

Forord

Den første Trafikksikkerhetsplanen for Ålesund kommune ble utarbeidet i 1996 og vedtatt i 1999. En ny plan ble revidert for perioden 2008 – 2016. Siden da er det blitt gjennomført rundt 150 større og mindre trafikksikkerhetstiltak som ble foreslått og prioritert i planen. I perioden 1999 – 2016 er det opparbeidet og ombygget parkeringsplasser og tilkomstveger til samtlige grunnskoler og enkelte barnehager i kommunen, flere veger, gang og sykkelveger, fortauer, kryss, bussholdeplasser og terminaler, 30 km/t soner, over 250 fartsdemperer og flere andre små tiltak.

Dette dokumentet er en revidering og videreføring av disse tidligere planene. Arbeidet med revideringen startet i 2015 med omfattende registrering av trafikksikkerheten langs skole- og fritidsveger i alle skolekretsene og bydelene. Mange engasjerte barn, foreldre, organisasjoner og bydelsutvalg rundt om i Ålesund kommune har bidratt til at denne planen ble så bra som mulig. Ved siden av skolene og bydelsutvalgene har kommunen også samarbeidet med og innhentet data fra Statens vegvesen.

Ved registrering av trafikksikkerheten langs skole- og fritidsveger ble det lagt vekt på samarbeid med elevene gjennom prosjekt Barnetråkk. Datainnsamlingen ble gjort med det digitale verktøyet Barnetråkk. Et team fra Ålesund kommune organiserte den praktiske gjennomføringen av Barnetråkk. Skoleklassene jobbet i to økter med registrering av skolevegene; den første dagen jobbet elevene i grupper rundt store flyfoto i en skoletime. De ble kjent på kartet og tegnet inn og skrev om, i denne sammenheng, skoleveger og utfordringer de måtte ha på hver individuelle trase. Dag nummer to jobbet elevene én og én på elektroniske kart (Barnetråkk) og registrerte opplysningene fra første gjennomgang. Elevene har både i de foregående planene, samt denne aktuelle revideringen, deltatt i et forsøk på å få med seg barn og unge i planprosessen. Dette er i tråd med rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser og medvirkning i den fysiske planleggingen.

Revidering av Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet av arbeidsgruppen:

Avdelingsingeniør Raymond Kristiansen, trafikk og miljø – VAP (prosjektansvarlig)

Avdelingsingeniør Kristin Nonsvik, trafikk og miljø – VAP

Avdelingsingeniør Tore Rekdal, trafikk og miljø - VAP

Fagleder Mirza Begic, trafikk og miljø – VAP

Rådgiver Liv Kjersti Finholt, Plan – Virksomhet for plan og bygning

Visjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadet i vegtrafikken står sentralt også i videre trafikksikkerhetsarbeid. Utover å fokusere på ulykkene som gir de alvorligste personskadene, er det nødvendig å styre trafikksikkerhetsarbeidet slik at vi gjennomfører de mest effektive tiltakene.



1. INNHOLDSFORTEGNELSE

	Forord	1
1.	Innholdsfortegnelse	3
2.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
2.1	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge	4
2.1.1	Nullvisjon	5
2.2	TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I ÅLESUND KOMMUNE	6
2.2.1	Administrasjon	6
2.2.2	Saksbehandlingsrutiner for trafikksaker	7
2.2.3	Typer av trafikksaker	7
2.2.4	Planarbeid - Prosjektfinansiering	8
2.2.5	Finansiering av tiltak	8
3.	TRAFIKKSIKKERHETSPLAN	11
3.1	GENERELT OM TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN	11
3.1.1	Målsetning	11
3.1.2	Intensjoner for kommunalt trafikksikkerhetsarbeid	12
3.1.3	Planprosessen	12
3.2	REGISTRERING	14
3.2.1	Problemanalyse i trafikken i perioden 2008 - 2016	14
3.2.2	Registrering av trafikkulykker for Ålesund kommune	15
3.2.3	Registrering av eksisterende 30km soner/strekninger	16
3.2.4	Registrering av trafikkbelastning (ÅDT) langs vegnettet	17
3.3	PROBLEMANALYSE	17
3.3.1	Utsatte trafikantgrupper	17
4.	HANDLINGSPLAN	21
4.1	REGISTRERING AV UTRYGGHETSPUNKTER/STREKNINGER	21
4.1.1	Skoleundersøkelse	21
4.1.2	Registrering i bydelene	21
4.1.3	Liste over utrygghetpunkter i skolekretsene – prioritering av administrasjonen	21
4.1.4	Finansieringskilder	22
4.2	PRIORITERINGSLISTE	24
4.3	BESKRIVELSE AV TILTAK	26
4.3.1	Holdningsskapende tiltak	26
4.3.2	Fysiske tiltak	27
4.3.3	Rutine for planlegging, oppfølging og gjennomføring av tiltak	31
4.3.4	Detaljplaner / grunnerverv / vedlikehold	32
5.	EKSEMPLER PÅ ARBEIDSFORM VED SKOLER, BYDELSUTVALG	35
5.1	EKSEMPLER FRA FØRSTE PERIODE	35
5.2	EKSEMPLER FRA FORRIGE PLANPERIODE	35

2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

2.1. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge

Trafikksikkerhetsarbeid i Norge er organisert på flere nivå, nasjonalt/regionalt, fylkes- og kommunenivå.

Nasjonalt/regionalt nivå

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Transportetatene utarbeider i fellesskap planforslaget, og den endelige planen legges fram for Stortinget av regjeringen. Som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan, ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en handlingsplan for trafikksikkerhet. En revidert plan er utarbeidet i samarbeid med Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner og ble utgitt i 2014 under navnet "Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017". Tiltaksplanen har som formål å presentere de utfordringene en står ovenfor i trafikksikkerhetsarbeid og hvilke tiltak det skal satses på i planperioden. Planen har dessuten til hensikt å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig for å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

Fylkesnivå

Fylkeskommunen har i følge Vegtrafikklovens § 40a et ansvar for "å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket". Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg – Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen dette fagfeltet. FTU følger opp de satsingsområdene det skal arbeides spesielt med og har utarbeidet en egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen. Den sist reviderte handlingsplanen gjelder for perioden 2013-2022.

Kommunenivå

Ansvaret for å tilrettelegge trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på flere virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med blant annet arealplanlegging, utbygging og drift av kommunalt vegnett, har etatene med ansvar for plan og bygning og samferdsel hovedansvar knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafikksikkerheten.

Til fysiske tiltak på vegnettet settes det av relativt store finansieringsmidler. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014 – 2023 er det satt som mål at veksten i persontransport i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Gående og syklende har i dag høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd pr km sammenliknet med de som kjører bil (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2023). Ambisiøse mål om økt gåing og sykling må derfor følges opp med en betydelig innsats for trafikksikker tilrettelegging for gående og syklende.

Dette jobbes det kontinuerlig og samordnet med fra flere virksomheter internt i kommunen. Dette betyr at trafikksikkerhet på et større overordnet nivå blir ivare tatt utover hva som er utarbeidet for rapporten til trafikksikkerhetsplanen. Dette samordnes på en slik måte at det overordnede planleggingsnivå møter noen av de enkelte prosjekt/tiltak som er utarbeidet i trafikksikkerhetsplanen.

Det er allikevel viktig at trafikksikkerhetsplanen beholder og aller helst øker bevilgningene for selvstendig utføringer av enkelttiltak.

2.1.1. Nullvisjon

Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drepte per år er redusert fra 560 i 1970 til under 250 de seneste årene. I tillegg til at bilene er blitt mye sikrere er dette også et resultat av det arbeidet som har vært initiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, politiet, kommunal- og fylkeskommunale myndigheter, samt Trygg Trafikk og andre organisasjoner.

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) for 2002-2011 la Regjeringen og Stortinget til grunn «en visjon om et trafikksystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade» – Nullvisjonen. Nullvisjonen innebærer at det skal jobbes mot at det ikke skal forekomme tap av liv eller alvorlig skade i trafikken. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ulykker vil forekomme også i fremtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2006-2015 og 2010-2019, samt i de årlige statsbudsjetter.

Nullvisjonen representerer en ny giv i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. For det første er det en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller varig skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke lenger vil godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir.

Nullvisjonen bygger på at trafikantene og myndighetene har et ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse i forhold til hverandre. Trafikantene overholder spillereglene i trafikken og viser aktsomhet, myndighetene sørger for at trafikksystemet er så sikkert at en enkel feilhandling ikke fører til død eller livsvarig skade. Møre og Romsdal fylkeskommune legger også nullvisjonen til grunn for sitt trafikksikkerhetsarbeid på regionalt nivå, og det vil være riktig at denne visjonen ligger til grunn også for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Ålesund kommune arbeider for et framtidig lokalsamfunn der det ikke skal forekomme trafikkulykker som fører til tap av liv eller livsvarig skade.

2.2. Trafikksikkerhetsarbeidet i ÅLESUND

Utarbeiding og gjennomføring av det kommunale arbeidet med trafikksikkerhet er en del av kommunens ulykkesforebyggende arbeid, som igjen er en del av Miljørettet helsevern. Dette omfatter de faktorene i miljøet som direkte eller indirekte kan ha innvirkning på helsen, som biologiske, kjemiske, fysiske og sosiale forhold. Miljørettet helsevern er en lovpålagt oppgave for kommunestyret.

Kommunale veger er ofte skoleveger og veger som brukes for å komme seg til fritidsaktiviteter eller til familie og venner. Kommunens ansvar for trafikksikkerheten er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklist, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag.

Samordningen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet skjer i hovedsak gjennom den kommunale trafikksikkerhetsplanen, som normalt inngår i kommunens ordinære planverk. Arbeidet på trafikk-sikkerhetssiden har trafikksikkerhetsplanen som grunnlag, men arbeidet baseres også på enkelthenvendelser og enkeltsaker. De opplagte trafikk og trafikksikkerhetssakene behandles av Virksomheten for veg, anlegg og park. Fagenhet for trafikk og miljø har ansvaret for prioritering blant de aktuelle prosjektene. I tillegg utfører Virksomheten for veg, anlegg og park trafikksikkerhetsarbeid gjennom brøyting, strøing, siktrydding med mer.

I tillegg til kommunens rolle som vegholder, er trafikksikkerhet også knyttet til deres ansvar som skole- og barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver.

