



# RAUMA KOMMUNE

## TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2021-2024



# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

## RAUMA KOMMUNE 2021-2024

**Oppdragsnavn:** Trafikksikkerhetsplan Rauma kommune  
**Oppdragsnummer:** 5206045  
**Oppdragsgiver:** Rauma kommune v/Eivind Myklebostad  
**Konsulent:** Norconsult, hovedansvar Håvard Parr Dimmen  
**Forside:** Norconsult



## FORORD

God trafikk sikkerhet handler om at alle skal ha muligheten til å ferdes trygt i trafikken, uavhengig av om man er ung eller gammel. Om man ferdes som myk trafikant eller bilist.

Rauma er et trafikknutepunkt i fylket. Med E136 og fylkesveier har vi mye gjennomgangstrafikk, og vi har turistattraksjoner som gir oss økt trafikk om sommeren.



Kommunen har selv ansvaret for investering, drift, vedlikehold og trafikk sikring av det kommunale veinettet, med om lag 120 km vei.

Kommunen skal gjennom trafikk sikkerhetsplan og ulike tiltak bidra til trygg ferdsel for alle, og målet med plana er å unngå alvorlige ulykker, begrense skader og redde liv. Økt trygghet der vi ferdes i hverdagen kan også bidra til bedre livskvalitet og økt trivsel. Trafikk sikkerhetsarbeid er viktig for folkehelse, gjennom tilrettelegging for at vi i større grad skal velge å gå og sykle når vi kan.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Trafikk sikkerhetsplanen er forankret i kommuneplanens samfunns- og arealdel, og ressurser som brukes til trafikk sikkerhetsarbeid skal synliggjøres i kommunens økonomiplan.

Det blir godt å få erstattet trafikk sikkerhetsplanen fra år 2000 med 2021-versjonen, som tar hensyn til endringer i aktivitet, bosetting og trafikk mønster. Handlingsplanen til trafikk sikkerhetsplanen er et eget vedlegg som heretter skal rulleres hvert år.

Avdeling for kommunalteknikk, ved Eivind Myklebostad og Simon Søvik, har med bidrag fra Norconsult, utarbeidet ei plan som tar disse hensynene. Gjennom høring har den fått innspill fra lokalsamfunnet, og blir nok et godt verktøy for ulike aktører og beslutningstakere for å nå visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.

Yvonne Wold, ordfører



## Innhold

1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....	1
1.1 Innledning .....	1
1.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet .....	2
1.3 Trafikksikkerhetsarbeidet i Rauma .....	3
2 TRAFIKK OG ULYKKER I RAUMA .....	4
2.1 Vegnett .....	5
2.2 Planarbeid og arealbruk .....	6
2.3 Trafikkulykker .....	6
3 Visjoner mål og tiltak .....	14
3.1 Organisatoriske og holdningsskapende tiltak .....	14
3.2 Ansvar for fysiske tiltak .....	14
3.3 Grunnlag for prioritering av fysiske tiltak, omtale av noen tema .....	15
4 HANDLINGSPLAN .....	20
4.1 Handlingsplan for de enkelte sektorene i Rauma kommune .....	20
4.2 Prioritering av vegtiltak .....	21
5 VEDLEGGSOVERSIKT .....	28



# 1 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

## 1.1 Innledning

I internasjonal sammenheng er Norge i dag verdensmestere i trafiksikkerhet på veg. Mye av æren for dette tilskrives det målrettede arbeidet som er gjennomført etter at Stortinget i 2002 vedtok en Nullvisjon. Dette er en visjon om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Samtidig har også flere andre samfunnsområder fått sin nullvisjon, og det er en generell trend at dagens samfunn ikke aksepterer like stor risiko for ulykker og uønskede hendelser som tidligere.

