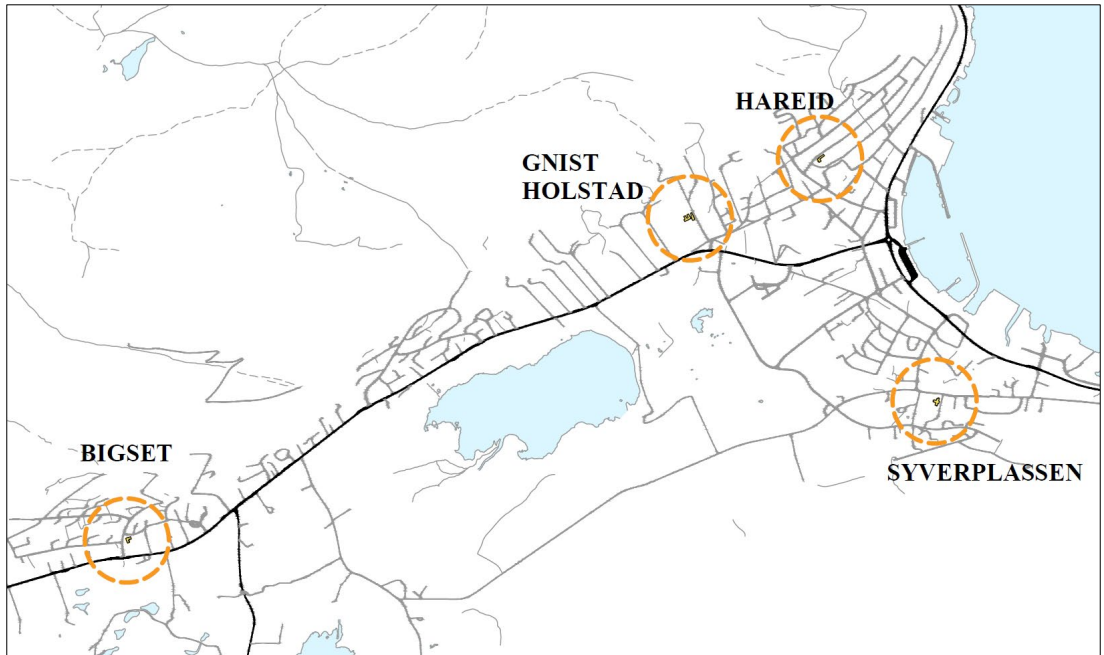
Sentrumsfunksjonane med ungdomsskule, helsetilbod, kulturtilbod osv. er i alle hovudsak samla i Hareid sentrum.

## 6.3 Barnehagar og skular

### 6.3.1 Barnehagar

Det er 4 barnehagar i kommunen, der 3 er kommunale og 1 privat. Dette er Bigset, Hareid, Syverplassen og Norlandia Holstad. Plasseringa er vist i kartutsnittet under.

Pr i dag er det nok barnehageplassar i kommunen.

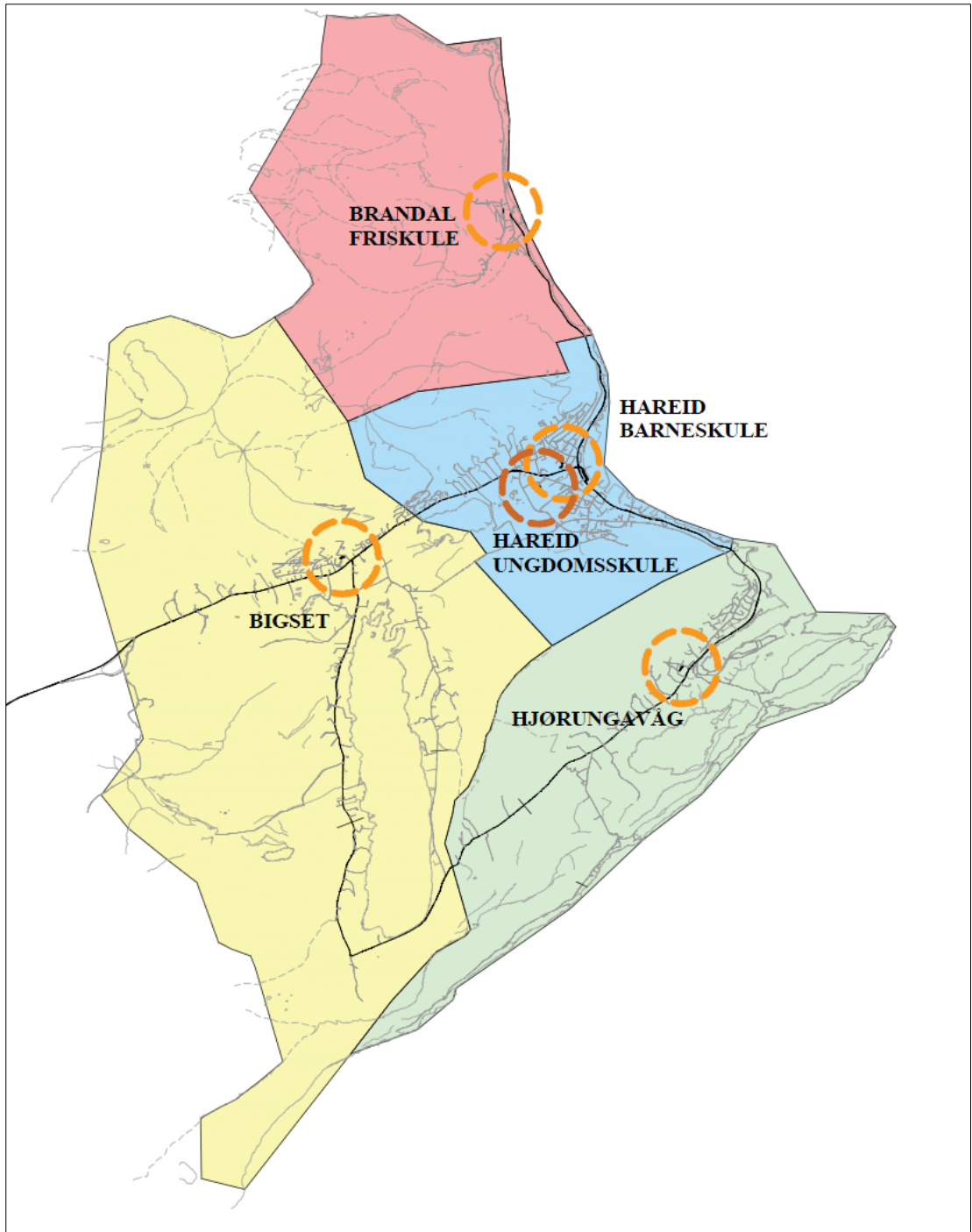


Figur 2 Oversiktskart over barnehagane i Hareid kommune, Nordplan.

### 6.3.2 Skular

Det er 4 barneskular i kommunen: Hareid, Hjørungavåg, Bigset og Brandal. Brandal er ein privatdriven friskule. Kommunen har ein ungdomsskule, Hareid ungdomsskule, og ingen vidaregåande skule. Hareid ungdomsskule ligg i nærleiken av Hareid barneskule, på andre sida av fylkesveg 61. Totalt har kommunen 714 barn i grunnskulen, ([2023-tall henta frå ssb.no](https://www.ssb.no)).





Figur 3 Oversiktskart over skulekrinsane i Hareid kommune, Nordplan. Lyse oransje sirklar viser lokalisering av barneskulane, og den mørkare oransje viser ungdomsskulen på Hareid.

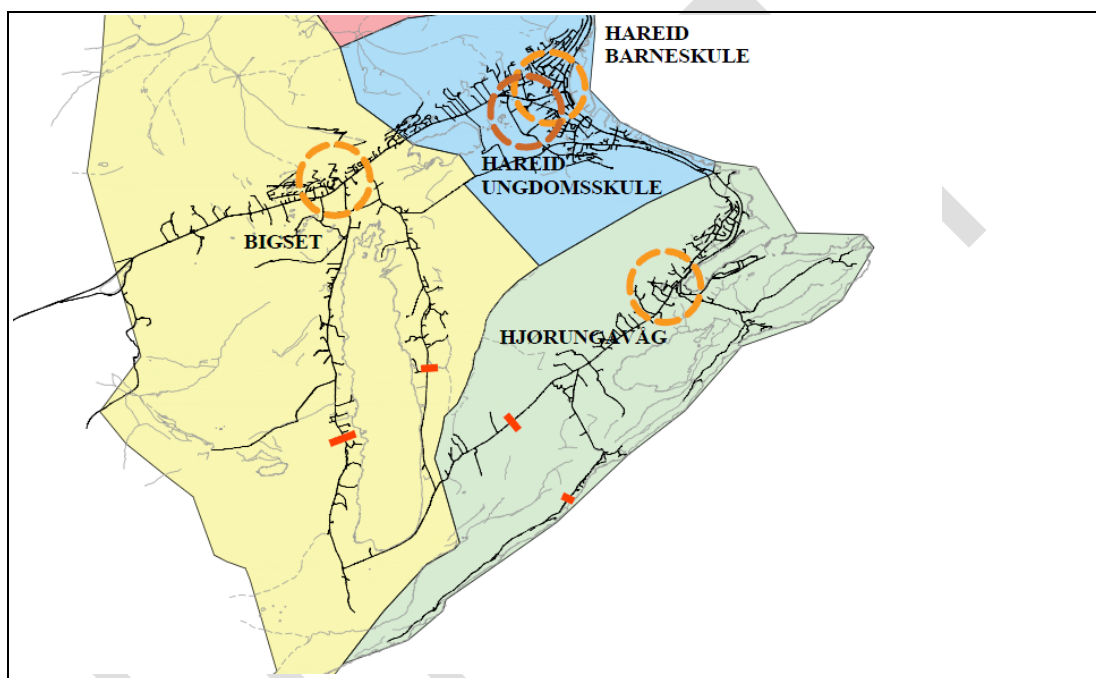
Norconsult utarbeidde i 2013 ein rapport kalla «Strukturutgreiing på barnesteget» for Hareid kommune. Brandal friskule er i rapporten rekna inn under Hareid barneskule. I følgje rapporten er det for Hjørungavåg skule ein forventar størst vekst av skulane i kommunen. Prognosane frå Norconsult viser ca. 130 elevar for skuleåret 2022/2023 og at kommunen sannsynlegvis bør vurdere utbygging for å møte eit elevtal på over 120 elevar.

Pr i dag er det 89 elevar ved Hjørungavåg. Talet for neste år er usikkert, men talet på 1.klassingar vil verte høgare til neste skuleår. Reelt elevtal er lågare enn prognosen til Norconsult forventa. Det er ikkje snakk om å endre skulestrukturen pr i dag.

### 6.3.3 Skuleskyss

Skuleskyss-tenesta følgjer reglane frå Utdanningsdirektoratet. For grunnskulen har elevar som bur lenger enn 4 km unna skulen rett på skuleskyss. For 1.klassingar er avstanden 2km.

- For Hareid skulekrins er heile krinsen innanfor 4 km.
- For Brandal friskule er heile krinsen innanfor 4 km, og også innanfor 2 km.
- For Bigset er bustadane langs sørlegaste delen av Snipsøyrvatnet lenger unna enn 4 km (ca. sør for Nessetholmen på vestsida og sør for Storeberget på austsida).
- For Hjørungavåg krins er bustadar aust for Djupmyrane, og aust for Leirvika lenger unna enn 4 km.



Figur 4 Oversiktskart som viser ca. avgrensning (med raud strek) for rett på skuleskyss (4 km) i skulekrinsane Bigset og Hjørungavåg, Nordplan.

Tall frå [sbsb.no](http://sbsb.no) viser at 11,2% av elevane i Hareid kommune får skuleskyss.

Trygg skuleveg er eit av hovudmåla i trafikktryggingsplanen. Dette inneber eit godt utbygd og trafikkikkert gang-/sykkeltilbod og trygge kryssingspunkt. Skulestrukturen medfører også noko elevtransport i buss. Fokus bør difor også vere trygg veg fram til haldeplassane og trygge venteareal. Sidan mange av barna og blir køyrt til skulen av foreldre, er det og viktig med gode trafikklysingar ved skulane.

## 6.4 Køyretøy i Hareid

Talet på registrerte køyretøy i Hareid kommune har auka med over 500 på 10 år. Spesielt har talet på personbilar, varebilar og traktorar auka.

Køretøytype	2013	2023
Personbilar	2560	<b>2982</b>
Ambulansar	4	<b>0</b>
Bussar	5	<b>2</b>
Varebilar	374	<b>485</b>
Kombinerte bilar	30	<b>12</b>
Lastebilar	50	<b>29</b>
Mopedar	184	<b>144</b>
Lette motorsyklar	18	<b>29</b>
Tunge motorsyklar	100	<b>115</b>
Snøscooterar	4	<b>0</b>
Traktorar	198	<b>244</b>
Motorreiskapar	4	<b>2</b>
Sum	3531	<b>4044</b>

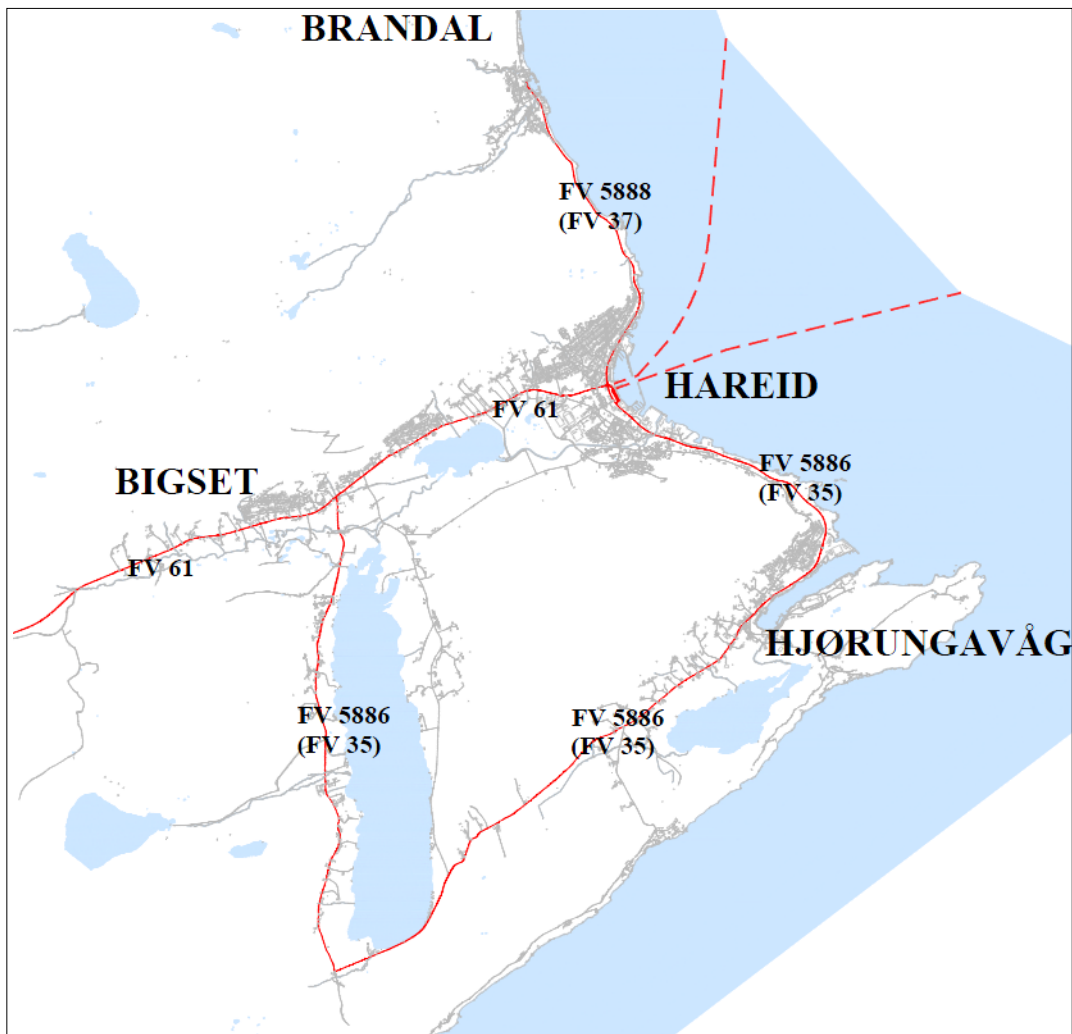
Tabell 2:  
Registrerte  
køretøy i Hareid  
kommune (kjelde:  
SSB, tabell 07849)