Til fysiske tiltak på vegnettet settes det normalt av 3 millioner kroner fra kommunens netto investeringsbudsjett hvert år. Kommunen får et tilskudd på 50 % av investeringskostnadene for noen av prosjektene. I denne sammenheng mottar kommunen etter søknad mellom 1,0 og 1,5 million kroner fra Statens vegvesen, penger som tradisjonelt har blitt benyttet som delfinansiering til tiltak i forbindelse med barnas skoleveg. De disponible midlene går til opparbeiding av fortau og gang- og sykkelveier, ombygging av kryss, gangfelt, utbedring av bussholdeplasser osv.

2.2.1. Administrasjon

Ålesund kommune vedtok i 2004 en ny organisasjonsplan som omfattet blant annet tekniske virksomheter. I samsvar med vedtaket ble Virksomhet for veg, anlegg og park etablert og Fagenhet for trafikk og miljø som en del av virksomheten.

Bemanning for fagenheten er: overingeniør Mirza Begic (fagleder for enheten),
 avdelingsingeniør Kristin Nonsvik,
 avdelingsingeniør Tore Rekdal,
 avdelingsingeniør Raymond Kristiansen

Fagenheten har som hovedmål å arbeide med forvaltning, planlegging, prosjektering og prosjektledelse innenfor veg, trafikk og miljø. Enheten er hovedansvarlig for planlegging og prioritering av trafikksikkerhetstiltak, anskaffelse av tilskuddmidler og koordinering, gjennomføring og oppfølging av disse.

2.2.2. Trafikksaker - Saksbehandlingsrutiner

Søknader som kommer inn til fagenhet for trafikk og miljø blir behandlet avhengig av søknadens innhold. Enkle trafikksaker avgjøres administrativt uten å koble inn politiet eller eventuelt Statens vegvesen. Ankeinstansene for de administrative vedtakene er Formannskapet og Bystyret, men sakene sendes også til andre instanser i kommunen enten til orientering eller uttalelser.

2.2.3. Typer av trafikksaker / saksbehandlingsrutiner

Skilting

Endring og opprettelse av nye skiltvedtak, der kommunen ikke har vedtaksmyndighet, blir oversendt til Statens vegvesen for godkjenning. De mest anvendte skilttypene som kommunen har vedtaksmyndighet for er skilt 516 Gangfelt, 142 Barn, 527.1 Blindveg og 366 Fartsgrensesone. Dette gjelder kun for kommunale veger.

Forbudsskilt vedtas som regel av Statens vegvesen etter uttalelse fra kommunen og eventuelt politiet.

Vedtak for arbeidsvarsling fattes i fagenhet for trafikk og miljø som også kan fatte midlertidige vedtak for trafikkregulerende skilt i forbindelse med arbeidsvarsling. Alle vedtak rapporteres og fattes i samråd med politiet.

Fartsdempere

Søknader om fartsdempere kommer som oftest fra velforeninger og enkelte personer i boligområder som har hatt fartsgrensesone 30 km/t i en del år uten noe form for fartsdempende tiltak. Søknadene går som oftest ut på at farten er høyere enn de hadde forventet når fartsgrensen ble innført. Denne type søknader er avhengig av økonomisk dekning fra kommunen og en fartsdemper koster ca. kr 35.000,- til 45.000,- avhengig av type og størrelse.

Hvem søker om trafikksikkerhetstiltak?

Ofte er det enkeltpersoner som tar kontakt med kommunen med spørsmål vedrørende trafikk i nærmiljøet. De oppfordres som regel til å undersøke om det er flere i området som er enig i deres vurdering av behovet, gjerne ved å kontakte Velforening eller Bydelsutvalg. På denne måten får vi kartlagt behovet for flest mulig i bydelen. Saksbehandlingen i kommunen blir også forenklet ved at vi ikke behøver å sende saken til bydelsutvalget til uttalelse.

2.2.4. Trafikksaker - Planarbeid - Prosjektfinansiering

Det er ønskelig med en mest mulig helhetlig vurdering i arbeidet med trafikksaker i enheten for trafikk og miljø. Der det er mulig trekkes det inn andre virksomheter, enheter og utenforstående som kan bidra til å treffe den rette avgjørelsen. Når for eksempel et planområde skal endres, blir dette sett i sammenheng med tilstøtende arealer og reguleringsplaner.

2.2.5. Finansiering av tiltak

Trafikksikkerhetsarbeid i kommunen finansieres på flere måter. Hovedfinansieringskilde til arbeidet er trafikksikkerhetsordning, men tiltakene finansieres også gjennom tilskudd til funksjonshemmedetiltak, tilskudd til forbedring av fylkesveger, og finansiering av prosjekter gjennom kommunale politiske vedtak.

Trafikksikkerhetsordning (tidligere Aksjon Skoleveg):

Tidligere dekket Statens Vegvesen gjennom sentrale tildelinger 50 % av tiltakene som ble finansiert gjennom ordningen Aksjon Skoleveg. Tiltak langs fylkesveg ble finansiert med 50 % fra sentrale myndigheter og 50 % over fylkesvegbudsjettet (på denne måten finansierte ikke kommunen tiltak langs fylkesveg). Alle søknadene gjaldt tilskuddmidler for et år (tiltakene inkluderte ikke søknad om tilsagn for neste år). Statens Vegvesen endret denne ordningen i 1996 og siden da søkes det om tilskudd for gjeldende år og tilsagn på midler for påfølgende år. Dette er gjort for å gi kommunene bedre tid til å planlegge og tilrettelegge prosjektene.

Årlig prosentfordeling av kostnadene ble også endret fra tidligere 60 % dekket fra sentralt hold, 20 % fra fylket og 20 % fra kommunen til 50 % fylke – 50 % Ålesund kommune uansett om tiltaket er på kommunal veg eller fylkesveg. Fylkeskommunen dekker kun fysiske tiltak. Grunnerverv dekkes ikke av tilskuddsordningen.

Noen av de tiltak som er utført ved hjelp av midler fra Trafikksikkerhetsordningen de siste 8 årene:

1. Fortau langs Sjømannsvegen	5. Rundkjøring på Hessa, ombygging av gang- og overgangsareal	9. Kryssutbedring Emblem «sentrum»
2. Fortau langs Vegsundbakken	6. Busslomme ved Shell stasjon, Blindheimsbreivika	10. Fortau Fjelltun Cuba
3. Fortau langs gamle Lerstadvegen fase II (Gåseid-dammen)	7. Miljøgate sørside av Nørvegata	11. Flisnes skole opphøyd gangfelt, av- og påstigningsplass
4. Kryssutbedring Blindheimsbreivika-Skåtadalen	8. Funksjonshemmede-/eldretiltak - Borgundvegen	12. Funksjonshemmede-/eldretiltak – Ålesund sentrum

Noen av de tiltak som planlegges utført ved hjelp av midler fra Trafikksikkerhetsordningen for kommende planperiode:

Fortau langs Ytre Hessen til rundkjøring Hessaskaret	Fortau langs delvis strekk av Borgundvegen fra Hatlane skole til Hatlaåstunnelen
Belyse overgangsfelt ved rundkjøring Ivar Aasensgt/Brogata	Utbedre kryss og etablere fortau Blindheimsvegen - Skarpetegvegen
Etablere fortau langs kryss Ysteneset v/ bensinstasjon	Utbedre kryss Gamle Emblemsveg mot hovedveg

Tiltak for funksjonshemmede som en del av trafikksikkerhets-satsingen:

Denne ordningen gir ca. kr. 100.000,- til 150.000,- i årlig tilskudd. Pengene har blitt brukt til nedsenking av fortauskanter, bygging av gangveger, oppretting av parkeringsplasser for funksjonshemmede o.l. Ved siden av tildelte tilskuddsmidler bidrar kommunen også med ekstrasfinansiering av lignende tiltak etter behov og tilgjengelige ressurser.

Følgende prosjekter kan nevnes i denne sammenheng:

- Nedsenking av fortau i Ålesund sentrum – Aspøy - tilpassning av ruter for cruiseskipturister, forlengelse fra forrige periode.
- Nedsenking av fortau i Ålesund sentrum – Aspøy – Nedre Strandgate ved Skutvika
- Nedsenking av fortau i Ålesund sentrum – Nørvøy – tilpassing av fortau Langs Løvenvoldgata og Notenesgata.
- Ledelinjer for svaksynte langs Borgundvegen ved Blindeforbundet.
- Eablering, skilting og oppmerking av P - plasser for funksjonshemmede.

Utvelgelsen av tiltak er basert på søknader som kommer inn i løpet av året. Rådet for funksjonshemmede i Ålesund kommune er den viktigste samarbeidspartneren og de er med på å utforme innstilling til søknad som behandles av formannskapet og sendes til fylket.

Tiltak langs fylkesveg med 50 % kommunal tilskudd til forbedring av fylkesveger

Statens Vegvesen disponerer midler som skal brukes til opprustning av fylkesvegene. I forrige planperiode fungerte ordningen slik at kommunen søkte om midler til fylkesveger med opprustningsbehov. Her er det ønskelig å få enda tettere samarbeid med Statens Vegvesen når det gjelder tilskuddsordninger, slik at man til en hver tid er klar over hvilke prosjekter som er aktuelle å satse på og samarbeide om i kommunen.

Frem til og med 2014 ble det satt av 3 millioner kroner fra kommunens nettoinvesteringsbudsjett til trafikksikkerhetstiltak. I denne sammenheng mottok kommunen etter søknad mellom 1,5 og 2 millioner kroner fra Fylkeskommune/Statens vegvesen. Grunnet Robek har kommunen ikke hatt midler til trafikksikkerhetstiltak gjennom nettoinvesteringsbudsjettet i perioden 2015 - 2018. Etterslepet på tiltakene har blitt større, samt at revideringen har avdekket nye tiltak som er nødvendig å prioritere. Summen på alle tiltakene er beregnet å koste omkring 240 millioner kroner. De avsatte midlene frem til 2014 fra kommunens netto investeringsbudsjett ble økt med 0,5 millioner fra den første planperiode i 1999 til oppstart av forrige planperiode i 2008. Kommunens nettoinvesteringsbudsjett har ikke blitt økt siden 2008. Det har etter hvert vist seg at budsjettet ikke dekker kostnader etter dagens prisnivå og omfang. Det bes om at rammene økes fra 3 til 6 millioner i de kommende budsjettperiodene fra og med 2019.

3. Trafikksikkerhetsplan

3.1. GENERELT OM TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN

Arbeidet med revideringen av planen fra 2008 startet våren 2015 med omfattende registrering av trafikksikkerheten langs skole- og fritidsveger i samtlige skolekretser og bydeler. Registreringen er presentert som eget vedlegg til den reviderte planen. Prosjektet ble gjennomført av avdelingsingeniør Raymond Kristiansen og rådgiver Liv Kjersti Finholt.