Nullvisjonen har tre grunnpilarer:

**FAKTABOKS 1.1 - Nullvisjonens tre grunnpilarer**



**DREPTE**

**HARDT SKADDE**

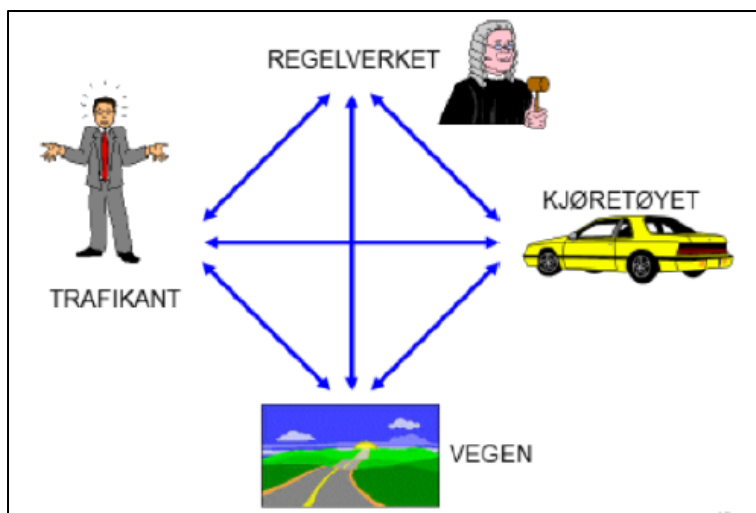
**ETIKK.** Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

**VITENSKAPELIGHET.** Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

**ANSVAR.** Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

Figur 1 Grunnpilarene i Nullvisjonen (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021)

For å forstå sammenhengene og til enhver tid gjøre de rette tiltakene har det også vært en modningsprosess der en har fått økende oppmerksomhet på de ulike aktørene sine roller i trafikkssystemet.



Figur 2 Samspillet mellom ulike aktører i trafikksystemet (Statens vegvesen)

## 1.2 Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

I forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan (NTP) og handlingsplan for fireårsperioden, kommer det også en Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. I denne planen gjengis det hvilke tiltak ulike aktører skal jobbe konkret og målrettet med i handlingsplanperioden. Følgende aktører har samarbeidet om tiltaksplanen for 2018-2021:

- Statens vegvesen
- Politiet
- Trygg Trafikk
- Utdanningsdirektoratet
- Helsedirektoratet
- Kommunenes sentralforbund

Tiltaksplanen inneholder 136 tiltak som aktørene skal jobbe med i løpet av planperioden, jf. neste figur:



Figur 3 Tiltak og etappemål mot 2030 (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018-2021)

Tiltaksplanen skal være tilpasset de ulike aktørenes budsjetter og planer, og skal kunne vises i hvilke føringer og prioriteringer som blir gjort. Og det innebærer at flere av kommunens avdelinger kan ha dialog om trafikksikkerhet når de er i kontakt med disse aktørene på lokalt, regionalt eller lokalt plan.



Fylkene har fått en viktigere og mer synlig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet etter 2020 ved opphør av sams vegadministrasjon. I den sammenheng burde nok Fylkets trafikksikkerhetsplan "Trafikktryggingstrategi Møre og Romsdal 2013-2022" også vært revidert.

Som vist innledningsvis ser en tydelig at

- **Ansvar og forventninger til trafikksikkerhetsarbeidet omhandler mer enn fysiske tiltak på vegnettet.**

### 1.3 Trafikksikkerhetsarbeidet i Rauma

Trafikksikkerhetsplanen for Rauma er en kommunal temaplan som blant annet er omtalt i kommunal planstrategi 2020-2023.

Forrige trafikksikkerhetsplan for Rauma kommune var for perioden 2001-2004, og kommunen har behov for oppdatering og revisjon av planen, blant annet for å kunne tilfredstille krav om oppdatert plan for å få støtte til trafikksikkerhetstiltak.

Oppstart av planarbeidet med innbydelse om å komme med innspill til planen ble kunngjort på kommunens hjemmesider, sosiale medier og i Åndalsnes avis den 12.09.2020 med frist for innspill 30.09.2020.