## 6.5 Vegsystemet

### 6.5.1 Kollektiv

Til/frå Hareid har ein følgjande kollektivtilbod:

- Hurtigbåtsamband til Ålesund og Valderøya (og buss til Vigra - Ålesund lufthamn)
- Ferje til Sulesund i Sula, med vidare samband til m.a. Ålesund
- Bussamband til m.a. Ulsteinvik, Fosnavåg, Ørsta, Volda, Måløy, Bergen og Oslo



Figur 5 Oversiktskart vegnett og kollektiv

### 6.5.2 Vegnett

Det registrerte vegnettet i Hareid kommune utgjør til sammen ca. 148 km. Av dette utgjør det offentlige vegnettet ca. 88 km. Vegnettet fordeler seg på de enkelte vegtypene som vist i tabellen:

Vegtype	Km
Fylkesvegar	28 km
Kommunale vegar	60 km
Private vegar	60 km

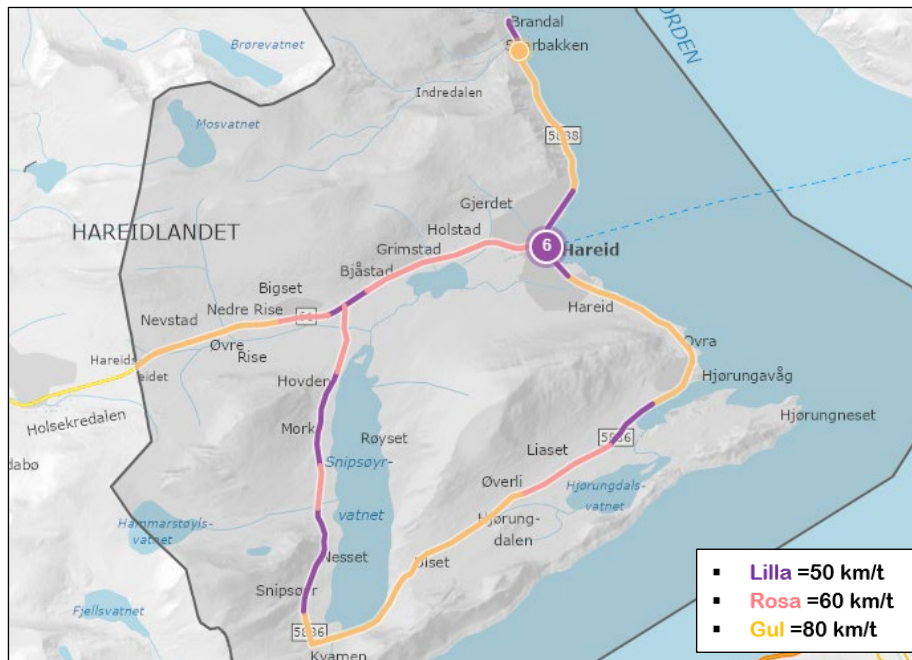
Tabell 3 Vegnett fordelt på vegtype

### 6.5.3 Fylkesvegar

Hovudvegnettet består av fylkesvegar:

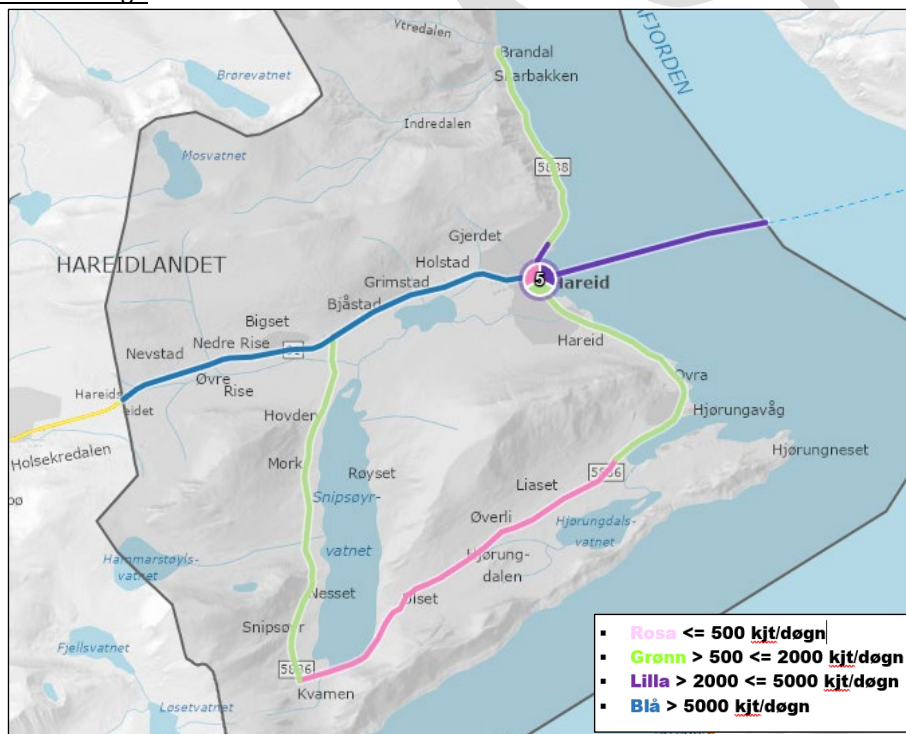
- Fylkesveg 61 går frå Hareid vestover Hareidsdalen mot Ulsteinvik.
- Fylkesveg 5888 (fv. 37) går frå Hareid nordover til Brandal.
- Fylkesveg 5886 (fv. 35) går frå Hareid, sørover mot Hjørungavåg, og deretter i ei rundsløyfe vestover til Snipsøyrvatnet og nordover tilbake mot Hareidsdalen.

### Fartsgrenser



Figur 6 Oversikt over fartsgrense på fylkesvegane i Hareid kommune, henta frå vegkart.no

### Trafikkmengd



Figur 7 Oversikt over trafikkmengd på fylkesvegane i Hareid kommune, henta frå vegkart.no

Fv. 61 er hovudtransportåra gjennom kommunen, og oversikta viser at det er betydeleg meir trafikk på fv. 61 gjennom Hareidsdalen enn på resten av vegnettet. Det er eit stort innslag av gjennomgangstrafikk som nyttar ferjesambandet Hareid – Sulesund. Hareid er og ein kommune med mange som pendlar ut av kommunen, der dei fleste pendlar til Ulsteinvik. Hareid kommune har t.d. ikkje vidaregåande skule, men Ulstein vidaregåande ligg berre 1,5 km frå kommunegrensa.

Frå Bigset og til sentrum på Hareid er det registrert ein ÅDT på 7000 kjt/døgn. Til samanlikning er ferjestrekninga Hareid- Sulesund vist med ÅDT=2211 kjt/døgn, og fylkesveg 5886 (fv.35) til Hjørungavåg med ÅDT=2000 kjt/døgn. Alle tal gjeld for 2023.

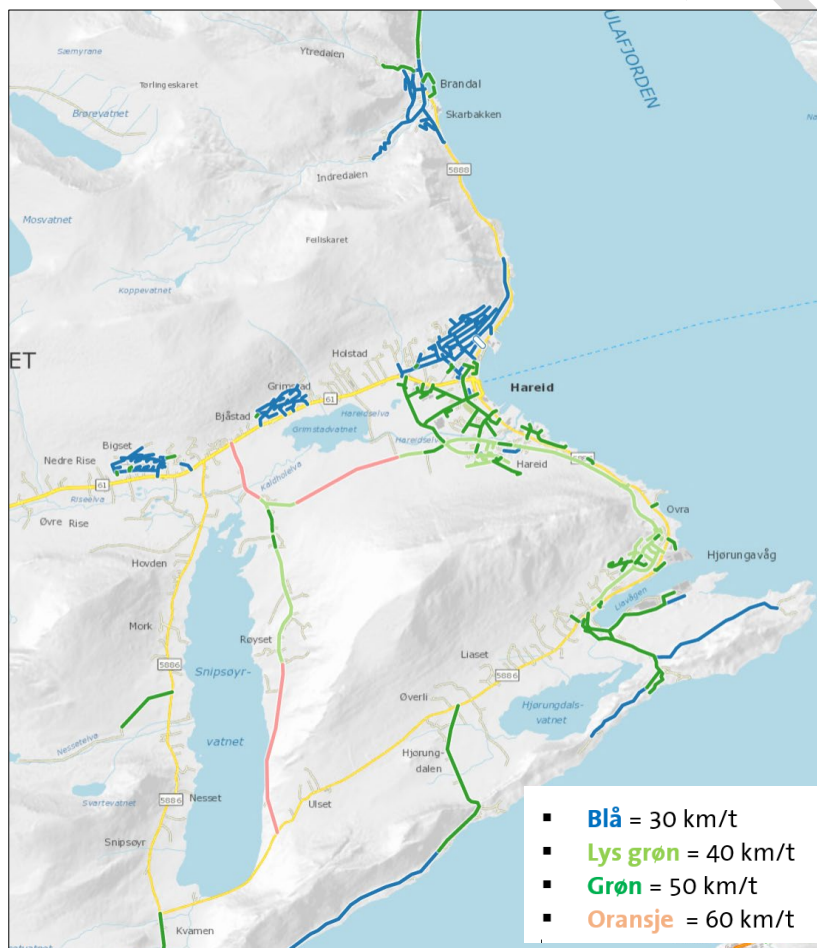
Der er ein kontinuerleg trafikkregistrering ved Hareidsporten. Den kan vise trafikkutviklinga over tid. Den har registreringar tilbake til 2017, som visar ein ÅDT på 6908 kjt/døgn. I 2023 viser same punktet ein ÅDT på 6845 kjt/døgn.

Nærare Ulstein er der eit registreringspunkt som heter «Hareidsdalen». Dette viser at tala er relativt like dei registreringane som er gjort for «Hareidsportalen», og ein kan anta at mange av dei køyrande er pendlarar.

#### 6.5.4 Kommunale vegar

Kommunen har omlag 60 km kommunale vegar.

#### Fartsgrenser



Figur 8: Oversikt over fartsgrense på kommunalvegane i Hareid kommune, henta frå vegkart.no

#### Trafikkmengd

For det kommunale vegnettet ligg det ikkje føre gode data om trafikkmengder.

#### 6.5.5 Endra føresetnadar i vegnettet sidan førre plan (2007)

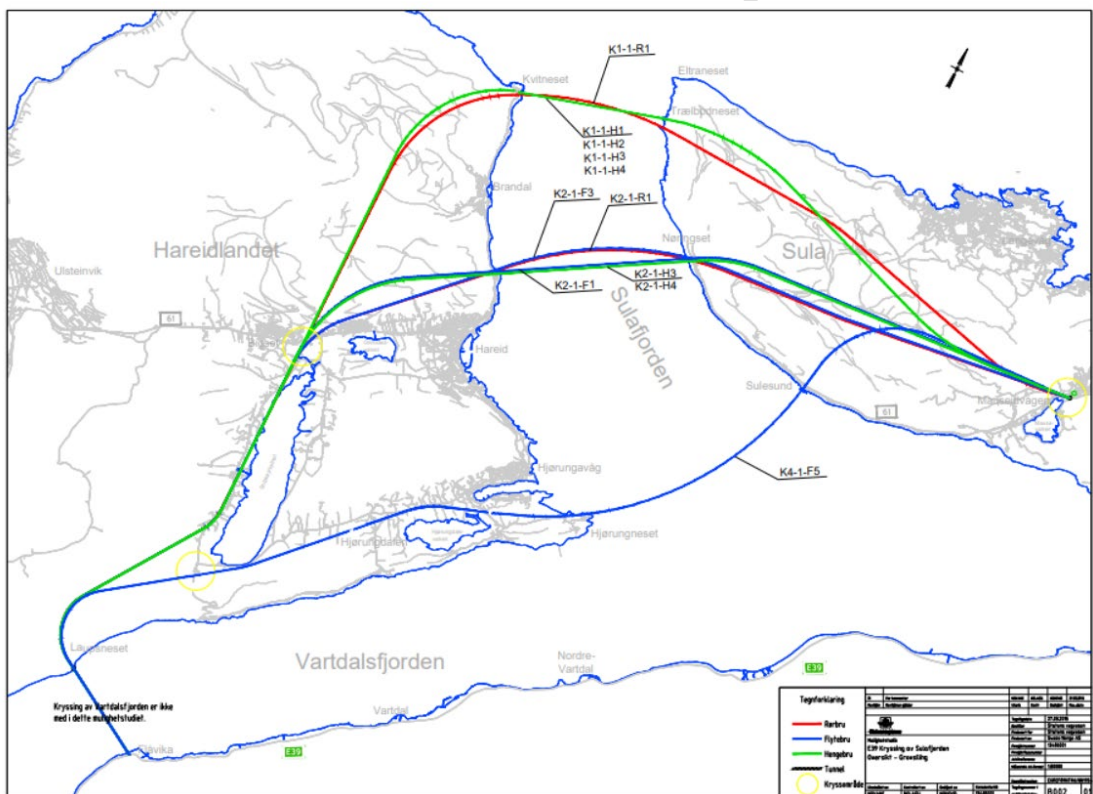
- Eiksundsambandet i Ulstein kommune som koplar Hareid til fastlandet vart opna i 2008

- Kvivsvegen vart opna i 2012

Begge desse prosjekta har kutta reisetida frå Hareid og austover, og betyr mykje for næringslivet i regionen. Sambanda har også opna for eit større felles bu- og arbeidsmarknad med resten av Søre Sunnmøre.