3.1.1. Målsetning

Hovedmålet med trafikksikkerhetsarbeidet er langsiktig og skal føre oss nærmere nullvisjonen. Med nullvisjonen som et ønsket fremtidsbilde vil det være naturlig å knytte hovedmålet til nedgang i antall personskadeulykker, og spesiell innsats mot de alvorligste ulykkene. På kommunenivå vil ulykkene kunne variere en god del fra år til år, og i forbindelse med resultatvurdering må lengre periode legges til grunn.

I trafikksikkerhetsplanperiode 1999-2007 var hovedmålsetting å oppnå en størst mulig reduksjon i ulykkestallet.

I mandat for styringsgruppen for trafikksikkerhetsplanarbeidet i Ålesund kommune for forrige periode het det bl.a.:

”En samordnet trafikksikkerhetsplan/arbeidet i Ålesund kommune må settes i et langsiktig perspektiv som fører til et varig sektorovergripende samarbeid.”

”Hovedmålet er å gjøre Ålesund til en trafikktryggere by for alle aldersgrupper.”

Siden da er det blitt gjennomført rundt 150 større og mindre trafikksikkerhetstiltak som ble foreslått og prioritert i de forrige planperiodene. I perioden 1999 – 2007 ble det opparbeidet og ombygget parkeringsplasser og tilkomstveger til samtlige grunnskoler og enkelte barnehager i kommunen, flere veger, gang- og sykkelveger, fortauer, kryss, bussterminal og bussholdeplasser, 30 km/t soner, over 250 fartsdemperer og flere andre små tiltak. Til sammen ble det i denne perioden investert i overkant av 30 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak. Det samme gjelder for siste planperiode. Trafikksikkerhetstiltak utbedres og etableres også i samordning med rehabilitering av annen infrastruktur og ved utbygging av nye boligfelt og næringsområder.

I starten av forrige periode valgte kommunen å beholde og utvikle egen trafikksikkerhetskompetanse gjennom planlegging, prosjektering og styring av tiltak i egen regi i stedet for å bestille slike tjenester fra private konsulenter. I dag har kommunen klare og faste rutiner ved behandling og styring av trafikksikkerhetssaker og høy intern fagkompetanse innen prosjektering/prosjektledelse som tar seg av alle planer.

Trafikksikkerhetsplanen har sørget for at adferdsendrende aktiviteter og tiltak har fått en vesentlig plass i den kommunale planleggingen, og at trafikksikkerhetsarbeidet blir samordnet mellom de forskjellige virksomheter i Ålesund kommune, blant annet Plan- og bygning, Veg, anlegg og park, Vann, avløp og renovasjon og Kultur.

Den reviderte trafikksikkerhetsplanen skal sørge for at trafikksikkerhetsarbeidet i Ålesund kommune fortsetter å være et anerkjent kommunalt arbeidsområde som skal drives strukturert og kontinuerlig. Gjennom trafikksikkerhetsplanen skal kommunalt

trafikksikkerhetsarbeid fortsette å være ryggraden i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være mål- og løsningsorientert. Dette betyr i praksis at tiltak som settes inn må rettes direkte mot å løse faktiske trafikksikkerhetsproblemer. Det er også viktig å legge et helhetssyn til grunn for arbeidet, slik at fokus på sikkerhet gjennomsyrrer alt planleggingsarbeid med forhold som kan ha betydning for trafikksikkerheten.

3.1.2. Intensjonen med trafikksikkerhetsplanen

Intensjonen med Trafikksikkerhetsplanen fra 1999 var at Ålesund kommune etter hvert skulle begynne å arbeide kontinuerlig og målbevisst med trafikksikkerhetsarbeid.

Kontinuerlig trafikksikkerhetsarbeid innebærer at kommunen må overvåke utviklingen av trafikksituasjonen på vegnettet ved ulykkesregistrering, ulykkesanalyse og vurdering av resultatene fra politiets og biltilsynets målinger og kontroller. Ut fra disse registreringer har kommunen satt i verk både holdningsskapende aktiviteter og fysiske tiltak gjennom målbevisst trafikksikkerhetsarbeid. Ved hjelp av denne kunnskapen ble tiltakene rettet mot de mest utsatte områdene og trafikantgruppene i kommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet i dag er organisert slik at alle virksomheter deltar i arbeidet gjennom sine fagfelt (fra behandling av regulerings- og byggeplaner til alle andre saker rettet mot samferdsel). Det er blitt viktig at kommunen har en målrettet innsats der alle virksomheter samarbeider om å vurdere holdningsskapende og fysiske tiltak.

Intensjonen med den reviderte trafikksikkerhetsplanen er at Ålesund kommune fortsetter å arbeide kontinuerlig og målbevisst med trafikksikkerhetsarbeid og utvikle den slik at Ålesund kommune blir primus motor i utviklingen av trafikksikkerhetsarbeid i regionen.

3.1.3. Planprosessen

Planen har utgangspunkt i en registreringsdel, en analysedel, en forslagsdel med tiltak og en prioriteringsdel med tiltak og handlingsplaner. Planen inneholder også en fase som beskriver administrasjonens saksbehandlingsrutiner for gjennomføring av prioriterte trafikksikkerhetstiltak.

Oversikt over planfaser og aktiviteter:

PLANFASER	AKTIVITETER
REGISTRERING	Traffikkulykker: Tall og statistikk fra politirapporterte ulykker
	Registrering av eksisterende 30-km soner/strekning med og uten fysisk fartsdempende tiltak.
	Registrering av trafikkbelastning (ÅDT) langs vegnettet
PROBLEMANALYSE	Finne fram til utsatte trafikantgrupper
	Finne fram til utsatte områder i kommunen
	Finne fram til ulykkespunkt i kommunen
	Formulere satsingsområder
SØKE ETTER TILTAK / PRIORITERING	Skoleundersøkelse: Prioriteringsliste for fysisk tiltak med kostnadsoverslag for hver skolekrets. Forslag til holdningsskapende aktiviteter og tiltak.
	Eldre og funksjonshemmede: Prioriteringsliste for fysisk tiltak med kostnadsoverslag.
	Traffikkulykkesanalyse: Prioriteringsliste av trafikksikkerhetstiltak med kostnadsoverslag ved utsatte ulykkesbelastede punkter/strekninger.
HANDLINGSPLANEN	Utarbeide prioritert tiltakliste for kommunen Legge planen fram for formannskap og bystyret Oppfølging/budsjett – økonomiplan/rullering
TRAFIKKSIKKERHETSARBEID – ADMINISTRASJON	Forslag til rutiner for Trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Organisasjonsplan, planlegging, finansiering og oppfølging for gjennomføring av tiltakene

3.2. REGISTRERING – TRAFIKKSITUASJONEN I KOMMUNEN

3.2.1 Problemanalyse i trafikken i perioden 2008 - 2016

Utsatte trafikantergrupper:

- 17 % av involverte i trafikkulykker langs vegene i kommunen i siste 8 år er fotgjengere (11 %) og syklister (6 %).
- Fotgjengere:
7,5 % av skadde fotgjengere er alvorlig skadet. 2 % er registrert på det kommunale vegnettet.
- Syklister:
0 % av skadde syklister er registrert alvorlig skadet på det totale vegnettet i Ålesund kommune.
Dette er en nedgang på 7 % fra forrige periode.

Totalt antall registrerte ulykker i Ålesund kommune i perioden 2008 – 2016:

	Registrert	Tap av liv totalt	Tap av liv riksveg, fylkesveg, europaveg	Tap av liv kommunalt vegnett	Alvorlig skadet totalt	Alvorlig skadet kommunalt vegnett
Bilulykke	341	8	8	0	18	4
Fotgjenger	52	2	1	1	4	1
MC	67	0	0	0	5	0
Syklist	31	0	0	0	0	0
Totalt	491	10	9	1	27	5

Ulykkessituasjonen i kommunen

Vi er av den oppfatning at et menneskeliv ikke kan måles i penger. Men vi er dessverre nødt til å presisere kostnadene ved trafikkulykker, fordi kostnadene legitimerer økte ressurser til forebygging av trafikkulykker. Det er både moralsk riktig og samfunnsøkonomisk gunstig å bruke penger på trafikksikkerhetsarbeid

Kostnader ved trafikkulykker per skadd person og per skadetilfelle (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 - 2017)/Transportøkonomisk institutt):

Skadetilfelle	Kostnader i 2014-priser
Drept	35 700 000
Hardt skadd	12 500 000
Lettere skadde	725 000
Materielle forsikringsskader – gjennomsnitt	35 400

Kostnadene omfatter to komponenter. Den realøkonomiske komponenten omfatter medisinske, materielle og administrative kostnader, samt produksjonsbortfall. Den såkalte

velferdseffekten, det vil si det som kalles verdien av statistiske liv og lemmer, omfatter verdsettingen av ulykkesreduksjon.

For mange kommuner synes utfordringene knyttet til reduksjon i antall hardt skadde og drepte å føre til at man i første rekke ønsker å få gjort noe med europaveger, riksveger og fylkesveger. Det er oftest der de alvorligste ulykkene skjer. Det er da en utfordring for kommunene å komme med inngrep i de prioriteringer som fylkeskommunene og Statens vegvesen gjør.

Utfordringen innen kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er blant annet å få satt temaet på den politiske dagsorden, samt å sette trafikksikkerhet inn i en større sammenheng. Dette er i dag innført med blant annet Barnetråkk for aktivt bruk i regulering, planlegging og utbygging.

3.2.2 Registrering av trafikkulykker for Ålesund kommune

Statens vegvesen registrerer og presenterer trafikkulykker i Nasjonal Vegdatabank (NVDB). Det baserer seg på registreringer gjort ved undersøkelser av ulykkessteder. Hovedformålet der er å registrere mest mulig av de fysiske omgivelsene på vegen for senere å finne mulige årsaker til at ulykken skjedde. Disse dataene samles i NVDB og brukes da til å analysere hvor/når/hvordan ulykker hender og om det er steder i vegnettet som har svært mange ulykker. En trafikkulykke registreres dersom den skjer på offentlig eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig ferdsel. Dette inkluderer også trafikkområder som er i tilknytning til disse. Gårdstun, gårdsveg eller fabrikkområder regnes ikke å være åpne for alminnelig ferdsel.