**Oppstart av revidering av kommunens trafikksikkerhetsplan**

Rauma kommune varsler herved oppstart av revisjon av kommunens trafikksikkerhetsplan. Gjeldende trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av kommunestyret i 2001. Planen skal nå revideres for en fireårsperiode, 2021-2024. Det er nå anledning til å komme med innspill til arbeidet og forslag til trafikksikkerhetstiltak.

Kommunen ønsker å få innspill når det gjelder alle forhold som innbyggerne, organisasjoner, næringslivet mv. er opptatt av i forbindelse med trafikksikkerhet. Dette kan være både fartsgrenser/skiltning, trafikkfarlige punkt/strekninger, behov for fortau og gang-/sykkelveger, fysiske tiltak for å redusere hastighet, siktbredrende tiltak, vegomlegging, vegutvidelse, belysning, busslommer, følgjengerkryssinger, skoleskyssoordning, opplæring/holdningsarbeid mv.

Du kan finne gjeldende Trafikksikkerhetsplan på Rauma kommunes hjemmeside.

Trafikksikkerhetsplanen skal vedtas av kommunestyret.

**Innspill**

Innspill merkes «Trafikksikkerhetsplan» og sendes inn via vårt elektroniske skjema. Informasjon ligger under høringer på rauma.kommune.no.