- I 2014 vedtok regjeringa at framtidig E39 skal gå over Hareid og vidare i bru over Sulafjorden. Statens vegvesen har jobbet med utredning av 5 ulike brukonsept for E39 Sulafjorden.

Ein ny vegtrasè gjennom Hareid, utanom sentrum, vil påvirke dagens trafikkmønster og trafikkbelastning i dei ulike delane av Hareid kommune.



Figur 9: Alternative framtidige vegtrasear K1 og K2 – fjordkryssing E39 Sulafjorden – <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39sulafjorden>

### 6.5.6 Gang-/sykkelvegnett

Plan for «Overordna vegnett Hareid kommune» var utarbeida av Nordplan i 2010, men mange av registreringane og problemstillingane er like aktuelle i dag. Som del av planen for overordna vegnett, såg ein også på gang- og sykkelvegnettet i kommunen. Planen vil vere ein viktig del av kunnskapsgrunnlaget til kommunen, og gi betre oversikt når ein skal prioritere utbygging og utbetring av vegnettet for mjuke trafikantar. Under er situasjonen for dei ulike strekningane kort summert opp. For nærare detaljar vises til nemnde plan. Vegreferansane er og henta frå denne planen.

**Hovudrute 1: Fv. 61 Hareid sentrum – Ulsteinvik:** Samanhengande gang-/sykkelvegnett som vart ferdig utbygd våren 2014. Det er mange direkteavkøyrslar langs denne strekninga, og det er viktig å sikre god sikt ved avkøyrslar og kryss. Busetnaden langs Hareidsdalen er tosidig og dette fører til mykje kryssingar av fylkesvegen for å nå gang-/sykkelvegen. Kryssingpunkt ved Bigset skule er utbetra i seinare tid.

**Hovudrute 2: Fv. 5888 (fv. 37) Hareid sentrum – Brandal:** Gjennom Hareid sentrum er det etablert fortau, men særleg på austsida av Strandgata manglar det samanhengande tilbod for mjuke trafikantar. Det er også fleire stadar med store utflytande trafikkareal, som gjer det utfordrande å vere gåande/syklende. Vidare er det ikkje regulert og bygd gang-/sykkelveg nordover langs fv. 5888 rundt Korsneset frå Strandgata 196. Denne bør leggest på vestsida av fylkesvegen.

Frå Gamle-Brandalsvegen og fram til Øvstevegen i Brandal er det utbygd gang-/sykkelveg. Vidare mot Brandal er det ikkje eige tilbod for mjuke trafikantar langs fylkesvegen. Her kan ein ev. nytte lokalvegssystemet. Det bør vurderast fartsdempande tiltak langs kommunalt vegnett og utbetring av sikt i avkøyrslar og kryss, samt naudsynt skilting.

**Hovudrute 3: Fv. 5886 (fv. 35) Hareid sentrum – Hjørungavågen:** Gjennom Hareid sentrum er det etablert gang-/sykkelveg fram til Bedehusgata og vidare fortau fram til Soffibakken. Vidare manglar gang-/sykkelveg langs fv. 5886 i retning Hjørungavågen. I kommuneplanen er det teikna inn gang-/sykkelveg på austsida av fylkesvegen fram til Overåsanden. Det er ikkje regulert gang-/sykkelveg langs denne strekninga. Dagens situasjon er likevel slik at fylkesvegen vert mykje brukt av syklistar. Fartsgrensa er 80 km/t. Det er ønskjeleg å ta ein gjennomgang med Statens vegvesen for ny vurdering av fartsgrense forbi Overåsanden.

Alternativt kan ein nytte lokalvegssystemet fram til Hjørungavågen. Frå Ovravegen er det etablert ein snarveg ned mot Overåsanden. Det er viktig å få etablert eit godt og sikkert kryssingspunkt over fv. 5886 ved Overåsanden. Uavhengig av løysing er det naudsynt å få på plass ei trafiksikker løysing for mjuke trafikantar langs fv. 5886 fram til Hareidselva og starten på Rotarystien og vidare til Plassane. Her er regulert fortau på vestsida av fylkesvegen, men dette er ikkje bygd. Frå Overåsanden til Hjørungavågen kan ein nytte lokalvegssystemet.

**Holstadkrysset – Hareidsmyrane – Plassane** er eit viktig tverrsamband. Dette er kommunalt vegnett. Her bør det byggast gang-/sykkelveg langs Hareidsmyrane og vidare langs Vadbakkvegen og Plassane. Langs den første delen av strekninga er det regulert gang-/sykkelveg. I tillegg bør det regulast og byggast gang-/sykkelveg langs Vadbakkvegen og fram til byggefeltet på Plassane. Vidare bør det også etablerast fortau over elva ved Hareidsbrua og vidare ned Soffibakken.

**Lokalnett for mjuke trafikantar:** For store delar av sentrumsområde er det nesten ikkje regulert eller etablert gang-/sykkelveg. Dette er delvis fordi det er regulert fortau sidan det er mindre plasskrevjande, og delvis fordi ein ikkje har sett behovet for å skilje mjuke trafikantar frå bilistane på vegar med lite trafikk. Mange av fortaua er smale og er prega av dårleg vedlikehald. I eksisterande bustadfelt er det for det meste smale vegar utan fortau. I nye felt er det krav om fortau langs samleveggar. Dei stadane det er etablert fortau er det i mange tilfelle for smalt (2,5 m) til at kommunen kan brøyte det, dvs. brøytestandard på min. 3m. Det er regulert inn og etablert nokre gang-/sykkelvegar som tverrgater i bustadfelte, men mange av desse ser ut til å vere for bratte i forhold til standardutforming. Det kan vere at nokre av desse berre er aktuelle som gangveggar/ stiar. Tverrgatene vert brukt til køyring til eigedomar, men ein må unngå at dei vert brukt til gjennomkøyring. Dersom det er problem med mykje gjennomgangstrafikk på desse vegane bør det vurderast å etablere fartsreducerande tiltak som gjer desse gatene mindre attraktive for bilistar, ev sykkelsluse.



### 6.5.7 Friområde, turområde og rekreasjonsområde

Langs Hareidselva er det laga ein grusa sti (Rotarystien). Den er bygd frå fylkesveg 5886 (tidlegare fv35) og opp til Grimstadvatnet, og planlagt vidare vestover. Standarden er varierende, og den er smalast i våtmarksområdet. Deler av strekket langs Hareidselva er såpass bratt at den ikkje er råd å sykle, og for smal til passasje med rullestol/barnevogn.

For å få god sikt må ein rydde ein del av den tette vegetasjon der denne stien kryssar køyreveg, m.a. i Soffibakken ved Hareidsbrua. Stien er såpass smal at den ikkje kan bli brøyta.

Mange av lokalvegane er godt eigna som turveg, og saman med gang-/sykkelvegssystema og stiane gir det mange rundturar som er fine å sykle og jogge.

Mellom anna

- til Brandal og vidare til Kvitneset
- rundt Melshornet (gamle Hjørungavågvegen og langs Snipsøyrvatnet)
- rundt Snipsøyrvatnet
- langs sørsida av Hareidlandet (hyttefeltområde med lite trafikk), over fjellet på opprusta veg og ned til Snipsøyrvatnet

For delar av desse strekningane er det ikkje planlagt noko gang-/sykkelveg. Dette er vegar med lite trafikk og busetnad.

## 6.6 Dagens utfordringar

### 6.6.1 Trafikksituasjon for mjuke trafikantar

Utifrå innspel og eigne vurderingar ser vi nokre utfordringar knytt til trafikksituasjonen i Hareid kommune i dag.

For fylkesvegane:

- Manglande løysing for mjuke trafikantar langs fylkesvegane.
- Kombinasjonen smale vegar, høg fart og manglande belysning er uheldig for trafikktryggleiken.
- Manglande/dårlege kryssingspunkt for mjuke trafikantar. Betre belysning i kryssingspunkta. Lysregulering.
- Mange direkteavkøyrslar som utgjør konfliktpunkt langs gang-/sykkelvegnettet og vegnettet. Dårleg sikt.
- Uheldig avkøyrslar og kryssutforming
- Høg fart
- Sikthindrande vegetasjon
- Vanskeleg å krysse fv. 61 då busetnaden også er på sørsida av vegen medan gang-/sykkelveg ligg på nordsida

For kommunale vegar:

- Manglande heilskap i gang-/sykkelvegssystemet i sentrum
- Gang-/sykkelvegar vert nytta som køyreveg og gir falsk tryggleik
- Behov for å bremse mjuke trafikantar som kjem frå gang-/sykkelvegar og gangveggar ut i køyreveg, ev i kombinasjon med utbetring av sikt
- Høg fart i bustadområda med tanke på at køyrevegane har blanda trafikk og er skuleveggar

- Utflytande og uoversiktlege kryss
- Vegetasjonsrydding, særleg i kryss, avkøyrslar og ved kryssingspunkt for mjuke trafikantar
- Betre belysning for kryssingspunkt og kryss. Manglande belysning på strekningar
- Manglande kryssingspunkt, eller feilplasserte kryssingspunkt kan føre til farlege og uventa kryssingar
- Manglande vedlikehald

#### Skuleveggar/skulane sine nærområde

- Trafikkfarlege/kaotiske situasjonar ved levering-/henting ved skular og barnehagar. Det trengs betre separering av dei ulike trafikantgruppene.
- Behov for betre belysning på veg- og parkeringsområde
- Manglar heilskaplege og trygge tilkomstar frå barnehagar og skular
- Behov for å bremse mjuke trafikantar som kjem frå gang-/sykkelvegar og gangveggar ut i køyreveg, ev i kombinasjon med utbetring av sikt
- Trafikkregulering og etablering av fleire gangfelt
- Fleire parkeringsplassar/betre stopplommer

For nærare informasjon vises til vedlegg 2 – Innspel til planen, kategorisk inndelt og med vedlagt kartutsnitt.

## 6.7 Barnetråkk

Barnetråkkregistreringar gir betre kunnskap om barn og unge i trafikken. Det vil gje informasjon om snarveggar, farlege punkt og korleis denne gruppa opplever trafikkbiletet. I tillegg til dei trafikkfarlege og ulykkesutsette punkta vil ein også få informasjon om stadar som til dømes der barn og unge føler seg utrygge. Denne informasjonen er også viktig i arbeidet med å trygge skulevegane. Barnetråkk er eit nyttig verktøy for å sikre barn og unge sine rettar i all arealplanlegging.

Det vart hausten 2021 gjennomført ei barnetråkkregistrering i Hareid kommune. Dei forskjellige skulane var representert av skuletrinna som vist i tabellen nedanfor. Til saman 87 elevar deltok i registreringane. .

Skule	Klassetrinn	Antall elevar
Hareid Ungdomsskule	9. trinn	30
Hareid skule	6.trinn	31
Hjørungavåg skule	6.trinn	10
Bigset skule	6. trinn	10
Brandal friskule*	6. trinn	6

\*Ved Brandal friskule var alle deltakande elevar samla, der registreringane vart gjort på same papirkartet.

Figur 10 Oversikt over skular og trinn som deltok i barnetrakksregistreringa

### Konklusjon etter barnetrakksregistrering:

“Til trafikktryggingsplanen –

Fysiske og haldningsskapande tiltak må til for å sikre barn og unge sin kvardag i trafikken. Av fysiske tiltak må det i hovudsak leggest vekt på trafikkforholda på skule- og fritidsveg.

Generelle punkt som utmerker seg:

- **Sikring av kryssingspunkt** – Gjentakande behov for tiltak for å trygge overgangar på fylkesveg: Overåsanden, Hareidsvegen og Strandgata.
- **Belysning** – God belysning er viktig for barn og unge sin tryggleik. Ein må særleg prioritere å sikre optimal belysning ved kryssingar på skuleveg, og drift av eksisterande belysning.
- **Fart** – Fartsreducerande tiltak: reduksjon av fartsgrense, fartsmåling, fartshumpar, tydeleggjering av fartsgrense
- **Trafikksituasjon til og rundt skulane** – Fremme betre skuleveg for mjuke trafikantar, for å unngå trafikkaos ved henting og levering”.

“I framtidig planarbeid –

Gode bumiljø , betre møteplassar og mindre avstandar er faktorar som kan betre barn og unges oppvekstvilkår. Tilrettelegging for aktivitet, gode løysingar for mjuke trafikantar og gode bustadfelt vil vere viktig i åra framover.

Generelle punkt som utmerker seg:

- **Avstand mellom bustader** – Bigset krins skil seg ut, med stor avstand mellom eksisterande busetnad. Vanskeleg for barn og unge å bevege seg mellom kvarandre. Ein bør i større grad planlegge for tettare bustadfelt.
- **Behov for betre møteplassar for unge** – Coop-taket skil seg ut som ein attraktiv plass for opphald. Det bør jobbast med å finne andre stadar der barn og unge kan opphalde seg.
- **Leikeplassen** ved bustadfeltet Pilskog/Overå bør vere eit ideal for fleire bustadfelt/velforeiningar.
- **Kartlegging** av gode akebakkar og aktivitetsområde/rekreasjonsområde.”

Barnetrakksregistreringa ligg vedlagt i eigen rapport. Denne inneheld meir detaljerte registreringar innanfor dei ulike skulekretsane.

## 6.8 Hjartesonekartlegging

Det er gjennomført hjartesonekartlegging for Bigset skule, Hareid ungdomsskule, Hjørungavåg skule og Hareid skule.

Generelt er det fokus på tiltak for å få fleire born og unge til å gå/sykle til skulen:

### Fysiske tiltak, trygging av skulevegar

- Etablering av hjartesone, med droppone og sikkert tilkomst
- Auke fokus på mobilitet for mjuke trafikantar
- Vegetasjonsrydding i kryss
- Samanhengande gong-/sykkelveg med trygge kryssingar
- Gode møteplassar langs skulevegen

### Fortsette med godt haldningsskapande arbeid:

- Gå til skulen aksjon, gåande skulebuss/gå-sertifikat?
- Alternative parkeringar for tilsette

Gode og trygge sykkelparkeringar fremmer berekraft og folkehelse:

- Tak over sykkelparkering (heilårstilbod)
- Sykkelparkering som er enkelt med vedlikehald (kosting/brøyting)

**6.8.1 Hareid skule**



Figur 11 Forslag til kortsiktige tiltak frå hjartesonekartlegginga for Hareid skule



Figur 12 Hjartesone rundt Hareid skule

Forslag til nokre tiltak ved Hareid skule

- Fotgjengarovergang med skilting og intensivbelysning
- Sette opp belysning
- Etablere parkering på dagens tilkomst for utrykking, med fortau ved parkering
- Fjerne tre/vegetasjon som hindrar sikt
- Etablere einvegskøyning på Drammensvegen
- Ny tilkomst utrykkingskøyretøy
- Einvegskøyning Drammensvegen, eller stenge Drammensvegen ved skulestart og skuleslutt
- Sikre god belysning langs skuleveg og innanfor hjartesone
- Sikre gode droppsoner i kvart hjørne av hjartesonen
- Betre skilting og separering av trafikantgrupper
- Sykkelparkering
- Samanhengande tilbod for gåande/syklende

Etter hjartesonekartlegginga er det arbeida vidare med plan for oppgradering av dropsona ved Hareid skule, sjå kartskissa nedanfor. Det er lagt vekt på betre separering av dei ulike trafikantgruppene og m.a. gode løysingar for å unngå rygging inne på området der skuleborna skal bevege seg, samt trygg kryssing over Drammensvegen for mjuke trafikantar.