I en trafikkulykke må det som regel være minst et kjøretøy innblandet. Et kjøretøy kan være alt fra en sykkel eller bil til et tog. Ulykker med bare fotgjengere involvert skal normalt ikke registreres. Ulykker ved på- eller avlesning, og ulykker som skjer utenfor veg åpen for alminnelig ferdsel, skal ikke registreres som trafikkulykke. Det samme gjelder togulykker som skjer utenfor planovergang. Det registreres en del egenskaper med sensitiv informasjon som ikke kommer med i DOK. Dette gjelder personopplysninger som mistanke om ruspåvirkning med mer.

3.2.3 Registrering av eksisterende 30-km soner/strekning med og uten fysisk fartsdempende tiltak i de to siste planperiodene.

30 km/t sone	Gate/sted/område:
1	Hessa - Hele Hessa – Ikke fylkesvegen
2	Skarbøvika – Hele boligområdet
3	Aspøya – Kirkegata rundt Aspøy skole
4	Sentrum – Området rundt Skaregata
5	Sentrum – Sørenskriver Bullsgate
6	Sentrum - Sundgata
7	Fjelltun
8	Fjellgata
9	Nørvegata
10	Borgundvegen - Kolvikbakken
11	Fagerlia
12	Sørneset
13	Larsgården
14	Store Nørve
15	Gåseidmarka
16	Gåseide
17	Prinsen camping
18	Ratvika
19	Bogneset
20	Hatlane
21	Området rundt Snopenesvegen
22	Området rundt Hatlaåsen
23	Åse
24	Breivika
25	Spjelkavikneset
26	Vasstranda
27	Furmyra
28	Spjelkavik barneskole
29	Skåthaugen
30	Blindheim
31	Myrlandsvegen
32	Vegsundet
33	Kaptein Lingesveg/Hessavegen om Slinningen
34	Ytre Hessen/Stavnesvegen
35	Storfjordvegen/Flisnesringen

Årlige kostnader til etablering av 30 km/t soner er rundt kr. 30.000 – 50.000.- pr. sone. I kommunen er det etablert 2 – 3 30 km/t soner årlig og dette utgjør kostnad på rundt kr. 100.000.- til 150.000.- pr. år.

Kommunen har i den første planperioden, samt godt inn i andre planperiode etablert 25 – 30 fartsdempere årlig og dette har utgjort en kostnad på rundt kr. 200.000.- til 250.000.- pr. år (kr. 12.000,-til 24.000,- pr. fartsdemper avhengig av størrelsen). Prisen på fartsdempere pr.

2017 har steget til kr. 35.000,- til 45.000,- pr. fartsdemper grunnet naturlig prisøkning på materialet og etablering, samt at utførelse ved etablering krever mer.

Behov og etterspørsel etter etablering av 30 km/t soner og fartsdempere har falt betraktelig etter to gjennomførte planperioder fra 1999. Delvis fordi etterspørselen etter tiltak er imøtekommet og etablert, samt at man er i forkant av disse problemstillingene i samordning med planleggere. Ved behandling av alle innkommende reguleringsplaner og tekniske planer kreves det blant annet at trafikksikkerhetstiltak vurderes nøye ved etablering av nye boligområder og at disse tiltakene etableres og bekostes av utbyggeren før områdene blir overtatt av kommunen.

3.2.4 Registrering av trafikkb belastning (ÅDT) langs vegnettet

Informasjon om trafikkb belastningen i Ålesund kommune skaffes gjennom trafikk tellingene foretatt av Statens vegvesen og Vh for veg, anlegg og park sine egne radarmålinger. Digitalt kartverk viser registrert ÅDT utarbeidet av Statens vegvesen. Pr. i dag produseres det ikke temakart for ÅDT i Norge, men dataene ligger lett tilgjengelig for bruk i Statens vegvesens kartdatabaser.

3.3 PROBLEMANALYSE

3.3.1 Utsatte trafikantgrupper

I arbeidet med trafikksikkerheten konsentrerer kommunen seg mot de mest utsatte trafikantgruppene, det vil si barn og unge.

Barn i trafikken

Hver dag går eller sykler mange av elevene i Ålesund kommune langs trafikerte veger for å komme til og fra skolen. Noen må også krysse veger – med og uten overgangsfelt – for å komme frem. En del av dem må gå eller sykle langs veger uten gang- og sykkelveg.

Over 50 % av de barna som var med i Barnetråkk oppgir at de går eller sykler til skolen. Derfor er det viktig å oppfordre til videre gang og/eller sykling og trafikksikre skole- og fritidsvegene som de bruker.

Mange er klar over at kjøring av barna til og fra skolen kan gi flere uheldige konsekvenser. Trafikkmengden øker betydelig i tidsrommet rundt skolestart og skoleslutt. Dette gjør trafikkbildet rundt skolene mer uoversiktlig og trafikkarlig for de som velger å gå eller sykle.

Skolevegen – en arena for fysisk aktivitet og sosialt samspill

En annen konsekvens av at foreldre kjører barna til skolen for ofte, er at barna er i for lite fysisk aktivitet. Det er allment kjent at barn i dag sitter for mye stille, blant annet på grunn av tidlig skolestart, TV og data. I tillegg til at skolevegen er en arena for fysisk aktivitet, vil det være en plass der sosialt samspill kommer i fokus.

En bør ha forståelse for at foreldre finner det nødvendig å kjøre 6-åringen noen steder, men det er uansett viktig at skolene stimulerer barna til å gå eller sykle til skolen, i all slag vær.

Tiltak som er gjort i noen kommuner for å aktivisere barna er at de har en ordning om våren

der alle elever som går eller sykler mer enn halvparten av skoledagene er med i trekningen av gavekort. Hver elev har et registreringskort som de må levere inn til kommunen innen en viss dato.

Selv om seksåringen er skoleelev, er han trafikkmessig svært umoden. Forskning har vist at det er store mentale forskjeller mellom førsteklassinger og andreklassinger på 7 - 8 år.

For foreldre til barn som ikke er berettiget til fri skoleskyss, kan spørsmålet om hvordan barna skal komme seg trygt til skolen være et vanskelig spørsmål. Skal barna gå alene, sammen med andre, sykle eller bli kjørt?

Seksåringene har problemer med å oppfatte trafikkbildet. De ser gjerne detaljene, men ikke sammenhengen. De oppfører seg ikke rasjonelt, men handler impulsivt og spontant. Rent fysisk har seksåringen vansker med å se over hekker, parkerte biler og sikthindringer, og han er selv vanskelig å få øye på for andre trafikanter.

I mange tilfeller kan skolevegen være trygg for de minste hvis de får følge med eldre søsken. En annen mulighet er å arrangere fadderordninger der eldre barn har ansvaret for de yngre på skolevegen.

Det er likevel visse betenkeligheter knyttet til slike ordninger. Eldre søsken eller faddere er fremdeles barn. De kan være ukonsentrerte, og også for dem har skolevegen en sosial funksjon. Yngre barns sikkerhet kan derfor være for stort ansvar å legge på dem.

Skolepatruljer som er utplassert ved kryss og fotgjengerfelt i skolens nærhet kan bidra til å sikre skolevegen.

Grunnopplæring for småskoletrinnet (1. – 4. klasse)

Grunnopplæringen for småtrinnet må inneholde "gåtrening", der voksne trener sammen med barna på å gå skolevegen til elevene og gjør barna oppmerksom på eventuelle farer og hensyn en må ta. I kunnskapsløftet er det krav til skolene at elevene skal kunne følge trafikkreglene for fotgjengere og syklistar etter 4. skoletrinn.

Refleksbruk er et svært sentralt emne blant de minste barna, og for de som er avhengige av skoleskyss er det viktig å peke på farene når en skal av/på en buss. Etter hvert må en i samarbeid med foreldrene starte forberedelsen til å sykle.

Grunnopplæring for mellomtrinnet (5. – 7. klasse)

Grunnopplæringen for mellomtrinnet består for det meste av sykkeltraining, både når det gjelder ferdigheter på sykkel og teoretiske kunnskaper om trafikkregler og trafikkadferd. En sentral periode når det gjelder fortsatt bruk av sikkerhetsutstyr som for eksempel refleks og sykkelhjelmer. I følge kunnskapsløftet skal elevene etter 7. klasse kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Grunnopplæring for ungdomstrinnet (8. – 10. klasse)

Grunnopplæringen på ungdomstrinnet må inneholde forebyggende og holdningsskapende arbeid som sikrer at ungdom kommer ut i trafikken med en sikker og gjennomtenkt adferd. Da må det arbeides jevnlig gjennom hele ungdomsskolen, med et hovedprosjekt på hvert trinn.

Andre instanser

Også myndigheter og organisasjoner utenfor kommunens system har ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeid, og som i stor grad vil påvirke virksomheten til den enkelte kommune. Dette gjelder spesielt politiet som har særlig ansvar for opplæring og informasjon. Likeens gjelder dette også bilorganisasjoner, transportselskaper, trafikkskoler med flere som gjennom sine aktiviteter har innvirkning på trafikksikkerheten i den enkelte kommune.

Et eksempel er Trygg trafikk. De arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikanter og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet med kurs både for skoler og barnehager.

Sikkerhet på sykkel

Syklister er spesielt ulykkesutsatt i krysningspunkter. Dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelme en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. Statens vegvesen gjennomfører årlige tellinger av hvor mange syklister som bruker sykkelhjelme. Dette er resultatene for perioden 2006 – 2014 vist i % og fremstilt av Trygg Trafikk:

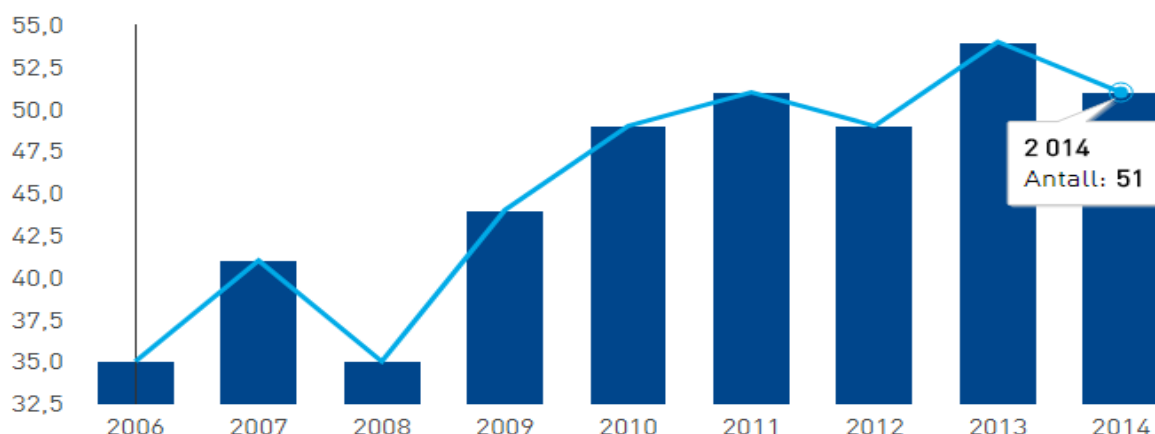


Fig 3.1 Syklister som bruker sykkelhjelme fremstilt i %.