**Frist for innspill: 30.09.20.**

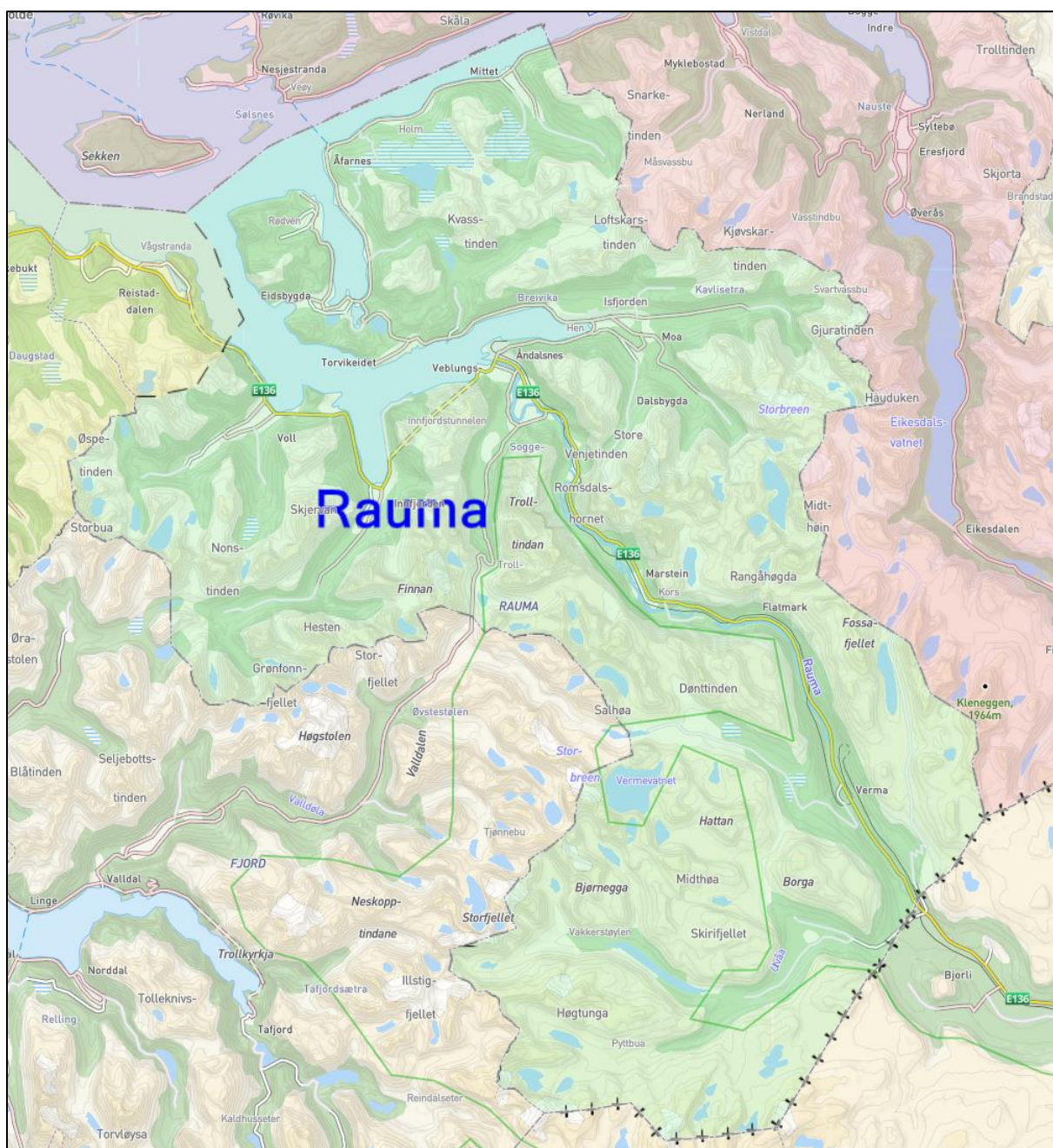
 Følg Rauma kommune

 Verdens beste kommune for naturglade mennesker!

Arbeidet har vært ledet av Rauma kommune v/Eivind Myklebostad og Simon Søvik og med Norconsult som rådgiver.

Etter varsel om oppstart har det kommet inn 17 tilbakemeldinger. I hovedsak dreide tilbakemeldingene seg om fysiske tiltak på vegnettet. Tilbakemeldingene er oppsummert i vedlegg til trafikksikkerhetsplanen, og gjengitt i grunnlag for prioritering av vegtiltak.

## 2 TRAFIKK OG ULYKKER I RAUMA



*Rauma kommune pr januar 2021 (kilde: kommunekart.com)*



## 2.1 Vegnett

### Statlig vegnett (ca. 70 km):

E136 er ofte omtalt som "Eksportvegen", og særpreges av relativt høy andel tungtransport. Om lag 25% av all registrert trafikk er "lange" kjøretøy, mens landsgjennomsnittet er ca. 10%. Vest for Åndalsnes tilsvarer dette ca. 450 tungbiler, mens det i Romsdalen er ca. 550 tunge i et gjennomsnittsdøgn. Samtidig binder vegen sammen viktige tettsteder i kommunen. Gjennomsnittlig total trafikkmengde (ÅDT) i 2019 er på ca. 1800 – 2200 kjt/døgn.

### Fylkeskommunalt vegnett:

Fylkesvegnettet er inndelt i primære og sekundære fylkesveger. Primærvegene er de gamle nummererte riksvegrutene (hvite vegnummer) som har beholdt sine nasjonale nummer fra før 2010.

#### Primære fylkesveger (ca. 65 km):

Fv. 63 er Nasjonal turistveg, og trafikken på vegen gjenspeiler dette. Øvre del (svingene) er vinterstengt fra første større snøfall til ca. 1. juni. I sommermånedene (juni-august) er det ca. 1200 kjøretøy pr døgn (2019) i selve Trollstigen.

Fv. 64 er en viktig primær fylkesveg, og er forbindelsen mellom Åndalsnes og Molde fra kryss mellom E136 ved Åndalsnes og Åfarnes ferjekai. Ved Åndalsnes er gjennomsnittlig døgntrafikk over året (ÅDT 2019) ca. 6000, ca. 4000 mellom Åndalsnes og Isfjorden, og ca. 2000 videre nordover til Åfarnes. Også denne vegen har relativt høy tungbilandel, ca. 300 pr døgn mellom Isfjorden og Åfarnes.

Fv. 660 er forbindelsen mellom Åfarnes ferjekai og fv. 62. Kommunegrense Molde er like øst for Mittet. ÅDT på strekninga er angitt til å være i overkant av 400.

#### Sekundære fylkesveger (ca. 65 km):

Vegene er listet opp under med henvisning til hvor i kommunen vegen ligger.