Figur 13 – Planer for oppgradering av dropzone ved Hareid skule

## 6.8.2 Hjørungavåg skule



Figur 14 Hjartesonene rundt Hjørungavåg skule



Figur 15 Kortsiktige tiltak ved Hjørungavåg skule

### Forslag til nokre tiltak ved Hjørungavåg skule

- Stramme inn innkøring til skuleplass og sette opp bom
- Heva gangfelt med skilting
- Etablere samanhengande gang-/sykkelveg. Stenge Bautevegen med bom jf. Reguleringsplan
- Fjerne tre/vegetasjon som hindrar sikt
- Sette opp belysning.

- Etablere droppsoner med parkeringsplass og trygg tilkomst for barn. Lage eit tydeleg skilje mellom skuleveg/skuleplass og biltrafikk.
- Flytte parkering til ny droppsoner, og skilte kjøring forbode i Torsenvegen i skuletid.
- Flytte parkering for tilsette ned til framtidig droppsoner. Bevare ein HC-parkering og tilkomst utrykkingskøretøy.
- Etablere gong-/sykkelveg Leira/Gåsneset/Hamnevegen
- Sikre god belysning langs skuleveg og innanfor hjartesone
- Skilte skule ved fylkesveg. Søke om fartshumpar og vurdering av nedsett fartsgrense forbi skulen.
- Sykkelparkering

### 6.8.3 Hareid ungdomsskule

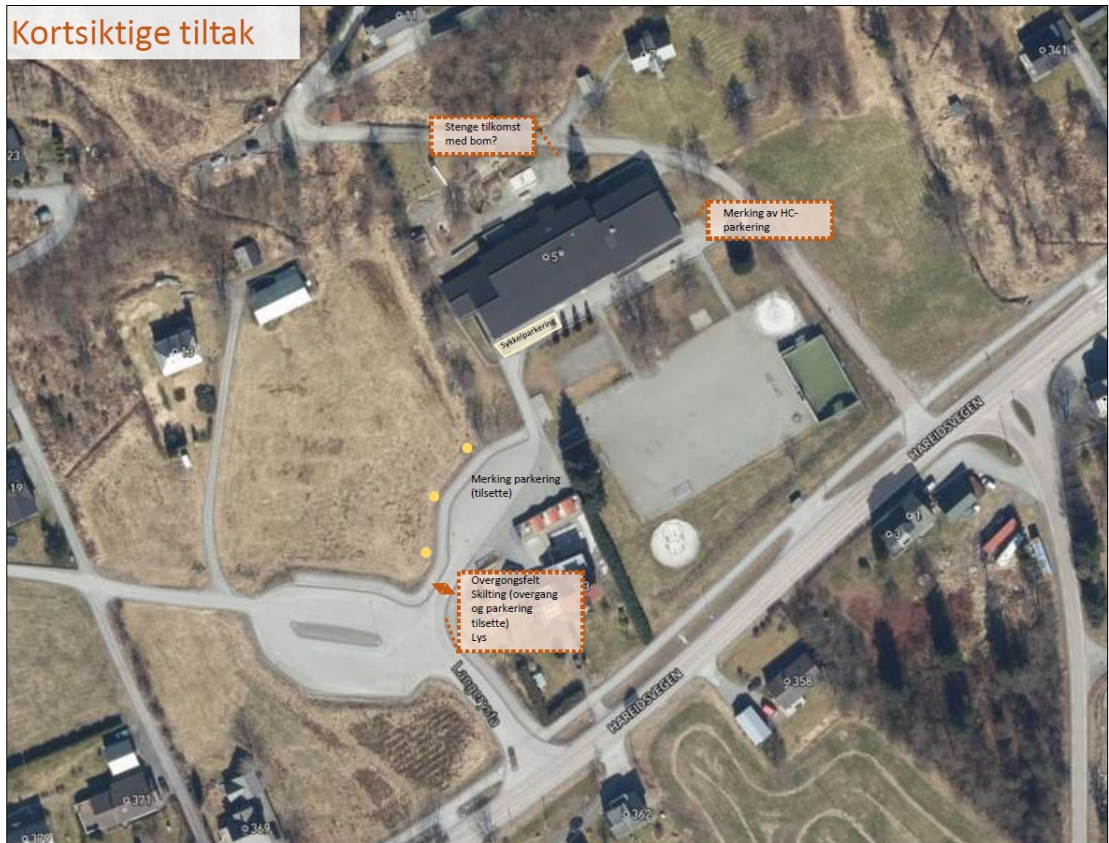


Figur 16 Hjartesone ved Hareid ungdomsskule

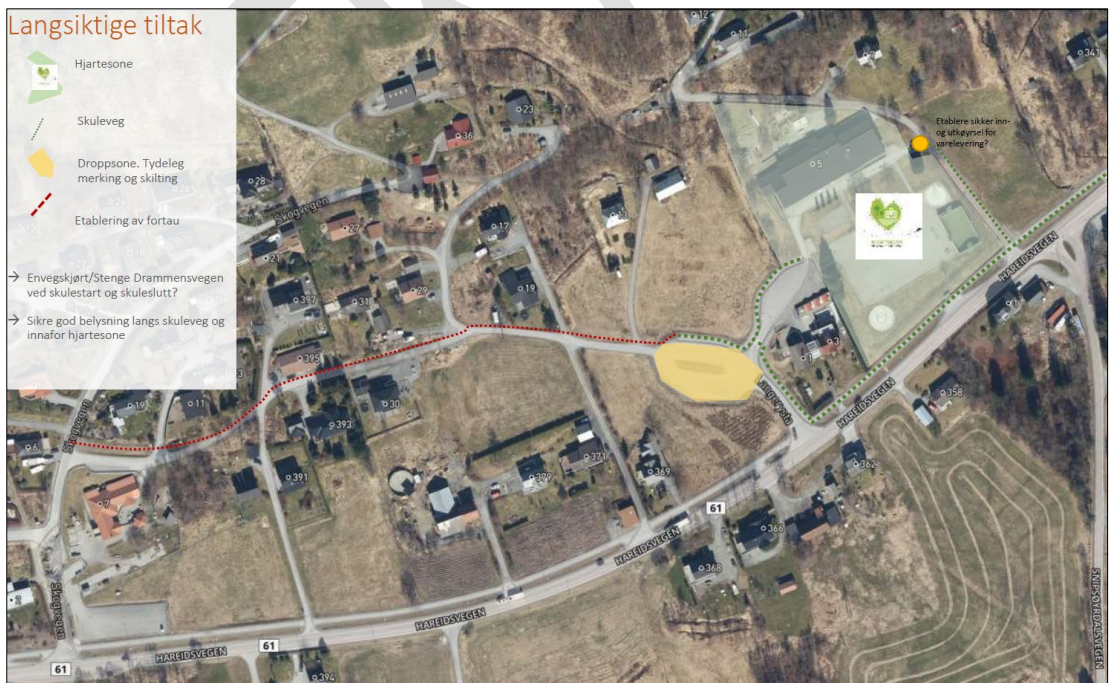
#### Forslag til tiltak ved Hareid ungdomsskule

- Etablere droppsoner
- Etablere samanhengande gong-/sykkelveg
- Merke opp parkeringsplassar
- Etablere fleire sykkelparkeringar
- Stramme opp skiljet mellom parkering, køyrefelt, gong-/sykkelveg
- Sette opp belysning
- Skiltparken i området må fornyast
- Myravegen: Separere køyrefelt, parkering, gong- og sykkelveg og snevre inn innkøyringer
- Sikre god belysning langs skuleveg og innanfor hjartesone
- Ny parkeringsplass

### 6.8.4 Bigset skule



Figur 17 Kortsiktige tiltak ved Bigset skule



Figur 18 Hjartesone ved Bigset skule



Forslag til nokre tiltak ved Bigset skule:

- Merke opp og skilte dropsone
- Etablere fortau som vist på bildet ovanfor.
- Etablere sikker inn- og utkøyning for varelevering.
- Sikre god belysning langs skuleveg og innanfor hjartesone
- Etablering av gangfelt, med skilting og belysning
- Oppmerking av parkering for tilsette
- Oppmerking av HC-parkeringsplassar
- Sette opp bom ved vegen til leikeområdet for småbarna
- Sykkelparkering

Hjartesoneregistreringa ligg vedlagt i eigen rapport. Denne inneheld meir detaljerte registreringar innanfor dei ulike skulekretsane.

## 7 Ulykkesanalyse

### 7.1 Innleiing

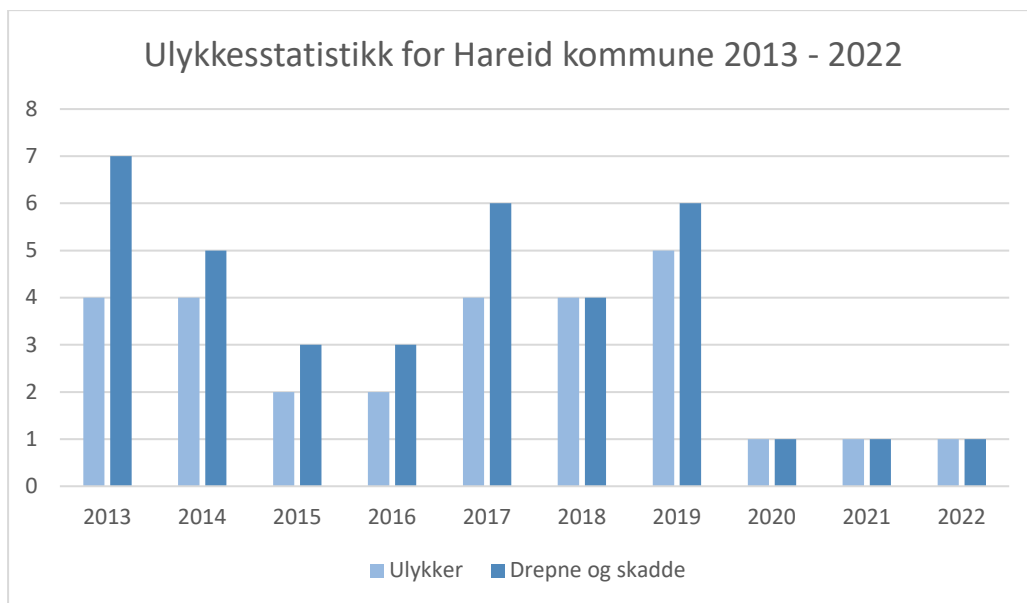
Ulykkesanalysen er basert på data frå Statens vegvesen sitt ulykkesregister TRINE. Registeret inneheld politirapporterte trafikkulykker med personskade.

I analysen er det nytta ulykkesdata for 10 års perioden, 2013 – 2022. Totalt er det registrert 28 trafikkulykker i Hareid kommune i denne perioden.

### 7.2 Ulykkesstatistikk

#### 7.2.1 Talet på ulykker og talet på drepne og skadde

Vi har sett nærare på 28 politirapporterte trafikkulykker med personskade i Hareid i denne 10-årsperioden. Det er relativt få ulykker pr. år, noko som kan gi litt tilfeldige variasjonar. Ei oversikt over talet på ulykker og talet på drepne/skadde i desse ulykkene fordeler seg som vist i tabellen nedanfor:



Figur 11 - Talet på ulykker og drepne/skadde pr. år

Ein kan sjå ein trend utifrå registreringane med ei positiv nedgang i ulykker og skadde/drepne frå 2019 der ein hadde 5 ulykker med 6 skadde. Lågaste tala har ein i 2020-22 med 1 ulykke og 1 skadd i kvart av åra. Som nemnt tidlegare er ulykkestalet for kommunen desse åra såpass låge, at det vil vere tilfeldig variasjon, men det kan sjå ut til å vere ein nedgåande trend.

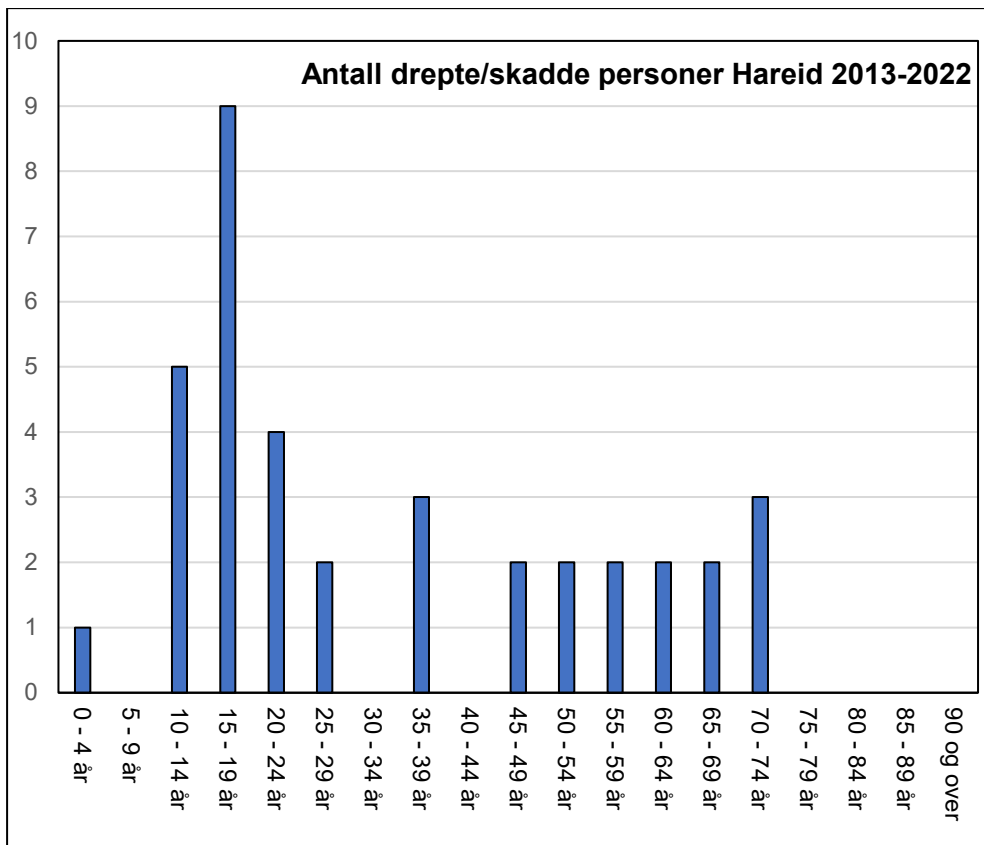
Av personskadeulykkene er desse dei alvorlegaste:

- 1 ulykke i 2013 med 2 drepne i utforkøyning med bil.
- 1 ulykke i 2013 med 1 alvorleg skadd i utforkøyning med bil.
- 1 ulykke i 2014 med 1 alvorleg skadd i kryssulykke med MC.
- 1 ulykke i 2018 med 1 alvorleg skadd i forbikøyning med bil.
- 1 ulykke i 2018 med 1 alvorleg skadd i uhell på parkeringsplass med bil.