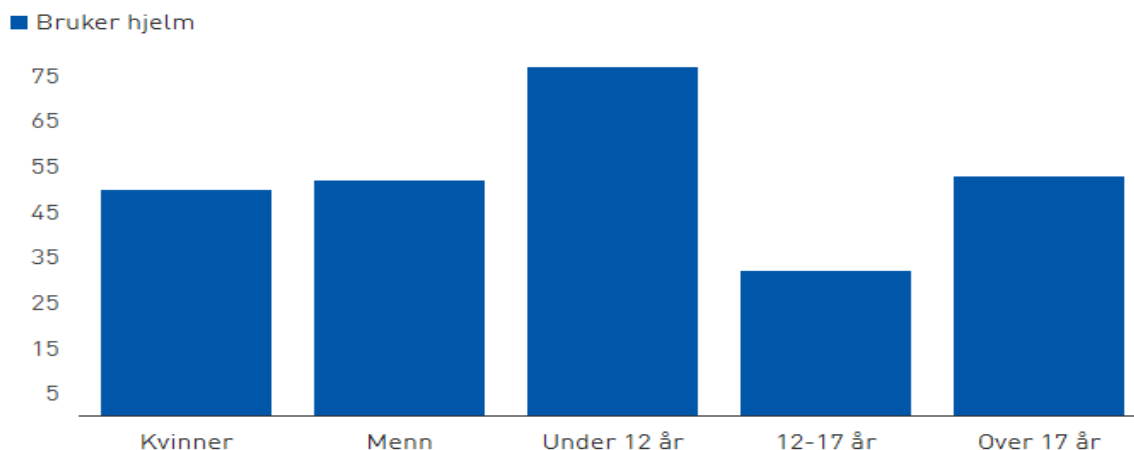


Fig 3.2 Tallene fra 2014 viser at menn er noe flinkere til å bruke hjelme enn kvinner, og at det er stor forskjell mellom aldersgruppene.

Retningslinjer for skoleskyss

Som hovedregel har elever i grunnskolen rett på gratis skoleskyss dersom de har mer enn 4 kilometer skoleveg, for 1. klasse gjeld retten dersom eleven har mer enn 2 kilometer skoleveg. Elever i videregående skole har rett på gratis skoleskyss dersom de har mer enn 6 kilometer skoleveg.

Mer informasjon om skoleskyssordningen kan en finne på Møre og Romsdal fylke sine hjemmesider: www.mrfylke.no/Tenesteomraade/Samferdsel/Skoleskyss. Der finnes det også skyssreglementene.

4. Handlingsplan

4.1. REGISTRERING AV UTRYGGHETSPUNKTER/STREKNINGER

Ved registrering av trafikksikkerheten langs skole- og fritidsveger ble det lagt størst vekt på samarbeid med elevene gjennom en elevoppgave. Elevoppgaven var i de foregående planene og revideringen et forsøk på å få med seg barn og unge i planprosessen. Forskjellige søknader er også innkommet fra privatpersoner, velforeninger og bydelsutvalgene.

4.1.1. Skoleundersøkelse

Det er utarbeidet en kartpresentasjon over skolekretsene i Barnetråkk som viser elevenes veg til/fra skolen og til/fra fritidsoppholdssted o.l. Utrygghetspunktene er også vist i kartet. Disse kartene ligger kronologisk pr. skolekrets i prioriteringslisten.

Kartleggingen av utrygghetspunktene og strekningene gir grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetstiltak.

4.1.2. Registrering i bydelene (ønsker fra andre grupper)

I løpet av forrige planperiode har det kommet inn henvendelser og ønsker om trafikksikkerhetstiltak fra andre grupper enn elevene. De tiltak som ble søkt om av privatpersoner, velforeninger, foreldreutvalg ved skolene, organisasjoner/råd og bydelsutvalg er faglig vurdert. Omsøkte tiltak, eller innspill til tiltak som hadde objektive behov for gjennomføring, er i stor grad plassert i foreslåtte prioriteringsliste for neste planperiode, noe tiltak er allerede gjennomført, og noe er tatt hånd gjennom reguleringssaker.

Noen av tiltakene lar seg ikke dekke av det kommunale nettobudsjett. En betydelig del faller også på Statens vegvesen og Fylkeskommunen. Disse tiltakene vil gjennomføres i samordning med Ålesund kommune og fanges opp gjennom reguleringsplaner og utbygningssavtaler.

Ofte er ønskene fra barna sammenfallende med søknadene som er kommet inn fra andre hold. Tiltakene er samlet i listen under den skolekretsen/bydelen de tilhører.

4.1.3. Liste over utrygghetspunkter i skolekretsene – prioritert av administrasjonen

Administrasjonen har valgt ut tiltakene i følgende liste med bakgrunn i listen av utrygghetssoner fra svarene fra elevene og andre i hver enkelt skolekrets og bydel. De ulike tiltakene er prioritert innad i skolekretsene. Fagenhet for trafikk og miljø søker årlig om så mange tiltak at en klarer å dekke flere skolekretser. Vi har forsøkt å velge ut tiltak som er mulig å gjennomføre og tilpasset dem i denne listen. Dette er en faglig vurdering, så tiltakene kan være forskjellige fra de som er foreslått av elevene og andre.

Prioriteringene ble gjort i forhold til prioriteringskriterier og tilgjengelig økonomisk ramme.

Kriterier for prioritering

Hovedkriterier for prioritering og som har størst innvirkning på trafikksikkerheten er:

- **Ulykker**
Antall politirapporterte ulykker med personskader i perioden 2004 – 2007 påpeker problemsoner.
- **Hastighet**
Skiltet hastighet og virkelig hastighet på vegnettet. Problemsoner (spesielt skoleveger) hvor hastigheten er særlig høy (målt gjennomsnittshastighet betraktelig høyere enn skiltet) representerer størst fare. Dette fordi myke trafikanter har vansker for å bedømme trafikksituasjoner hvor det er biler med særlig høy hastighet. Hvis det ikke finnes tilstrekkelig skilting/markering av overgangsfelt og atskillelse mellom gangarealet og trafikkarealet representerer dette en fare både ved kryssing og langsgående ferdsel.
- **Trafikkmengde**
Representert ved ÅDT = årsdøgnstrafikk. Veger med høy trafikkmengde og uten tilstrekkelig skilting/markering representerer en potensiell fare. Vanskelig å krysse veier med høyt ÅDT, korte tidsluker mellom bilene gjør situasjonene vanskelige å bedømme. For langsgående ferdsel øker farene med økende trafikkmengde der gangareal ikke er tilstrekkelig atskilt fra trafikkarealet.
- **Vegtype og funksjon.**
Vegtype og trafikkbildets sammensetning, blanding av myke og harde trafikanter og deres måte å bruke vegen på, har stor påvirkning for trafikksikkerheten. Hovedveger med blandet funksjon (for eksempel skoleveg og boligveg) blir høyere prioritert enn rene vegtyper som for eksempel rene adkomstveger. Veger med langsgående ferdsel uten fortau eller gang/sykkelveg hvor det generelle trafikkbildet (trafikkvolum, hastighet, vegens bredde, og oversiktighet) har innflytelse på hvor farlig situasjonene oppfattes, vil bli prioritert. Det vurderes komplekse trafikale situasjoner, for eksempel kryssing av veg i eller nært kryss, hvor bilistenes atferdsmønster er mindre forutsigbart. Busslommer hvor mange elever opptrer i flokk kan gi vanskelige vurderinger for den enkelte. Dette fordi det er mange faktorer som tiltrekker seg oppmerksomheten. Dette er også noe som blir tatt med i vurderingen.

4.1.4. Finansieringskilder

Kommunen har en nøkkelrolle i trafikksikkerhetsarbeidet, men mange av sakene som kommunen behandler skal gjennomføres og bekostes (helt eller delvis) av andre organer.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har hovedansvaret for trafikksikkerheten langs veger under sitt myndighet/ansvarsområde og gjennomfører årlig flere trafikksikkerhetstiltak. Enkelte tiltak gjennomføres i samarbeid med og delfinansiering av Ålesund kommune.

Møre og Romsdal fylkeskommune

I realiteten er det kun trafikksikkerhetsmidlene som fylkeskommunen kan bidra med. Får å få fylkesmidler er kravet at kommunen yter 50% av kostnaden. Ålesund kommune søker hvert år om trafikksikkerhetsmidler til gjennomføring av tiltak langs kommunale og fylkeskommunale veger. Trafikksikkerhetsmidler bevilges ikke til tiltak på riksveger.

Ålesund kommune

Et vilkår for å få trafikksikkerhetsmidler er at kommunen har avsatt penger i budsjettet (nettobudsjett). I forrige planperiode ble det avsatt 3 mill per år til trafikksikkerhetstiltak. De budsjetterte midlene ble, ved siden av finansiering av fysiske trafikksikkerhetstiltak, brukt til finansiering av tiltak innen g/s-vegssystem, kollektivtransport, miljø (støyskjerming), trafikkskilting, funksjonshemmedetiltak, fartsreduisering (30 km/t soner og fartsdempere), informasjon og opplæring og flere andre tiltak. I tillegg til egne midler søker kommunen om trafikksikkerhetsmidler fra fylket og får et årlig tilskudd som i gjennomsnitt er 1,0 – 1,5 mill.