- Fv. 5988 Skarvegen / Bruasetvegen, *Måndalen*
- Fv. 5990 Berillvegen, *Innfjorden*
- Fv. 5992 Gryttenvegen, *Åndalsnes*
- Fv. 5994 Hensvegen / Toklevegen, *Isfjorden*
- Fv. 5996 Remmabrautvegen, *Isfjorden*
- Fv. 5998 Grøvdalsvegen, *Isfjorden*
- FV. 6000 Dalsbygdvegen, *Isfjorden*
- FV. 6002 Torvikeidet, *Eid*
- Fv. 6004 Norvikvegen, *Eid*
- Fv. 6006 Rødvenvegen, *Eid*
- Fv. 6008 Dalevegen, *Mittet*

Av disse vegene er det fylkesvegene 5986, 5992, 5994, 5998 og fv 6004 som har mest trafikk med gjennomsnittlig årsdøgntrafikk på over 300.

Som en del av kommunegrensejustering ble fv. 5986 Vågstrandvegen overført til Vestnes kommune fra 2021.



## Kommunalt (og privat) vegnett

Rauma kommune har utarbeidet Hovedplan veg 2020-2027. Planen gir oversikt over det kommunale vegnettet med kategorisering, tilstand og prioritering av tiltak. I arbeidet ble følgende registrert:

- Lengde- og breddemåling
- Dekketype og ev. skifte av dekke asfalt/grus
- Vegkategori (se tabell under)
- Tilstand
- Årsdøgntrafikk (ÅDT)
- Anbefalt tillatt aksellast (bruksklasse) for hver veg

Tabell 1 Kommunalt vegnett i Rauma (Hovedplan veg Rauma kommune 2020-2027, kap. 5)

Vegkategori	Antall veger *	Lengde (km)
Hovedveger	6	4,1
Samleveger	43	17,6
Adkomstveger	205	87,7
Gang- og sykkelveger	35	9,0
Fortau	72	17,3
Sum	361	135,7

*Merknad \* En veg kan være inndelt i flere vegkategorier og flere dekketyper.*

På en skala fra 1 (svært dårlig tilstand) til 5 (svært god tilstand) er gjennomsnittet for vegene i Rauma fått verdien 4,2 (ref. Hovedplan veg, kap. 5.1).

## 2.2 Planarbeid og arealbruk

Siste åra har det ikke blitt gjennomført store enkeltutbygginger som har medført vesentlig endring i arealbruk eller trafikkmønster. Sør og vest for Åndalsnes sentrum har områdene hatt en viss transformasjon fra industri/næring/kontor til også å omfatte mer detaljhandel.

I selve sentrum er det jobbet en del med oppgradering av gatenettet i henhold til plan og nye tiltak.

Planmessig vil ny vegløsning for E136 ved Veblungsnes få stor betydning for nærmiljøet der.