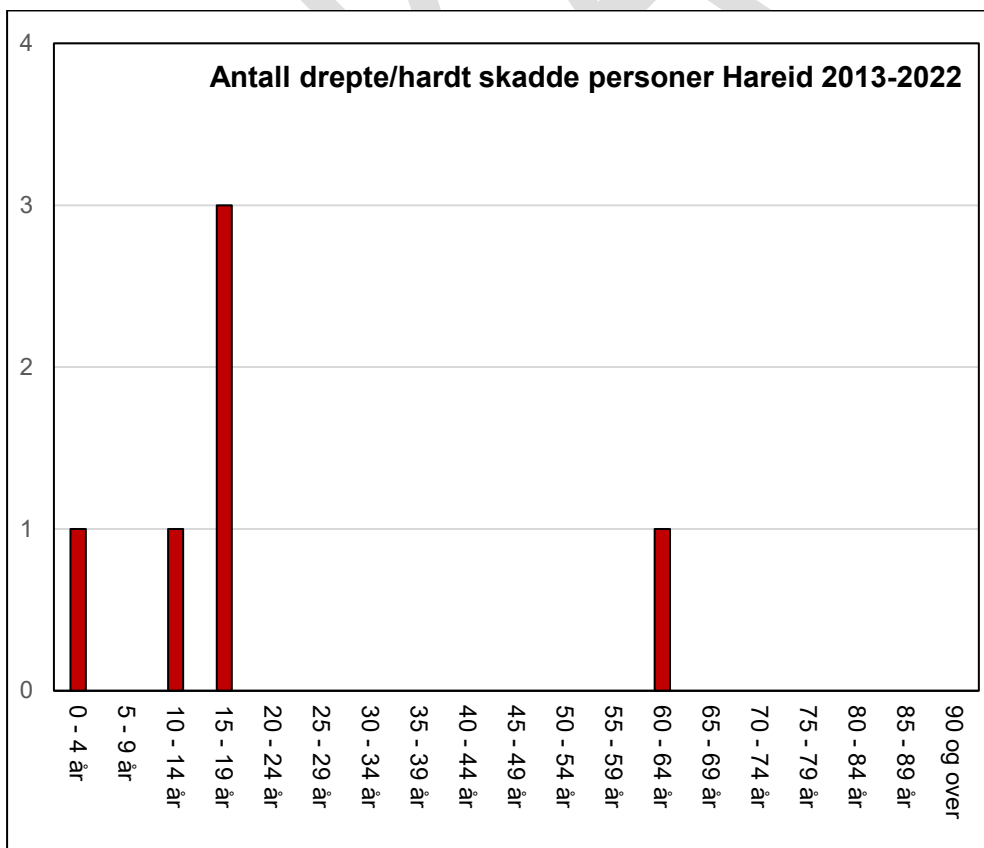
Alle dei andre ulykkene har alvorlegaste skadegrad, lettare skade.

### 7.2.2 Skadde og drepne fordelt på aldersgrupper

Ungdommar og unge vaksne er overrepresentert i alvorlege trafikkulykker i Noreg. I Hareid kommune er også ungdommar, 16 – 17 år, den aldersgruppa med flest skadde i trafikken i 10- års perioden. Talet på hardt skadde i den aldersgruppa er 1, og 6 har fått lettare skade i trafikken. I aldersgruppa 18 – 19 år er 2 drepne. I aldersgruppa 0-4 år er 1 hardt skadd. I aldersgruppa 5-14 år er 1 hardt skadd, og 4 har fått lettare skade.



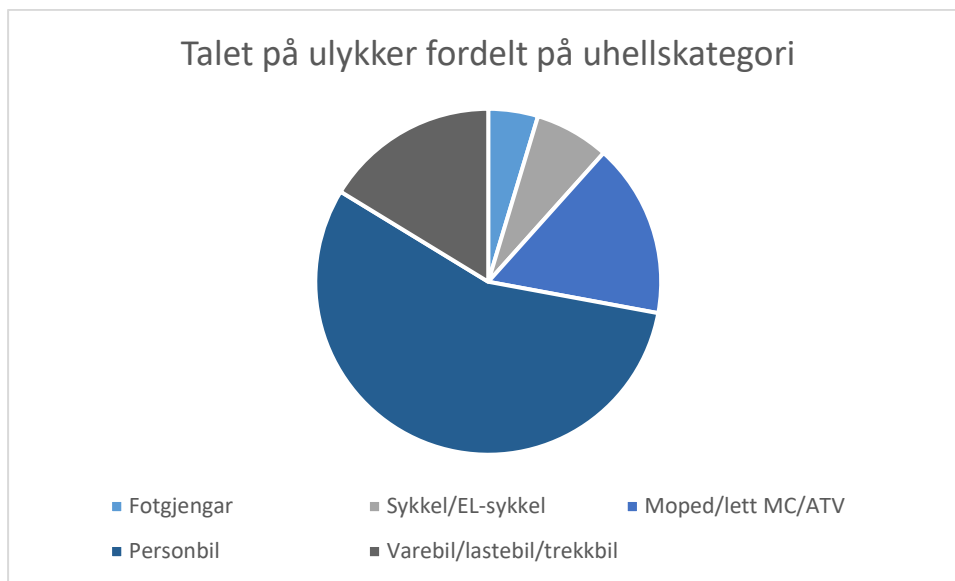
Figur 20 - Talet skadde fordelt på alder



Figur 21 - Drepne/hardt skadde personar Hareid 2013-2022, fordelt på alder

### 7.2.3 Talet på ulykker fordelt på uhellskategori

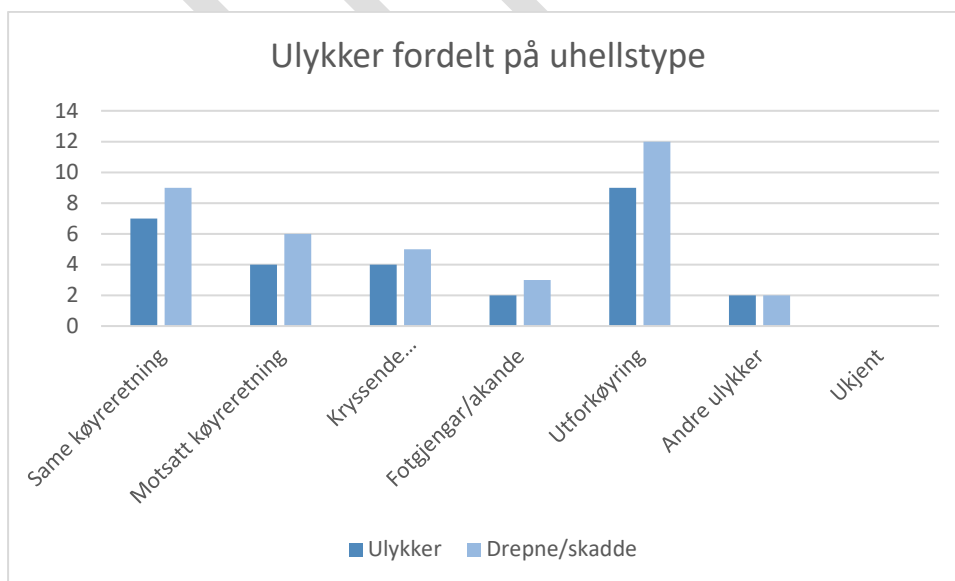
Av totalt 28 registrerte personskadeulykker i Hareid kommune i 10- års perioden, er 7 MC-ulykker. Dette utgjør kvar 4. ulykke, noko som er eit relativt høgt tal. Av desse er 1 ulykke registrert med alvorleg skade.



Figur 22 - Talet på ulykker fordelt på uhellskategori

### 7.2.4 Ulykker fordelt på uhellstypar

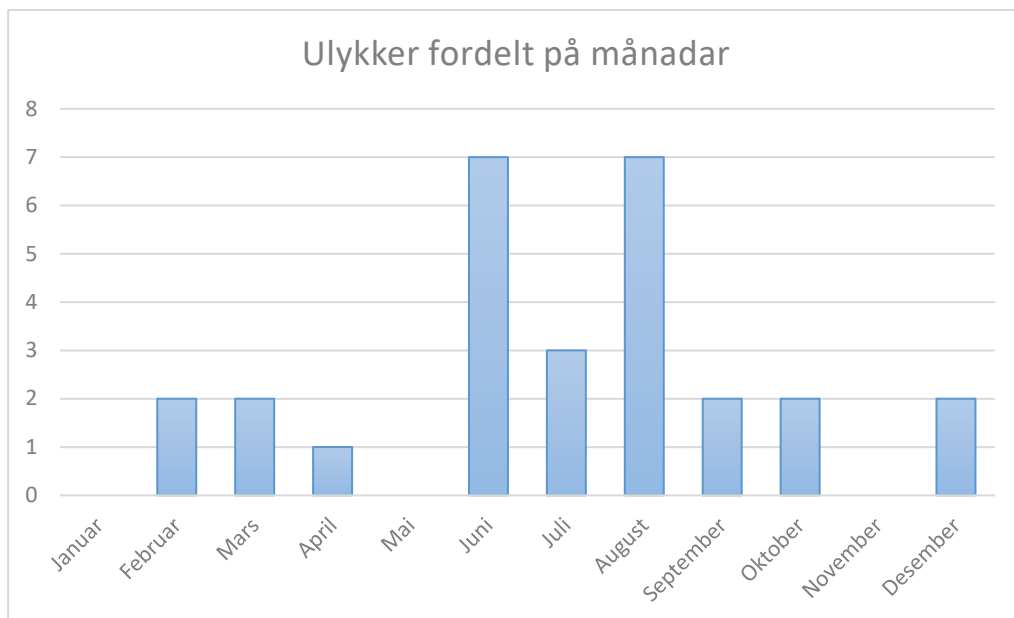
I 10-års perioden har det vore flest utforkøringsulykker og ulykker i same køyreretning i Hareid kommune. Utforkøringsulykkene dominerer også ulykkene med alvorlegast skade. Det har vore 4 møteulykker i Hareid i denne perioden. Trenden i landet elles er også ein nedgang i talet på møteulykker med høg skadegrad, mens talet på alvorlege kryssulykker har auka. Det er registrert berre 2 personskadeulykker med fotgjengarar involvert i Hareid. Talet er truleg høgare, men dette er mest sannsynleg ikkje ulykker med alvorleg personskade. Ulykkene registrert under same køyreretning, er hovudsakeleg påkøyring bakfrå på rett vegstrekning eller forbikøyring.



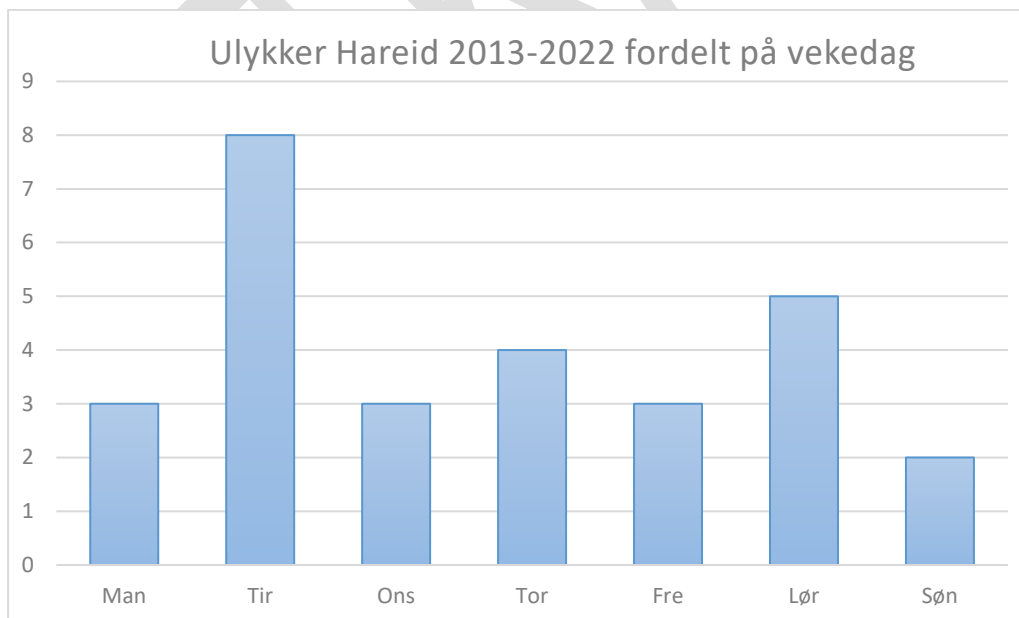
Figur 23 - Talet på ulykker og drepne/skade fordelt på uhellstype

### 7.2.5 Skadde og drepne fordelt på måned

Trafikkulykkene vil fordeler seg litt tilfeldig både av omsyn til vekedag, tidspunkt og måned. Figuren under viser fordeling av ulykker på månadar i Hareid kommune i 10-årsperioden. Det er små variasjonar i løpet av året, men juni og august peiker seg ut som månadar særleg utsett for trafikkulykker. Det gjeld også på landsbasis, at dei fleste og alvorlegaste ulykkene skjer i sommartrafikken.



Figur 24 - Talet på ulykker fordelt på månadar



Figur 25 - Talet på ulykker fordelt på vekedag

### 7.3 Ulykker fordelt på vegnettet

Dei aller fleste personskadeulykkene i Hareid kommune har skjedd på fylkesvegnettet (om lag 80 %). Dette kan m.a. forklarast utifrå at dette vegnettet har den høgaste trafikkmengda og den høgaste farta. Ferjetrafikken vil og truleg ha påverknad på fartsnivået i Hareidsdalen, sjølv om det er sett opp ATK-punkt som vil regulere dette på enkelte deler av strekninga. Resten av ulykkene er fordelt omtrent likt på kommunalt og privat vegnett.