4.2. PRIORITERINGSLISTE

Forklaring til prioriteringslista:

OVERSKRIFT I PRIORITERINGSLISTA	FORKLARING
Nr	Løpenummer, et unikt nummer for hvert enkelt tiltak i hele trafikksikkerhetsplanen
Utrygg sone nr	Sammenfallende med nummeret på det tilhørende kartet
Sted	Beskriver hvor tiltaket er geografisk
Farlig moment	Det elevene har nevnt som farlig og/eller administrasjonens oppfatning
Tiltak	Elevenes eller administrasjonens forslag til tiltak
Myndighetshaver	Det kan være en eller flere myndighetshavere på et tiltak. Det er mange steder der det er private som er myndighetshaver. Der har ikke kommunen myndighet til å utføre noe tiltak, men vi kan oppfordre eieren til for eksempel å klippe hekken.
Antall ulykker	Dette er antall politiregistrerte ulykker i perioden 2008-2016. Registreringen/statistikken er hentet fra Statens vegvesens databaser.
Prioritering	Prioriteringsnummer innad i skolekretsen etter det administrasjonen mener er viktigst å få gjennomført.
Kostnadsoverslag	Et grovt forhåndsoverslag i 2016-kroner på kostnadene i forbindelse med realisering av tiltaket.
Gjennomføringsrekkefølge	Satt opp i den rekkefølgen vi tror vi (økonomisk realistisk) klarer å gjennomføre tiltaket innad i skolekretsen. Mange tiltak er svært viktige (har for eksempel prioritering 1) for å forbedre trafikksikkerheten, men vil ta lang tid før de kan realiseres på grunn av store prosjektkostnader. Derfor kan ofte tiltak med prioritering 1 være rangert langt ned i gjennomføringsrekkefølgen.
Kart	Tallreferansen i kartet (oversiktskart pr skolekrets) viser den geografiske plasseringen fra prioriteringslisten. Kartutsnittene er hentet fra prosjekt Barnetråkk og viser elevenes registreringer til/fra skoleveg, til/fra fritidsoppholdssted etc.

-  Sted jeg vil endre
-  Sted jeg unngår
-  Favorittsted

 FARLIG / SKUMMEL

 TRYGG

Fig 4.1 Beskrivelser i kart

4.3. Beskrivelse av tiltak

Etter at trafikksikkerhetsplanen er godkjent vil administrasjonen bruke handlingsplanen til å gjennomføre prioriterte, større tiltak. Små tiltak er gjennomførbare uten tilskudd fra fylke/vegvesen. Handlingsplanen omfatter en rekke forskjellige tiltak som brukes til bedring av trafikksikkerheten. Tiltakene kan deles i to hovedgrupper: Holdningsskapende tiltak og fysiske tiltak.

4.3.1. Holdningsskapende tiltak

Mye kan ordnes med fysiske tiltak, men ofte kan det være lange og tidskrevende saksganger og tunge økonomiske prosjekt som må settes i verk for å få en tilfredsstillende løsning. I mange tilfeller kommer en svært langt med å satse på holdningsendringer. Samfunnsøkonomisk er dette svært fornuftig.

Ut fra utrygghetspunktene som elvene har meldt inn tror vi at mye kan ordnes opp i ved hjelp av holdningsendringer. Dette er noe foreldrene og skolen i samarbeid bør ta tak i. Det er svært viktig at foreldrene tas med i det holdningsskapende arbeidet. Uten deres medvirkning og forståelse har arbeidet liten verdi. Foreldrene er barnas forbilde i trafikken, både med hensyn til å respektere de regler som gjelder, bruk av refleks og sykkelhjelmer m.v.

Eksempel på holdningsskapende aktiviteter ved skolene i forhold til trygghet i trafikken:

- bruk av Trygg Trafikk sitt undervisningsmaterieil
- gjennomføring av gåprøver / sykkelprøver («sykkelknappen»)
- kampanjer for økt bruk av refleks
- kampanjer for økt bruk av sykkelhjelmer
- "Gåbuss"

"Gåbuss" - kampanjen ble gjennomført i forrige planperiode. Vi repeterer Gåbuss som et eksempel på gjennomført tiltak med oppfordring til å gjennomføre liknende i fremtiden.

Gåbuss

Skoleundersøkelsen som vi har gjennomført viser at det er mange barn som går eller sykler til skolen. Likevel er det foreldre som føler det utrygt å la barna gå alene til skolen og kjører dem i stedet.

Ålesund kommune har derfor kommet med en oppfordring til alle skolene i kommunen om å starte "Gåbuss".

"Gåbuss" er en ordning som har som mål å få enda flere til å gå eller sykle trygt til skolen. Ordningen går ut på at en voksen person, familie eller andre, er "bussjåfør" og følger barna til skolen. "Bussjåfør" jobben går for eksempel på omgang blant foreldrene. Selv om det tar litt lenger tid den ene dagen sparer man inn det de andre dagene når andre voksne følger barna.

Gåbusskampanjen har vært aktiv i flere byer i over ett år og resultatene er positive. Flere og flere barn går eller sykler i dag til skolen.

Hvordan komme i gang med "Gåbuss"

- Be skolen om adresselister
- Kontakt foreldre som bor i nærheten
- Avtal et møte og diskuter hvordan dere skal legge det opp. Er dere totalt 5 familier, kan man ha ansvaret for å følge én dag hver
- Bestem et naturlig treffpunkt. Her venter man til alle kommer, og går sammen til skolen. Alternativt er å ha "holdeplasser" hvor barna blir plukket opp av "Gåbuss" på vei til skolen
- Slutter barna til ulike tider, kan en velge å ha "Gåbuss" bare på morgenen
- Be om å få ta opp temaet på foreldermøte

Hvorfor starte "Gåbuss"?

- Sikrere skoleveg
- Mindre forurensning
- En sprekere kropp
- Opplagte skoleelever
- Treffer venner
- Får opplevelser
- Sparer tid på kjøring
- Skaper en bedre trafikksituasjon for alle



4.3.2. Fysiske tiltak

Lokalisering og arealbruk

På lang sikt er dette et av de viktigste virkemidlene i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Arealbruk- og lokalisering vil i hovedsak være styrt gjennom kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner. I kraft av plan- og bygningsloven vil det kunne stilles krav til infrastrukturen (for eksempel gang- og sykkelveger) før utbygging av et område, jf. rekkefølgebestemmelser. En kontinuerlig medvirkning fra trafikkplanleggere og vegdrifere i reguleringsplanarbeid i kommunen er viktig. Saksbehandlingsrutinene mellom virksomhetene er godt samordnet samordnet. På denne måten ivaretas trafikksikkerhet og mulighet for god drift av vegger og gangareal i planleggingen.

Universell utforming

Tilrettelegging av transportsystemet for alle brukergrupper skal være en forutsetning for alle tiltakene som gjennomføres i kommunens handlingsplan. I planleggingen og opparbeidningen av fortau, bussholdeplasser, kollektivterminaler, underganger m.m. skal de tilrettelegges på en slik måte at bevegelsehemmede enkelt kan ta seg frem. Frem til bussholdeplasser kan det for eksempel etableres ledelinjer i brostein som signaliserer bussens stopp. Spesielt i byområder og tettsteder er det viktig å utforme byrommet/gatene på en måte som letter

fremkommeligheten for alle enten der er barnevogner, rullestoler, rullatorer eller blinde/svaksynte. Mange gjennomførte og alle planlagte prosjekt i Ålesund kommune er utført og prosjektert etter dette prinsippet.

Nye gang- og sykkelveger

Bygging av gang- og sykkelveger øker antall gående og syklende, særlig dersom anlegget inngår i en større sammenheng og vedlikeholdes året rundt. Gang- og sykkelveger synes å gi en svak ulykkesreduksjon, men dette varierer sterkt med utformingen av kryssingsstedene. I tillegg til sikkerhetseffekten gir gang- og sykkelveger bedre fremkommelighet og økt velferd både for gående og syklende – og de fungerer som møtested og bindeledd mellom barn og mellom naboer, og som rekreasjons- og mosjonsarena for unge og gamle. Etablering av gang- og sykkelveger gir utvilsomt en positiv helsegevinst.

Fortau

Etablering av fortau synes å gi en svak nedgang i ulykker. I tillegg til utformingen, og vedlikeholdet, og bruken av selve fortausarealet, er det viktig at det legges til rette for gode kryssingssteder, enten det gjelder ved gatehjørner eller langs strekninger. Arealet som fortauet anlegges på kan enten tilhøre bebyggelse (privat) eller det offentlige. Eieren av fortausarealet er ansvarlig for snørydding, renhold og annet vedlikehold.

Busslommer og kollektivtiltak

Arealdisponeringen rundt en busslomme er viktig. Arealet bør være flatt slik at bussen ikke sklir mot passasjerene og at passasjerene ikke sklir inn mot bussen på glatta. Det er viktig av busslommer og snuplasser for buss ved skolene er godt belyst. Radius for etablering av snuplass for buss bør være 26 m i diameter.

For å stimulere til økt sykkelbruk og bruk av kollektivnettet er det viktig å etablere sykkelparkering i forbindelse med bussholdeplasser, gjerne med overbygg.

Fartsregulerende tiltak

Skadeomfanget øker dramatisk med hastighetsnivået i kollisjonsøyeblikket, ikke minst når det gjelder myke trafikanter. Eksempelvis har en fotgjenger 90% sjanse til å overleve en påkjørsel i 30 km/t, mens dersom farten er 50 km/t er fotgjengerens overlevelsessjanse bare 15%. Dette viser hvor viktig det er å få redusert den reelle farten, og ikke bare stole på at skilting eller andre tiltak alene gir det ønskede fartsnivået.

Fartsgrenser

De generelle fartsgrensene i Norge er 80 km/t i spredtbygd strøk og 50 km/t i byer og tettsteder. Ut over dette kan det fastsettes særskilte fartsgrenser for ulike vegtyper/områder. Høy avkjørselstetthet, mange ulykker og lite tilfredsstillende gang- og sykkeltilbud kan føre til at fartsgrensen settes ned. Kommunen har vedtaksmyndigheten for kommunale veger og Statens vegvesen for riks- og fylkesveger.

Uderganger/overganger

Planskilte kryssingssteder gir sterk nedgang i antall ulykker med fotgjengere som skal krysse vegen – dersom anlegget brukes vel og merke. Etablering av undergang/overgang er svært kostbart og plasseringen må planlegges nøye, spesielt med den hensikt at tiltaket ikke blir noen vesentlig omveg. Ellers er det viktig med god sikt, belysning, renhold og slakk stigning. Det er etablert noen underganger i kommunen og det er behov for flere.