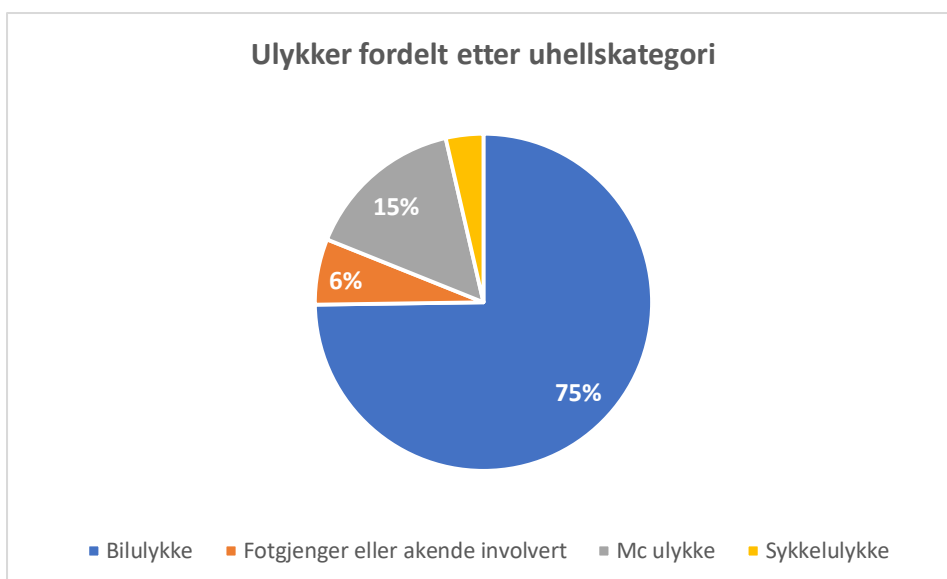
## 2.3 Trafikkulykker

Vegnettet, kjøretøyene og trafikkmønsteret endrer seg over tid. En bør derfor være forsiktig med å bruke for lang tidsperiode i analysesammenheng. Samtidig blir det da et mindre datagrunnlag, noe som medfører at tilfeldigheter i forbindelse med ulykkene gir utslag i en detaljanalyse på spesielle faktorer. Det er valgt en analyseperiode på 10 år for å kunne si noe om hovedtrekk og trender i ulykkesbildet.

I Rauma kommune ble det i perioden 2010-2019 (10 år) registrert 111 politirapporterte trafikkulykker med personskade. 125 personer ble drept eller skadd i ulykkene.

Etter uhellskategori fordelte ulykkene seg som vist i neste figur og tabell:





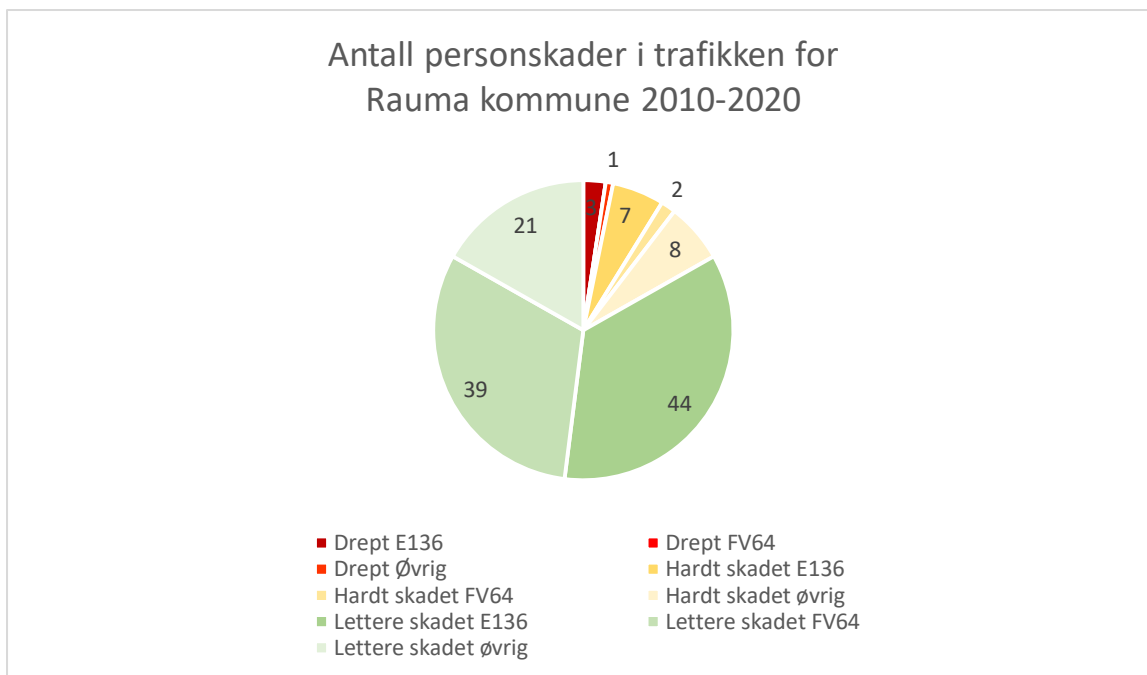
Figur 4 Ulykker fordelt etter uhellskategori