#### 7.3.1 Ulykkespunkt og ulykkesstrekningar

Ulykkespunkt og ulykkesstrekning er pr. definisjon:

Ulykkespunkt:

«Minimum 4 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode i eit punkt (100m utstrekning)»

Ulykkesstrekning:

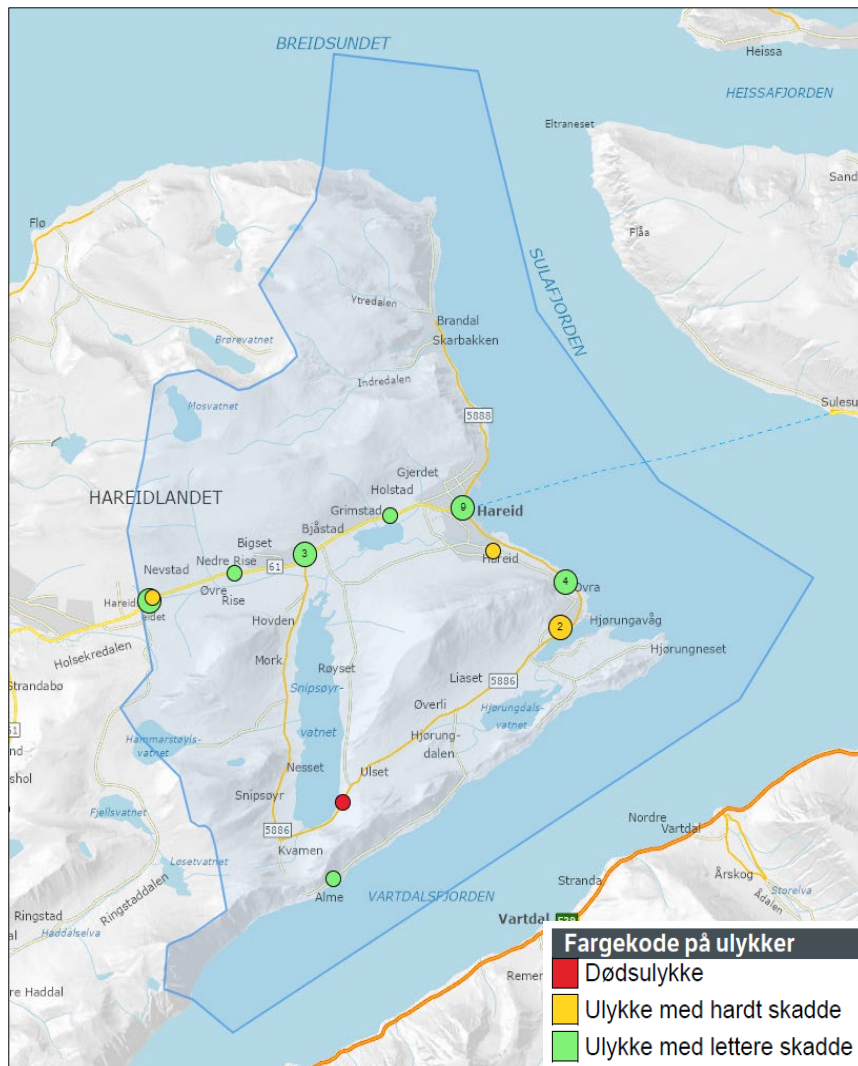
«Minimum 10 personskadeulykker i løpet av en femårsperiode og over ei strekning på 1000 m»

I Hareid kommune er det ingen registrerte ulykkespunkt eller ulykkesstrekningar.

Talmaterialet er som tidlegare nemnt lavt, og ein vil ha litt tilfeldige variasjonar i ulykkene innanfor Hareid kommune.

#### 7.3.2 Geografisk fordeling av trafikkulykker i Hareid kommune

Geografisk plassering av trafikkulykkene i Hareid i perioden 2013 – 2022 er vist på kartet under. Dei registrerte personskadeulykkene fordeler seg i hovudsak på fylkesvegnettet. Mest utsette vegstrekningar er fv. 61 frå Hareid sentrum og vidare i Hareidsdalen og fv. 5886 mot Hjørungavåg. Det er også ei lita opphoping av trafikkulykker i Hareid sentrum.



Figur 26: Oversikt over trafikkulykker i Hareid kommune, 2013-2022

### 7.3.3 Geografisk fordeling av registrerte ulykker med fotgjengarar og sykklistar involverte

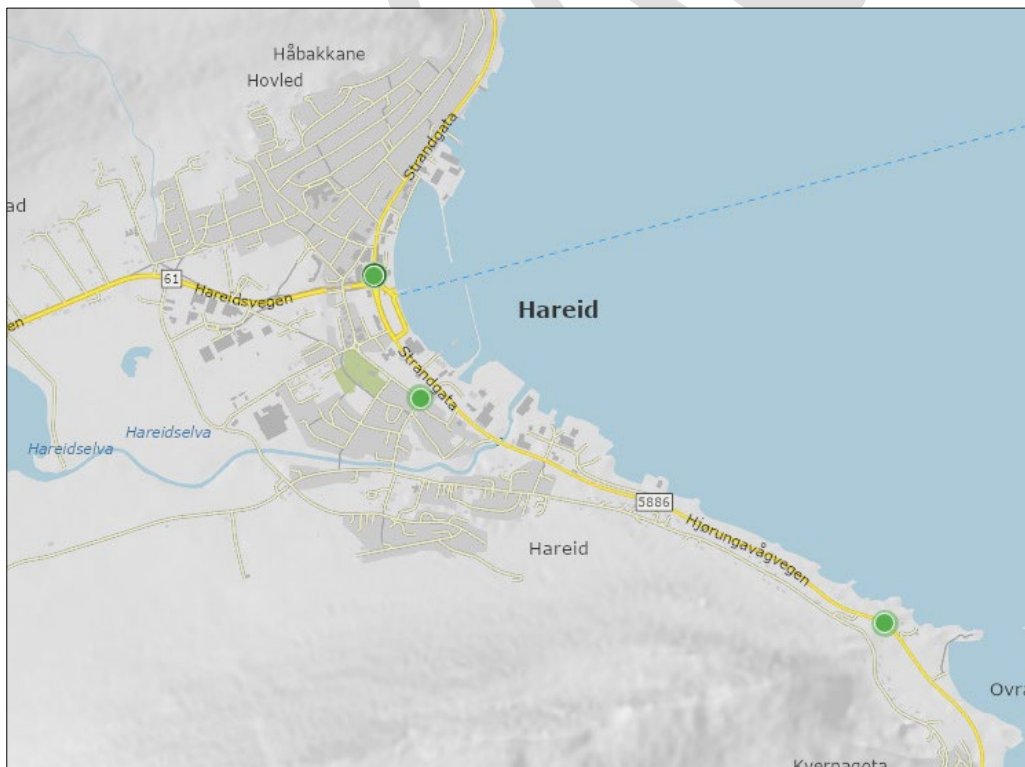
Hareid kommune ønskjer å ha spesielt fokus på mjuke trafikantar og trygg skuleveg i denne trafikktryggingplanen. Det er relativt få registrerte ulykker med mjuke trafikantar involvert i Hareid kommune. Det er likevel kjent kunnskap at dei fleste ulykker med personskaade i Noreg, der fotgjengarar og sykklistar er involverte, ikkje vert registrert i den offisielle ulykkesstatistikken. Dette gjeld særleg eineulykker, dvs. der motorisert køyretøy ikkje er involvert og der skadegraden er lav. Rapporteringsgraden er moglegvis så liten som 1 – 5 %. Det er derfor stor uvisse også knytt til desse registreringane i Hareid kommune.

Det er registrert to fotgjengarulykke med personskaade i perioden 2013 – 2022, sjå kartutsnitt nedanfor. Ulykkene i Hareid sentrum har skjedd ved kryssing av fotgjengarar over fv. 5888. Alvorlegaste skadegrad er lettare skade.



Figur 27: Oversikt over trafikkulykker i Hareid kommune, 2013-2022, der fotgjengarar har vore involvert.

2 av sykkelykkene er kryssulykker og 1 ulykke ved Ovrassanden med påkøyrse langs vegstrekning (3 syklistar).



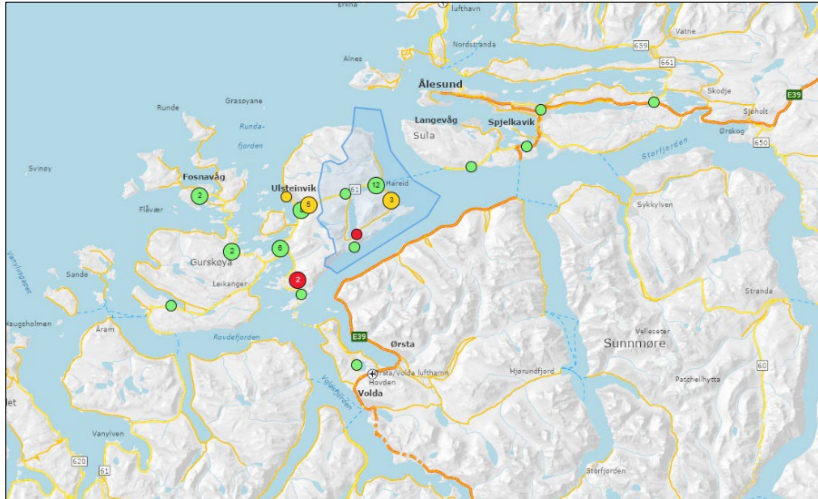
Figur 28: Oversikt over trafikkulykker i Hareid kommune, 2013-2022, der syklistar har vore involvert.



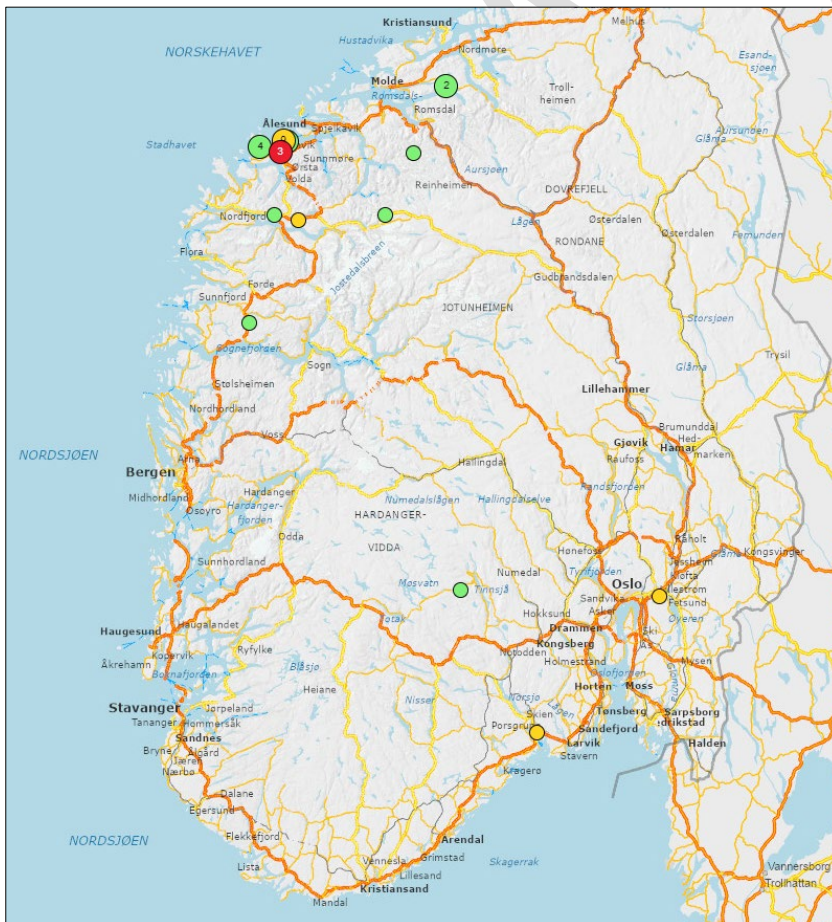
### 7.3.4 Geografisk tilhøyreghet for einingar innblanda i trafikulykker i Hareid 2013 – 2022

For å sjå om det er naudsynt med trafikkttryggingstiltak på plassen eller om det er haldningsskapande tiltak som må settast i verk er det greitt å få avklart kvar einingar som er innblanda i ulykker kjem frå.

Ein kan sjå ut i frå karta nedanfor at einingar frå Hareid kommune også er involvert i ulykker elles i landet også, ikkje berre internt i eigen kommune.



Figur 29- Kartutsnitt viser ulykker med einingar frå Hareid kommune involvert i Møre og Romsdal, 2013-2022



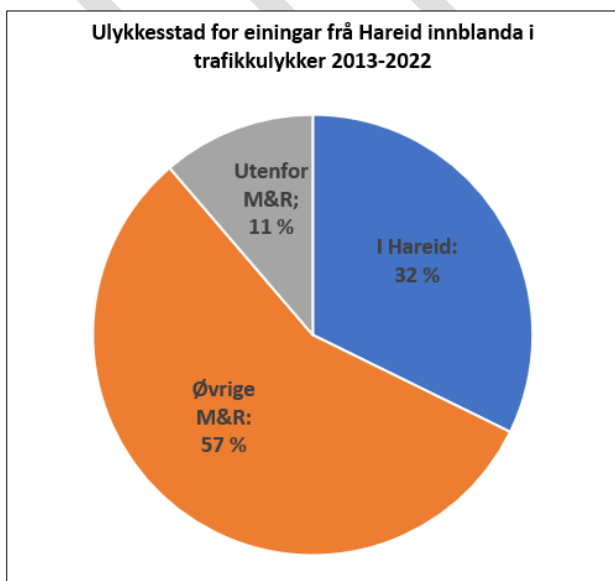
Figur 30- Kartutsnitt viser ulykker med einingar frå Hareid kommune involvert sør i landet, 2013-2022



Figur 31 - Kartutsnitt viser ulykker med einingar frå Hareid kommune involvert i heile landet, 2013-2022

Det er i perioden 2013-2022 registrert til saman 62 ulykker der minst ein av førarane er frå Hareid. I denne samanhengen er også «fotgjengar» sett på som førar.

Desse ulykkene fordeler seg slik:



Figur 32 - Ulykker fordelt på geografisk plassering

### 7.3.5 Oppsummering

- Aldersgruppa 16 – 17 år er involvert i ein stor del av personskadeulykkene
- Aldersgruppa 18 – 19 år skil seg også negativt ut. Det er 2 drepne i denne aldersgruppa.
- Flest ulykker har skjedd i juni og august
- Bilulykkene dominerer, men så mykje som kvar 4. ulykke er ei MC-ulykke
- Dei fleste ulykkene (80 %) skjer på fylkesvegnettet.
- Fv. 61 Hareid sentrum og i Hareidsdalen og fv. 5886 mot Hjørungavåg er mest ulykkesutsett
- Utforkøyringsulykker og kryssulykker er dominerande ulykkestyper både m.o.t. tal og alvorsgrad
- Ulykker med mjuke trafikantar involvert er av erfaring underrapporter, særleg gjeld dette eineulykker utan anna køyretøy involvert og ulykker med lav skadegrad

### 7.3.6 Trafikksikringstiltak som kan ha påverka ulykkesstatistikken:

Vi har vore i kontakt med Statens vegvesen og fått ei oversikt over tiltak som har vore utført, og som kan ha påverka den positive utviklinga i ulykkesstatistikken.