Belysning

Vegbelysning anses som et trafikksikkerhetstiltak med stor ulykkesreducerende effekt. Vegbelysning reduserer antall dødsulykker i mørket med ca 65%, antall personskadeulykker med ca 30% og antall materiellskadeulykker med ca 15%. Vegbelysning har større virkning på fotgjengerulykker i mørke, ca 50%, enn på andre ulykker (TØI: trafikksikkerhetshåndbok). Trafikkmengde og ulykkesrisiko er de viktigste vurderingskriteriene som legges til grunn for å etablere vegbelysning. Imidlertid skal alltid gangfelt, underganger, rundkjøringer m.m. være utstyrt med belysning. Beregnet kostnad per lysstolpe er ca. kr. 25.000,- I tillegg kommer driftskostnadene. Dersom veglys etableres, er det viktig med en gjennomført belysning. Fra synet vårt venner seg fra mørke til lys, tar det 1 sekund. Fra lys til mørke, tar det ca. en halv time før fullt nattesyn kommer i funksjon. Det er derfor viktig med sammenhengende lysrekker fremfor enkeltpunkter.

Frisikt

I alle vegkryss og avkjørsler skal det etableres en frisiktlinje. Denne skal sikre tilstrekkelig sikt ut i møtende veg. Frisiktlinjen varierer etter vegtype. Innen frisiktlinjen er det ikke tillatt med beplantning eller andre installasjoner høyere enn 0,5m over gateplanet til tilstøtende veg.

Overgangsfelt

Vanlige overgangsfelt synes å føre til økning i antall ulykker, både for fotgjengere og biler (påkjøring bakfra). Undersøkelser viser at fotgjengerulykker øker med 28% ved etablering av overgangsfelt. Dersom overgangsfelt imidlertid opphøyes eller belysningen bedres oppnås en viss ulykkesreduksjon.

Kriteriene for etablering av overgangsfelt er bl.a. knyttet til fartsgrense, trafikkmengde og antall kryssende fotgjengere. De formelle kravene til etablering av overgangsfelt er relativt detaljerte. For eksempel setter vegnormalen krav om minimum 200 biler og 25 fotgjengere i rushtimen ved 50 km/t. Ved 60 km/t er minimumskravet 100 biler og 25 fotgjengere i rushtimen.

Drift og vedlikehold

Kommunen har ansvar for drift og vedlikehold av kommunale veger. Pr. 01.01.2017 hadde kommunens driftsforvaltning ansvar for vedlikehold for over 200 km kjøreveg og 60 km gang- og sykkelveg. Med vedlikehold menes siktforbedring, reasfaltering, brøyting, strøing m.m. Dette er rene driftstiltak som ikke kommer med i selve handlingsplanen.

Klipping av busker og trær er noe svært mange av elevene, foreldre og andre har nevnt som tiltak som kan forbedre trafikksikkerheten. Manglende nedskjæring av busker og trær i siktsonene i tilknytning til kryss er et stort problem i kommunen og representere en stor trafikkfare for mange.

Virksomhet for veg, anlegg og park har en årlig kampanje der de oppfordrer innbyggerne til å passe bedre på om busker og trær i hagene overskrider frisiktlinjene, men har dessverre ikke ressurser til å rekke over mer enn en begrenset del. I svært mange av tilfellene skal det lite til for å bedre forholdene. Vegmyndighetene kan, med hjemmel i lovverket, klippe bort trafikkfellene, men dette krever forholdsvis store ressurser.

Skoleområder

Når det gjelder utbedring på selve skoleområdene så ligger dette utenfor Virksomhet for veg, anlegg og park sitt ansvarsområde. Dette er Ålesund Kommunale Eiendom KF sitt ansvarsområde og blir dermed ikke nærmere omtalt i denne rapporten.

Skoleveger

Når det gjelder tiltak på og langs skoleveger i kommunen er det mange tiltak som ble gjennomført i tidligere planperioden, men er det flere som gjenstår. De fleste skolene har uttrykt behov for gang- og sykkelveger innenfor sine opptaksområder. Ellers så er hekker og busker som hindrer sikt i kryss en gjennomgående utrygghetsparameter.

Kriterier for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak i byer og tettsteder

Vegdirektoratet har fastsatt kriterier for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak i byer og tettsteder. Formålet med kriteriene er at antall skadde og drepte skal reduseres gjennom en reduksjon av fartsnivået. Samtidig er det lagt vekt på at redusert fartsnivå også vil gi bedre miljø. Det er vanskelig å etablere en vegutforming som sammen med omgivelsene alene gir trafikantene god nok informasjon om hvilket fartsnivå som er det riktige. Derfor vil det være nødvendig å skilte fartsgrenser for å ivareta hensynet til sikkerhet og miljø.

Kriteriene legger følgende til grunn:

Fartsgrense	Bruksområde
30 km/t	Brukes i første rekke på atkomstveger i boligområder og sentrumsområder, men kan også unntaksvik brukes på hoved- og samleveger i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering i forhold til motorisert trafikk
40 km/t	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet
60 km/t	Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.

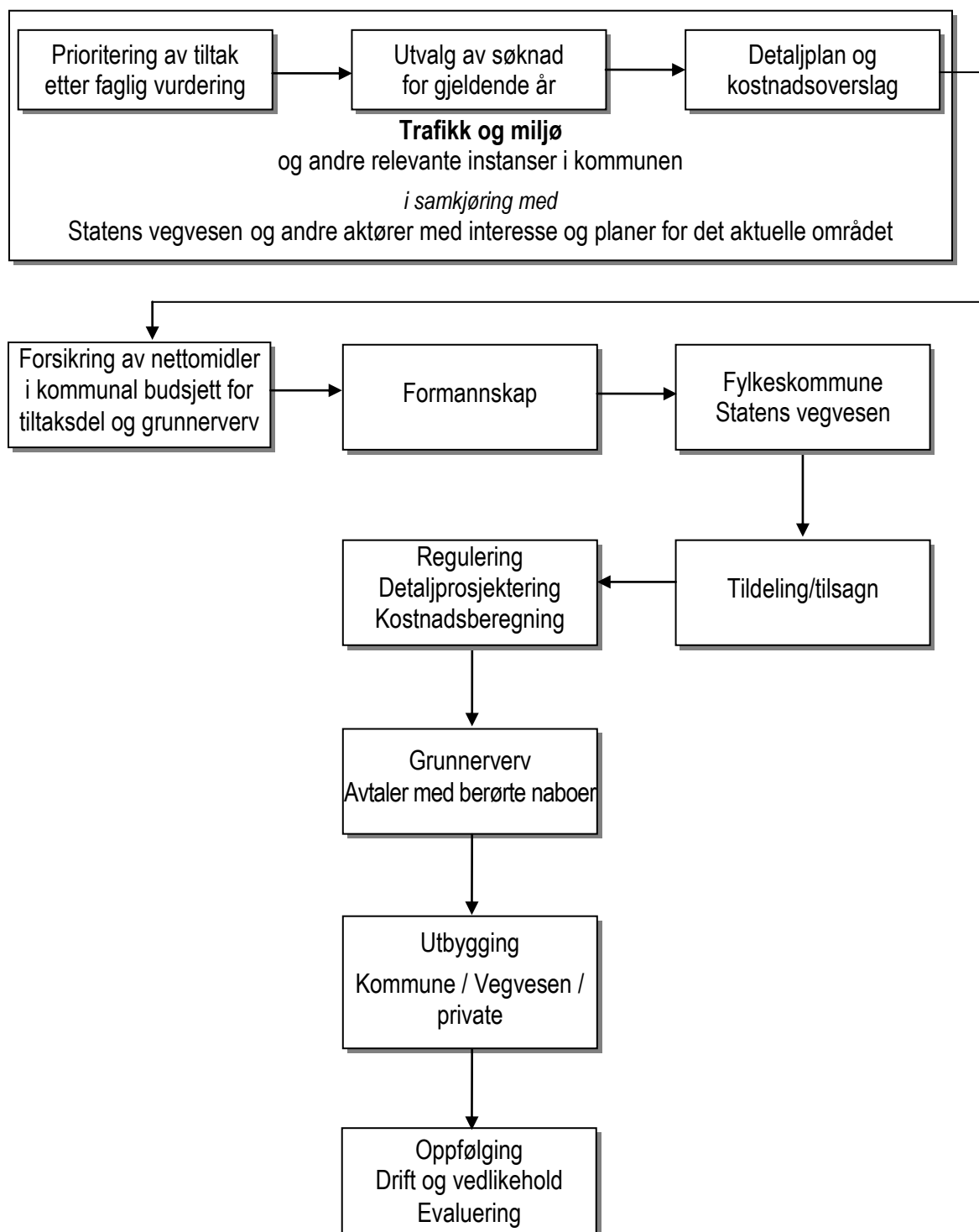
Forutsetningene for fartsgrensekriteriene er at fartsgrensene skal respekteres i akseptabel grad. Erfaring viser at dette ofte ikke er tilfelle ved fartsgrenser lavere enn 50 km/t. I utgangspunktet bør det derfor brukes fysiske fartsdempende tiltak der hvor skiltet fartsgrense 30 km/t eller 30-sone ikke kan forventes å gi tilstrekkelig virkning, eller der fartsmålinger viser at det er behov for fartsdempende tiltak. Fartsdempende tiltak skal utformes slik at de er i samsvar med den aktuelle fartsgrensen. I praksis anvendes som regel en eller annen form for humper, men også andre typer tiltak kan være aktuelle i spesielle tilfeller.

Kriteriene er bindende for Statens vegvesen på riksveger, og gjøres også bindende for fartsgrensevedtak på fylkesveger. Kriteriene er ikke bindende for kommunene på kommunal veg. Kommunene oppfordres imidlertid sterkt til å følge kriteriene for fartsgrenser og fartsdempende tiltak. Der områder med fartsgrensesone 30 km/t omfatter riksveg, fylkesveg eller privat veg unntatt kommunal veg, har Statens vegvesen skiltmyndighet for fartssonereguleringen. I slike tilfeller forutsettes det at Statens vegvesen sørger for at kriteriene for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak blir oppfylt.

Kommunen mener kriteriene er et godt verktøy for å redusere fartsnivået i byen og tettsteder og legger dem til grunn i trafikksikkerhetsarbeidet. Med de store variasjoner en har i vegsystem, omgivelser og aktiviteter kan kriteriene aldri bli entydige for alle situasjoner. Kommunen må derfor ha åpning for skjønnsmessige vurderinger, både med hensyn til fastsetting av fartsgrenser og bruk av fysiske fartsdempende tiltak.