For fylkesveg 61, Hareidsdalen:

- Automatisk trafikkrollanlegg i 60-sona på fylkesveg 61 på Bigset og Grimstad (satt opp og godkjend i 2000)
- Utbetring av grøftekant som trafikktryggingstiltak (2005)
- Utbetring av gang/sykkelveg langs fylkesveg 61. Vidareføring frå Rise til Varleite (2012-2013).
- Trafikkøy like før krysset til Hareidsvegen/Snipsørdalsvegen (kom for nokre år sidan)
- Nedsett fart ved Bigset skule og gangfeltsikring.

For fylkesveg 5886 (fv. 35), Hareid- Hjørungavåg- Snipsørdalsvegen:

- Belysning i vegkrysset ved Ovrásanden

## 8 Visjon og målsetting

### 8.1 Visjon

*Visjon er eit ønskjeleg framtidsbilete.*

Stortinget vedtok i 2002 **Nullvisjonen, med 0 skadde og 0 drepne i vegtrafikken**, som retningslinje for det vidare trafikktryggingssarbeidet i Norge. Dette vil også vere ein visjon for Hareid kommune.

I tillegg har ein i kommuneplanen for Hareid m.a. som visjon for kommunen at **Hareid skal vere ein god og trygg kommune å bu, leve og virke i.**

## 8.2 Hovudmål

Hareid kommune har i tillegg definert lokale målsettingar og satsingsområde i denne trafikktryggleiksplanen. Trafikktryggleiksplanen sine målsettingar og satsingsområde skal vere styrande for trafikktryggleiksarbeidet i Hareid kommune.

Hovudmål for trafikktryggingssplanen er:

**A: Å gi alle barn i kommunen ein trygg skuleveg**

**B: Legge til rette for fysisk fostring, rekreasjon og folkehelse ved trygg tilkomst til turområde, badestrand mm**

**C: Ein heilskapleg plan for vegnettet og gangvegssystemet skal ligge til grunn for prioriteringar og utbygging**

Ulykkestalet for ein einskild kommune er kjenneteikna av

tilfeldige variasjonar. Endringar i ulykkesbilette kan i beste fall registrerast som ein trend over ein periode på fleire år. Det er derfor vanskeleg å setje kvantitative mål som kan etterprøvast. Hovudmåla er i planen formulert som kvalitative mål, som blir vidareført gjennom delmål.

## 8.3 Delmål

Delmål for trafikktryggingssplanen er delt inn i tråd med hovudmåla. Delmåla i planen er knytt til gjennomføring av konkrete tiltak, jf. vedlagte handlingsplan/tiltaksliste. Dei enkelte tiltaka vil påverke risiko for trafikkulykker i positiv retning, sjølv om det ikkje nødvendigvis er praktisk målbare for kvart enkelt tiltak.

For å nå **hovudmål A** har vi definert følgjande delmål:

- Auke kunnskapen om mjuke trafikantar sine traséval i Hareid kommune
- Auke kunnskapen hos barn og unge om trafikktryggleik gjennom opplæringstiltak
- Redusere biltrafikken i samband med henting og levering til skulane
- Etablere fartsdempande tiltak for kommunale vegar, der skuleveg er prioritert i ein omkrins på 4 km frå skulane.
- Sikre kryssingspunkt, der skuleveg er prioritert.
- Etablere rutinar for å nå hovudmål A i planlegging, utbygging, drift og vedlikehald.
- Arbeide målretta for at fleire går og sykklar til skulen

For **hovudmål B** har vi definert følgjande delmål:

Mange av delmåla for hovudmål A vil også bidra til hovudmål B, mot. generell fysisk aktivitet. I tillegg har vi under lista opp nokre delmål som går meir konkret på tilrettelegging i samband med friområde.

- Sikre trygg tilkomst frå parkering ved viktige friområde og fram til friområda
- Sikre trygg tilkomst for mjuke trafikantar som går eller sykklar til friområda

- Sikre universelt utforma tilkomst til badeplassar og andre friområde som kan gjerast tilgjengelege for alle
- Sikre god og tilgjengeleg informasjon om turtilbod, friområde og rekreasjonsområde i kommunen for alle.

For **hovudmål C** har vi definert følgjande delmål:

I tillegg til punkta under, vil kunnskapen som vert grunnlag for å nå hovudmål A og B også vere viktig for å nå delmål C.

- Utarbeide ein overordna plan som rangerar dei ulike kommunale vegane i forhold til kvarandre utifrå funksjon, samleveg/tilkomstveg. I samband med rullering av kommuneplanen, er dette gjort for nokre delområde.
- Det er også utarbeida ein plan som synleggjer kva som manglar for å skape samanheng i etablert gang-/sykkelveg system i kommunen

Punkta vert følgt opp i vidare planlegging på overordna nivå.

Felles for å nå desse måla, må det systematiske og organisatoriske trafikktryggleiksarbeidet styrkast tverrsektorielt. Det er viktig å satse meir på opplæring og haldningsskapande arbeid, i tillegg til fysisk tilrettelegging for auka trafikktryggleik.

Delmåla vert knytt til gjennomføring av tiltak skildra i handlingsplan/tiltaksliste, dvs. målet er nådd når tiltaket er gjennomført i ein på førehand bestemt gjennomføringstakt. Positiv verknad på ulykkene ligg implisitt i at tiltaka verkar, sjølv om det ikkje er praktisk målbart for kvart einskild tiltak.

## 9 Handlingsplan

Konkrete tiltak i planperioden går fram av handlingsplan/tiltaksliste inndelt i organisatoriske, fysiske og haldningsskapande tiltak.

### 9.1 Organisatoriske tiltak

Organisatoriske tiltak er tiltak som bidreg til at det vert lagt større vekt på trafikktryggleiken i dei ulike sektorane i kommunen, for saman å arbeide mot auka trafikktryggleik. For å lykkast i trafikktryggleiksarbeidet i kommunen er det viktig med forankring, både politisk og i kommunens leiing.

### 9.1.1 Organisatoriske målsettingar for Hareid kommune i planperioden 2025- 2028

Aktivitet	Ansvarleg etat	Ansvarleg sektor	Kommentarar
Kommunedelplan for trafikktryggleik med rullerings- og rapporteringsrutiner	Eining for Kommunalteknikk	Samfunnsutvikling	Rullerast kvart 4.år
Prioritert TS-plan Søke tilskot til trafikktryggleikstiltak	Eining for Kommunalteknikk	Samfunnsutvikling	Kommunen skal søke årleg til fylkeskommunale og statlege midlar
Hareid kommune skal arbeide mot godkjenning som "Trafikksikker kommune"	Eining for Kommunalteknikk	Samfunnsutvikling	Oppfylle kriterier innenfor de ulike sektorene
Trafikktryggleik skal være eit fast punkt i årsplanar, budsjett og økonomi for dei ulike sektorane	Kommunedirektør	Alle	Informasjon i leiargruppa i samband med plan- og budsjettarbeid
Vurdere og kvalitetssikre trafikktryggleiksarbeidet i drift, planar og ved utbygging	Kommunalsjef	Samfunnsutvikling	Informere i sektomøte i samband med plan- og budsjettarbeid

Figur 33 Organisatoriske målsettingar for planperioden 2025 - 2028

### 9.1.2 Trafikksikker kommune

Hareid kommune vil arbeide mot eit mål om å bli godkjent som trafikksikker kommune.

Trafikksikker kommune byggjer på ei godkjenningsordning. Dette er ei kvalitetsstempel for godt, målbevisst og samordna arbeid med trafikktryggleik.

Kriterium for kommunen (utdrag frå rettleiar):

- Kommunen har forankra ansvaret for trafikktryggleiksarbeidet hos ordføraren og rådmannen. Den enkelte etatsleiaren kan ha delansvar.
- Kommunen har eit utval som har ansvar for trafikktryggleik.
- Kommunen har innarbeidd trafikktryggleik i HMS-/internkontrollsystemet sitt. Det inneheld reglar for reiser og transport i regi av kommunen og reglar ved kjøp av transporttenester.
- Trafikktryggleik er eit årleg tema i arbeidsmiljøutvalet (AMU) til kommunen.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skadar) i kommunen.
- Trafikktryggleik er ein del av folkehelsearbeidet i kommunen.
- Kommunen har ein trafikktryggleiksplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutinar. Inkludert i planen er både trafikantretta og fysiske tiltak.

- Kommunen har eit godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særleg farleg skuleveg.
- Kommunen har oppfylt kriteria for den enkelte sektoren.

Det er sett særskilte kriterium innanfor dei ulike sektorane; barnehage, skular, teknisk avdeling, planavdeling, kulturavdeling, kommunelege og helsestasjonar. Rettleiar og innhald for dei ulike kontrollpunktta er vedlagt i vedlegg 3.

Ein stor del av tiltaka er retta mot barn, unge og andre trafikantar i ein opplæringsituasjon samt fysisk tilrettelegging gjennom utbetring og drift/vedlikehald. I tillegg er eit av dei viktigaste verkemidla i kommunal planlegging å styre lokalisering, arealbruk utbyggingssrekkefølge m.m.

### 9.1.3 Arealbruk

Kunnskap om trafikktryggleik i alle ledd hos kommunen gjer at ein allereie på arealplanleggingsnivå kan danne eit godt grunnlag for ein trafiksikker kommune.

Statlege retningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging skal ligge til grunn for kommuneplan, kommunedelplanar og reguleringsplanar. Gjennom god bustad-, areal- og transportplanlegging kan ein bl.a. gjere grep som gir trygge og gode oppvekstforhold for barn og unge.

For bustadutbygging kan ein planlegge:

- områder med kort og trygg veg til skule, fritidsaktivitetar og butikkar
- fortetting i etablerte bustadfelt der vegsystem og gangvegssystem har kapasitet
- unngå bustadområde langs hovudveggar og trafikkfarlege strekningar
- unngå å blande industri og bustad
- stille rekkefølgjekrav til utbygger om opparbeiding av fortau/gang-sykkelveg og snarveggar

Arealbruk og lokalisering påverkar m.a.:

- kor mykje trafikk ein produserer
- behovet for kryss for billistar
- behovet for kryssingspunkt for mjuke trafikantar
- behovet for avkøyrslar

## 9.2 Fysiske tiltak

Prioriteringa av fysiske tiltak går fram av vedlagte handlingsplan/tiltaksliste, vedlegg 1. I tillegg til tiltak på kommunalt vegnett, inngår også tiltak på fylkesvegnettet. Dette fordi det er viktig å prioritere tiltak også på fylkesvegnettet, som grunnlag for å fremje tiltaket og påverke prioriteringar på fylkesnivå. Trafikktryggingssplanen til kommunen er grunnlag også som innspel til fylkeskommunen sitt investeringsprogram. Og som grunnlag for søknad på tilskotsordningar.

Under følger omtale av nokre konkrete fysiske tiltakstypar som er prioritert i denne planen:





### 9.2.1 Gang-/sykkelvegar og fortau


Det er auka fokus på klimavennleg transportmiddel, og det er derfor viktig å legge til rette for at fleire vel å gå eller sykle. I dette ligg også ein helseeffekt. Mange av innspelane går nettopp på manglande og trafikkfarlege løysingar for mjuke trafikantar i Hareid kommune. Det er viktig å få til eit samanhengande nett, og særleg ønskjer en å ha fokus på å trygge barn og unge sin skuleveg. I dette ligg også auka fokus på drift og vedlikehald.


### 9.2.2 Kryssingspunkt

Dei fleste alvorlege ulykkene som involverer fotgjengarar, skjer ved kryssing av veg. Undersøkingar viser at gangfelt som berre er merka opp og skilta på vanleg måte gjer dårleg tryggleik for dei mjuke trafikantane. For at et gangfelt skal vere trygt å ferdist i, må det m.a. vere tilstrekkeleg sikt, fartsnivået må ikkje vere for høgt (maks. 45 km/t) og det må vere eit visst tal på kryssande. Det er også svært viktig med god belysning og trygge venteareal på begge sider av vegen.

Tabell 2.1 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i makstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

 **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

 **Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veier.** For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

 **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Figur 34 - Henta frå V127 Kryssingssteder for gåande

Der det ikkje er tilrådeleg å etablere gangfelt på grunn av t.d. høgt fartsgrense/fartsnivå eller få kryssande, kan det vere aktuelt å etablere tilrettelagt kryssingspunkt. Fartsnivået bør ikkje overstige 65 km/t.

Det er fleire innspel som går på fart, kryssing av vegane og etablering av gangfelt. Spesielt langs fv. 61 i Hareidsdalen er det utfordringar ved at det også er etablert busetnad på sørsida av vegen, noko som fører til tilfeldige kryssingar for å nå m.a. gang-/sykkelvegnettet.

Hareid kommune bør ha ein gjennomgang med Statens vegvesen/Fylkeskommunen angående ynskjer om endra fartsgrense og etablering av gangfelt/kryssingspunkt.

### 9.2.3 Fartsgrenser og fartsregulerande tiltak

Dei generelle fartsgrensene i Noreg er 80 km/t i utanfor tettbygd strøk og 50 km/t i byar og tettstadar. Ut over dette kan det fastsettast særskilde fartsgrenser for ulike vegtypar/områder. Høg tettheit av avkjørsler, mange ulykker og lite tilfredsstillande gang-/sykkeltilbod kan føre til at fartsgrensene vert nedsett.

Fleire av innspela går på høg fart og manglande respekt for fartsgrensene. Mange av innspela gjeld for det kommunale vegnettet, der Hareid kommune bør vidareføre etablering av 30 – soner i bustadområda. Ein veit av erfaring at fartsgrenser ofte ikkje vert respektert, og det er naudsynt å



supplere skilting med fartsreducerande tiltak som t.d. fartshumpar. Kommunen ønskjer å prioritere skulevegane.

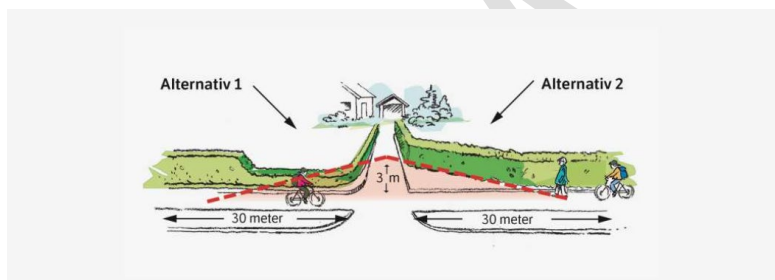
Det er etablert ATK i Hareidsdalen. Auka kontrollverksemd vil påverke ulykkesrisikoen. Hareid kommune bør ta ein gjennomgang med Statens vegvesen/Fylkeskommune angående ynskjer om nedsett fart langs fylkesvegane særleg ved skule og utfartsstader som t.d. Overåsanden. Og også politiet for hyppigare kontrollar.

#### 9.2.4 Universell utforming

Eit universelt utforma transportsystem er ein føresetnad for at også personar med nedsett fysisk funksjon skal ha ein attraktiv og sikker transport. Fysisk utforming av vegar etter prinsippa for universell utforming bidreg t.d. til enklare og tryggare ferdsel for fotgjengarar. Ein føresetnad i kommunen sin handlingsplan, er at alle tiltaka som vert gjennomført skal vere utforma slik at dei er tilrettelagt for alle brukargruppe. Fortau og gang-/sykkelveg, busshaldeplassar, undergangar m.m. skal utformast på ein måte som lettar framkome for blinde/svaksynte, brukarar av rullestolar/rullatorar, barnevogner m.m.

#### 9.2.5 Drift og vedlikehald

Fysisk tilstand på og langsetter vegane har også samanheng med rutinar for drift og vedlikehald. Vegetasjonsrydding er eit viktig tiltak for å betre trafikktryggleiken. Dette gjeld særleg i kryss og avkjørsler der det er viktig å ha tilstrekkeleg sikt. Kommunen bør ha årlege kampanjar der ein oppfordrar innbygarane til å rydde sikt.



Figur 35 - Utklipp frå informasjonsbrosjyre frå Statens vegvesen

For kommunen er det og viktig å ha gode rutinar rundt t.d. vegetasjonsrydding, kantslått, feiing, snøbrøyting og strøing.

#### 9.2.6 Veglys

Veglys er eit viktig trafikktryggleikstiltak, særleg der det ferdast gåande og syklande langs vegen og i kryssingspunkt. Det er også eit viktig tiltak i kryssområder. Hareid kommune har satt i gang arbeid med utskifting av eksisterande veglys til LED. I tillegg vil ein i denne planen ha fokus på gangfelt og etablering av intensivbelysning.

#### 9.2.7 Utbetringsiltak

I 10-års perioden har det vore flest utforkøyringsulykker og kryssulykker i Hareid kommune. Desse ulykkene dominerer også ulykkene med alvorlegast skadegrad. I handlingsplanen/tiltakslista er det prioritert utbetringar av nokre kryssområder som i dag har ei lite hensiktsmessig utforming. I tillegg er det tatt med vegstrekningar der utforkøyringsulykkene er dominerande. Dette som grunnlag for innspel til Fylkeskommunen på aktuelle vegstrekningar der det bør gåast TS-inspeksjonar og gjennomførast sideterrengstiltak.

### 9.3 Haldningsskapande tiltak

Haldningsskapande tiltak har som mål å auke kunnskapen, påverke haldningar og oppførselen vår i trafikken.

Ein kan sjå at haldningsskapande tiltak kan ha effekt, med omsyn til at bebuarar frå Hareid også er involvert i ulykker elles i landet, og ikkje berre ved enkelte lokale punkt i kommunen.

Trafikkopplæring i barnehage og skule er eit kommunalt ansvar og eit viktig verkemiddel for kommunen i trafikktryggingssarbeidet. Samfunnsøkonomisk kan det vere veldig fornuftig å løyse trafikktryggleiksutfordringar ved haldningsskapande tiltak, framfor å sette i gang tunge økonomiske prosjekt.

Fokus på trafikktryggleik er sikra gjennom rammeplan for barnehagar og læreplanen for skulen. For å auke kunnskapen og bevisstgjere barn og unge er det viktig at foreldre også involverer seg i trafikktryggingssarbeidet. Vaksne er forbilde og det er derfor viktig at foreldre har kunnskap, følgjer trafikkreglar, bruker refleks, sykkelhjelm, setebelte og viser omsyn til andre trafikantar og trafikantgrupper.

Trygg Trafikk har mykje tilgjengeleg opplæringsmateriell som kan nyttast.

<https://www.tryggtrafikk.no/barnehage/>

<https://www.tryggtrafikk.no/skole/>

Konkrete målsettingar for Hareid kommune er lista opp i tabellen nedanfor.

#### 9.3.1 Haldningsskapande målsettingar for Hareid kommune i planperioden 2025- 2028

Aktivitet	Tiltaksgruppe	Kommentarar	Ansvar gjennomføring
Auka fokus på trafikktryggleik rundt skulane	Grunnskule	Avklaringar om køyremønster, parkering, henting og levering. Informasjon og opplæring av tilsette og foresatte. Opplæring av borna	Rektor
Auka fokus på trafikktryggleik rundt barnehagane	Barnehage	Avklaringar om køyremønster, parkering, henting og levering. Informasjon og opplæring av tilsette og foresatte. Opplæring av borna	Styvar
Kunnskap om trafikktryggleik	Grunnskule	Regler for gåande/syklande, herunder bruk av hjelm og refleks	Rektor
Styrke fokuset på trafikktryggleik i tema-/fagplanar - årsplanar - rammeplanar	Barnehage	Målet er å sikre kontinuitet og eit langsiktig perspektiv i opplæring og haldningsskapande arbeid	Kommunalsjef
Styrke fokuset på trafikktryggleik i tema-/fagplanar - årsplanar - rammeplanar	Grunnskule	Målet er å sikre kontinuitet og eit langsiktig perspektiv i opplæring og haldningsskapande arbeid	Kommunalsjef

Figur 36 Haldningsskapande målsettingar for planperioden 2025 – 2028

Nedanfor følger eksempel på haldningsskapande aktivitetar ved barnehagar og skular.

### 9.3.2 Barnas trafikkklubb

Barnas trafikkklubb er Trygg Trafikk sitt tilbud til barnehagar. Trygg trafikk gir tips til mange gode og kjekke oppgåver og aktivitetar for barnehagen. Klubben er gratis for alle barnehagar i Noreg og kan være med på å gi inspirasjon og motivasjon i arbeidet med trafikk i barnehagen. Det er viktig å lære barn trafikreglar og korleis ein må vere oppmerksom i trafikken. Også viktig å lære barn om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks.

<https://www.barnastrafikkklubb.no/>

### 9.3.3 Rutinar for turar i barnehagen

Trygg trafikk har m.a. forslag til rutinar som kan bidra til å sikre barn når ein er på tur med barnehagen. Dette bidreg til å gjere vaksne og barn i barnehagane meir bevisst på kor ein skal oppføre seg i trafikkbildet. Turar i barnehagen kan vere grunnlag for gode trafikkvanar, som gjer ungane tryggare i trafikken seinare når dei skal ferdast åleine.

### 9.3.4 Trafikkopplæring for tilsette

Trygg Trafikk kan halde kurs og lære opp tilsette. Ein tilsett får hovudansvar for å følgje opp trafikktryggingarbeidet i barnehagen. Kan ev. ha som mål å oppfylle kriteria for trafikksikker barnehage og slik bidra til at kommunen kan verte klassifisert som trafikksikker kommune.

<https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/for-barnehagene/>

### 9.3.5 Trafikkopplæring for foreldre

Barnehagane kan sikre at alle foreldre vert informert om barnehagen sin internkontrollsystem og rutine gjennom fokus på trafikktryggleik på foreldremøta. Det er viktig med informasjon til foreldre om korleis ein skal ivareta trafikktryggleiken på barnehagen sin parkeringsplass, og på veg til og frå barnehagen. Ein oppfordrar foreldre til å vere forbilde for bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks, og ved å kutte ned på unautslynleg køyring i kvardagen.

### 9.3.6 Gåbuss

Gåbuss er ei fast ordning der foreldre bytter på å følgje ei gruppe barn frå sitt nabolag trygt til og frå skulen. Dette bidreg til færre som leverer med bil, fellesskap i å gå mange ilag og trygghet i at det er med ein voksen som er ansvarleg. Gir også nyttig trafikkopplæring for barna å gå til skulen, og bidreg til fysisk aktivitet.

### 9.3.7 Hjartesone

Ei hjartesone rundt skulen gjer det sikrere for elevane å gå eller sykle. Stopp- og hentesone blir flytta lengre frå skulane, og det fører til mindre biltrafikk og tryggare tilhøve ved skulane for dei mjuke trafikantane. Dette bidrar til at fleire kan sykle og gå tryggare til skulen. Sjå eige kap. om hjartesonekartlegging, kap. 5.8.

### 9.3.8 Trafikktryggingssdag

Eit konkret tiltak kan vere at ein set av ein fast dag i året der skulane i samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen og /eller Politi får ein gjennomgang av trafikktryggleik. Skulane kan dessutan i forkant av denne dagen ha ekstra fokus på trafikktryggingssarbeidet slik at elevane kan stille spørsmål og få råd med fagetatane. Med tanke på ulykkesituasjonen i Hareid kommune, bør ungdom og MC ha særleg fokus.

### 9.3.9 Kontroller og sanksjoner

Effekten av trafikkkontrollar er varierende, og også avhengig av kor ofte kontrollane vert utført. Generelt kan ein likevel seie at kontrollaktivitet bidreg til at ein vert meir bevisste på regelverket og oppfører seg betre i trafikken.

### 9.3.10 Rus i trafikken

MA- Rusfri Trafikk er ein landsomfattande, frivillig medlemsorganisasjon som arbeider for rusfri trafikk og trafikktryggleik. Statens vegvesen sin statistikk anslår at i minst 20% av alle dødsulykker er rus involvert. Folkehelseinstituttet sine undersøkingar viser at talet truleg ligg opp imot 30%. Alkohol er framleis det vanlegaste rusmiddel i trafikken. Haldningsskapande tiltak er viktig. Andre tiltak kan vere alkoholås i t.d. tenestebilar. Alkoholås vart t.d. påbode i nye norske bussar og minibussar nytta i persontransport mot vederlag i 2019.

## 10 Administrative og budsjettmessige konsekvensar

### 10.1 Administrative konsekvensar

Trafikktryggleiksarbeidet er sektorovergripande og det må etablerast eit system for oppfølging på tvers av sektorane. Tiltak må innarbeidast i kommunen sine årsplanar og rammeplanar. På den måten kan ein sikre at trafikktryggleiksarbeidet vert godt forankra i heile organisasjonen.

Det er også viktig at det vert sett av personell som er ansvarlege for arbeidet, og som får frigitt tid til å gjere jobben. Den tverrsektorielle arbeidsgruppa som har vore med å utarbeide

trafikktryggleiksplanen er nødvendigvis ikkje gruppa som vert med vidare, men det vert anbefalt at ein til ei kvar tid involverer sektorane på tvers når det vert jobba med trafikktryggingsplanen. Eining for Kommunalteknikk skal vidareføre arbeidet og er m.a. ansvarlege for at oppfølging og rapportering på tvers av sektorane blir gjennomført. Handlingsplanen bør vurderast kvart år i samband med utarbeiding av økonomiplan og budsjett. Hovudrullering skal vere kvart 4. år, med dei formelle krav til planprosessar og vedtak som gjeld for kommuneplanarbeidet. Dei involverte skal også bidra i det haldningsskapande arbeidet gjennom å informere om dei tiltaka som vert utført.

Det einskilde ansvarlege sektor er sett opp for kvart tiltak i handlingsplanen. Handlingsplanen bør reviderast kontinuerleg med tanke på framdrift og gjennomføring.

## 10.2 Budsjettmessige konsekvensar

Ein stor del av dei haldningsskapande tiltaka kan gjennomførast utan endring i rutinar, og krev ikkje nødvendigvis store økonomiske ressursar. Også innanfor teknisk sektor sitt arbeidsfelt kan mykje gjerast gjennom å setje fokus på trafikktrygging i det daglege arbeidet både i sakshandsaming, planlegging og i driftsrutinar.

Auka innsats på trafikktryggleiksarbeidet vil også ha budsjettmessige konsekvensar, og det må settast av midlar til gjennomføring innanfor dei ulike sektorane. Sektorane og tilhøyrande folkevalde organ, styrer dette gjennom årsbudsjett og økonomiplan innanfor sine rammer.

Ansvarleg sektor ved fagleiar må følgje opp gjennomføring av dei fysiske tiltaka i handlingsplanen. Det kan søkast på ulike støtte- og tilskotsordningar m.a. frå Fylkeskommunen og Staten. Tiltaka det vert søkt midlar til må vere planlagd, og naudsynt grunnnervv gjennomført. Godkjend trafikktryggleiksplan er ein føresetnad for å kunne søke på fleire av desse ordningane, der Hareid kommune si prioritering vil bli tillagd vekt.

Under er ei liste over nokre tilskot og støtteordningar som finst:

- Møre og Romsdal fylkeskommune si 50/50-ordning (Fylkeskommunen/kommunen). Støtte til fysiske trafikktryggingstiltak på fylkesvegar og kommunale vegar, til f.eks. sikring av skulevegar.  
<https://mrfylke.no/tenester/veg-og-kollektiv/trafikktrygging/stotte-til-trafikktryggingstiltak/sok-stotte-til-fysiske-trafikktrykkingstiltak/>
- Nasjonal tilskotsordning til TS-tiltak, Samferdselsdepartementet [Tilskuddsordningen til trafikkikkerhetstiltak – Tilskudd.no \(dfo.no\)](#)
- Tilskot til tryggare skuleveg og nærmiljø, Statens vegvesen. (Frå 2025 forvalta av MRFK) [Tilskudd til tryggere skoleveier og nærmiljø | Statens vegvesen](#)

## 11 Evaluering, rullering

Handlingsplanen/tiltakslista er laga som eit «levande dokument» der m.a. tiltaka er skildra, ansvarleg sektor/politisk organ er lista opp, gjennomføringstakt og kostnader. Dette gjer det enkelt å halde oversikt og revidere planen t.d. ved utarbeiding av årsbudsjett innanfor dei ulike sektorane. Ein må få på plass gode rutinar for evaluering og rullering. Einingsleiarane rapporterer årleg på tiltak innanfor eige ansvarsområde, og samla rapport leggst fram for kommunedirektør og politiske organ.

## Vedlegg

Vedlegg 1 – Handlingsplan – Fysiske tiltak, Trafikktryggingsplan Hareid 2025 - 2028

Vedlegg 2 – Innspel til planen med kartutsnitt, kategorisk inndelt

Vedlegg 3 – Rettleiar Trafikksikker kommune

Vedlegg 4 – Barnetråkkregistrering

Vedlegg 5 - Hjertesonekartlegging

### Kjeldeliste

- Trygg trafikk  
<https://www.tryggtrafikk.no>
- Trafikktryggleikshandboka  
<https://tsh.toi.no/>
- Transportøkonomisk institutt  
<https://www.toi.no/>
- Vegkart.no
- Vegvesen.no
- Regjeringen.no
- Statistikk vegstrekingar:  
<https://www.ssb.no/statbank/table/11845/tableViewLayout1/>
- Kommuneplan for Hareid kommune
- Hareid kommune: Trafikktryggingsplan 2007 – 2010 (2018)
- «Overordna vegnett Hareid kommune», utarbeida av Nordplan i 2010