4.3.3. Rutiner for planlegging, oppfølging og gjennomføring av tiltakene

Skjematisk fremstilling av saksgang for trafikksikkerhetsprosjekt:



4.3.4 Detaljplaner / grunnerverv / vedlikehold

Detaljplaner

Når det er gitt bevilgning til de aktuelle tiltakene, utarbeides en detaljplan for prosjektene med detaljert kostnadsoverslag. Detaljplanene for prosjektene langs riks- og fylkesveg godkjennes av Statens vegvesen. Det er fagenhet for trafikk og miljø som står ansvarlig for planlegging og styring av trafikksikkerhetsprosjektene.

Ålesund kommune har i dag faste rutiner for behandling av trafikksikkerhetssaker og søknader til trafikksikkerhetstiltak. Team på to ingeniører tar seg av alle prosjektfaser for de aktuelle tiltak (fra utvalg av tiltak, detaljplaner med kostnadsoverslag, søknader, prosjektering/prosjekt- og økonomistyring til overtagelse av ferdig anlegg).

Gjennom årene har prosjektene blitt stadig større og mer kompliserte. Dette krever større bruk av tilgjengelige resurser og lengre prosjektering og behandlingstid enn for noen år siden. Større prosjekter der det må utarbeides mer krevende anbudsdokumenter kan muligens settes bort til private konsulentkontor, med prosjektene krever likevel stor bruk av tilgjengelige ressurser (prosjekt- og økonomistyring, koordinering, byggemøter, rapportering ol.).

Grunnerverv

Grunnerverv blir som regel igangsatt så snart det er bevilget midler til prosjektet. Er tiltaket i samsvar med reguleringsplanen, er det ofte enkelt å få avdelingen for Grunn til å skaffe hånd om nødvendig areal. Der det ikke foreligger reguleringsplan kan det ofte ta lang tid for å få igangsatt prosjektet, spesielt fordi arealet som skal erverves ikke er avklart før detaljplanen er ferdig.

Kostnadene med grunnerverv har ofte blitt finansiert av kommunen fra en konto som er avsatt for å dekke uforutsette grunnerverv i forbindelse med vegbygging. Ved henvendelse til Statens Vegvesen med spørsmålet, blir det opplyst at det som hovedregel er forutsatt at kommunen står for kostnadene med erverv av grunn, men at det i spesielle tilfeller kan søkes om å få disse kostnadene med i de totale projektkostnadene. Det er derfor ønskelig at det avsettes midler til finansiering av grunnerverv til denne typen tiltak.

Vedlikehold for gang / sykkelveg / fortau

Statens Vegvesen har vedlikeholdsansvaret for fortau / gang- og sykkelveger langs riksveger i Ålesund kommune. I sentrum av Ålesund utfører kommunen vedlikeholdet av gangveger og fortau for vegvesenet mot et driftsvederlag, dette gjelder for eksempel strekningen fra Meierikaia til Skateflua.

Gang- og sykkelveger langs fylkesveger vedlikeholdes av kommunen på lik linje med vedlikeholdet langs kommunale veger.

I sentrumsområder har eieren av bygninger som har fortau mot vegen ansvar for sommer og vintervedlikehold.

Det som er spesielt viktig å informere om i denne sammenheng er ansvaret som huseiere har i henhold til politivedtektene i Ålesund kommune (ikrafttredelse 17.2.2017). Der står det blant annet følgende paragrafer som omhandler plikter som hus-/grunneier har i forhold til

fortau:**§ 1-1 Offentlig sted**

Med offentlig sted menes gate, veg, her medregnet fortau, sti, park, torg e.l., plass, bro, brygge, kai, strand, anlegg eller annet sted der det er allmenn ferdsel eller som er bestemt for allmenn ferdsel.

§ 3-3 Avsperring av fortau mv.

Er det påkrevet på grunn av byggearbeid e.l. at en gate, veg eller offentlig sted blir helt eller delvis sperret for et begrenset tidsrom, må det på forhånd innhentes tillatelse fra politiet, som i tilfelle fastsetter nærmere vilkår.

§ 3-7 Avvisere

Når snø eller is truer med å falle fra tak mot offentlig sted, skal eier, fester, leier eller bestyrer straks sette opp avvisere som gjør det tydelig at ferdselen er forbundet med fare eller ulempe og snarest sørge for at taket blir ryddet. Avsperringene skal være tydelig merket med opplysning om at ferdselen er forbundet med fare eller ulempe.

§ 5-2 Renhold og vannavløp

Eier av hus eller grunn mot offentlig sted i tettbygd og bymessig strøk plikter og sørge for renhold av fortau og rennestein i samsvar med lokal sedvane og utenfor tettbygd eller bymessig strøk også rengjøring av lys- og luftegraver i umiddelbar tilknytning til eiendommen. Renholdet skal utføres slik at det blir til minst mulig ulempe for den alminnelige ferdsel. Oppsop skal straks fjernes.

Eier av hus eller grunn mot offentlig sted skal sørge for at vannavløp i fortau, rennestein, grøft e.l. holdes åpne.

§ 5-3 Snøfall, rydde- og strøplikt.

Eier av hus eller grunn mot offentlig sted i tettbygd eller bymessig strøk plikter å rydde fiortauet utenfor eiendommen for snø etter snøfall. Snøen skal legges ved fortauskanten og ikke i kjørebane eller rennesteinen slik at sluker tettes. Det må også tilrettelegges slik at snø på fortauskant ikke er til hinder for handikapparkeringsplassene.

Eier av hus eller grunn mot offentlig sted innenfor tettbygd eller bymessig strøk plikter å strø fortauet utenfor eiendommen når det er glatt.

Dette regelverket er fortsatt for lite kjent for huseierne, spesielt etter den hyppige utparselleringen av leiligheter i bygårder som har skjedd i de senere årene, samtidig som politiet har lite ressurser til å informere og håndheve dette regelverket. Det bør derfor skapes en holdningsendring vedrørende dette forholdet.

Vintervedlikehold

Statens vegvesen har lagt opp en mal for vintervedlikehold av gang - sykkelveger og fortau som de har ansvar for. Der er det fastsatt tidspunkt for når gangvegene skal være ryddet, uavhengig av mengde med snø som legger seg.

Ålesund kommune må passe på de plikter, i forhold til politivedtektene, som hviler på de kommunale eiendommene. Vinterstid skal kommunale fortau ryddes og strøes på lik linje med de private fortauene. Ryddige fortau om vinteren vil øke sikkerheten både for eldre og andre deler av befolkningen.

Fortau langs kommunale veger blir i dag som oftest brøytet etter at rydding av vegbanen er unnagjort.

Det kan derfor ta en tid før fortauene er ryddet, avhengig av beliggenheten i forhold til utgangspunktet på brøyteroden. Brøytemannskapet skal rykke ut når det har kommet 5 cm snø. Denne prioriteringen bør kommunen se på og egne brøytemannskap som kun tar seg av fortau bør vurderes etablert.

Standardvedlikehold

Det er utført registreringer av fortau/gangvegnettet som kommunen har vedlikeholdsansvar for.

Vedlikehold av fortau og gangvegnettet er innarbeidet i arbeidsplaner på lik linje som for bilveger.

Det er liten tvil om at det samfunnsøkonomisk er mye å spare ved å forebygge uhell som kan oppstå på grunn av hull i fortauene, løse kantsteiner og glatte fortau.

5. Eksempler på arbeidsform ved skoler, bydelsutvalg eller enkeltpersoner/grupper

5.1. Eksempler fra første planperioden

I trafikksikkerhetsplanen vedtatt i 1999 ble det vist et par eksempler av trafikksikkerhetsarbeid som ble gjort ved forskjellige skoler og bydelsutvalg.

FAU ved Blindheim barneskole har i 1996 utarbeidet rapporten "Trygging av skolevegen for barna ved Blindheim skole". Rapporten som viste arbeidsformen til FAU ved Blindheim skole fulgte den vedtatte Trafikksikkerhetsplanen som eget vedlegg.

På bakgrunn av rapporten har FAU ved Blindheim skole påpekt overfor kommunen mangler ved trafikksikkerheten i sin skolekrets, og man kan trygt si at det har gitt resultater i form av tiltak som er innarbeidet i den vedtatte Trafikksikkerhetsplan.

Flere av de tiltak som ble nevnt i rapporten er allerede gjennomført, men dessverre er det fremdeles flere som venter på tur.

Indre Borgund Bydelsutvalg hadde en arbeidsform i trafikkaker som sto som eksempel for andre bydelsutvalg. I samarbeid med Ålesund kommune har bydelsutvalget prioritert trafikksikkerhetstiltak som bør utføres på den delen av RV 60 som går gjennom bydelen. Resultatet var at det tiltaket som ble prioritert som nr. 1, bygging av gangveg fra Nedregotten til Terøy byggefelt, er utført.

Prioritert som nr. 2 var bygging av gangbro over Rv 60 ved tidligere Blindheim klubbhus. Byggingen av gangbroen ble tatt opp i forbindelse med regulering og utbygging av Blindheimshallen og det ble regulert gang- og sykkelvegsystem rundt den fremtidige broen. Ålesund kommune har siden da søkt om midler til dette tiltaket fra fylkeskommunen hvert år. Dessverre viste det seg tidlig at tiltaket innebærer så høye kostnader at det var ikke mulig å finansiere den gjennom den vanlige trafikksikkerhetsordningen.

Siden 2006 har kommunen hatt samtaler med de to lokale, store utbyggerne Planor AS og Norhus AS, som er interesserte i utbygging av området nord for Rv 60, og Statens vegvesen. Etter midlertidige avtaler har en her kommet frem til en felles finansiering av gangbroa og tilstøtende gangsystem.

5.2. Eksempler fra forrige planperioden

I oktober 2008 har **FAU ved Blindheim skole i samarbeid med Borgund bydelsutvalg** igjen utarbeidet en detaljert rapport om trafikksikkerhet langs vegene i deres krets. Rapporten ble brukt som bakgrunn for et folkemøte 27.10.2008 hvor det ble invitert politikere og representanter fra kommune og vegvesen.

Tema for møtet var: "Trafikksikkerheten i Vegsund/Blindheimområdet: Fortau – gangstier – sykkelstier – innkjøring til hovedveg – kryssing av hovedveg – tilførselsveger".

Det som ble avklart på møtet var blant annet ansvarsfordeling mellom kommunen og Statens vegvesen, gjennomførbarhet, prosesser o.l. på ulike tiltak. Alle problemer, ønsker og forslag som ble rapportert eller nevnt på møtet ble enten formidlet videre i administrasjonen eller innarbeidet i denne trafikksikkerhetsplanen som en del av Blindheim barneskolekrets.

Kommunen utfordrer FAU ved andre skoler og andre bydelsutvalg til å gjøre det samme.