Tabell 2 Antall ulykker etter uhellskategori

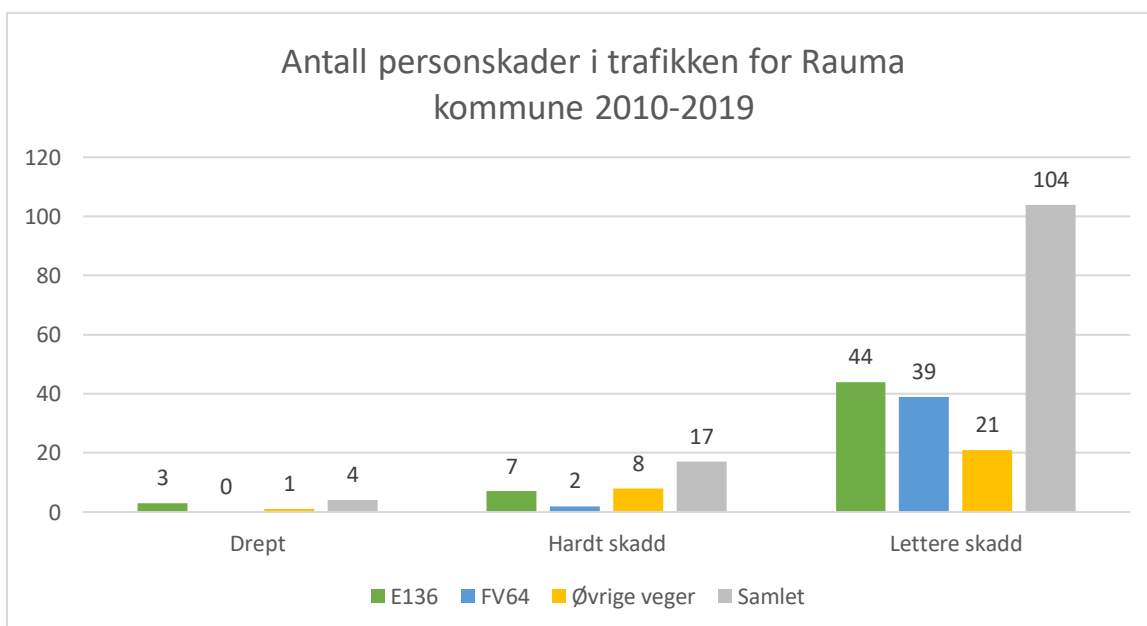
Uhellskategori	Antall ulykker
Bilulykke	83
MC-ulykke	17
Sykkelulykke	4
Fotgjenger eller akende involvert	7
<b>SUM</b>	<b>111</b>

- Utforkjøring på rettstreking/i kurve og møteulykker dominerer. 95 av de personskadde/drepte var i forbindelse med ulykker på E136 eller fv. 64.
- Årlig antall har variert fra 18 (2014) til 3 (2018). Den generelle ulykkesnedgangen i Norge i samme periode gjenspeiles også for Rauma kommune. Det var 63 personskadeulykker i 2010-2014, og 48 personskadeulykker i 2015-2019.
- Juni, juli og august er månedene med flest ulykker (42 %). Med mye turisttrafikk og ukjente trafikanter er dette ikke uventet. For eksempel har E136 og fv. 64 mest trafikk i denne perioden.
- 26 % av ulykkene har skjedd i helgene (lørdag og søndag), mens onsdag er den hverdagen med flest ulykker. Både E136 og fv. 64 har mye helgetrafikk, og ut fra trafikkmengde på vegene ser en ikke en tendens til at helgeulykker er overrepresentert.
- E136 har 38 % av ulykkene, og tunge kjøretøy har vært involvert i omtrent hver 4. ulykke. Ut fra trafikkregistreringer på E136 er dette omtrent samme andel tunge kjøretøy som kjører E136. Tungbilulykker på E136 ser dermed ikke ut til å være overrepresentert.

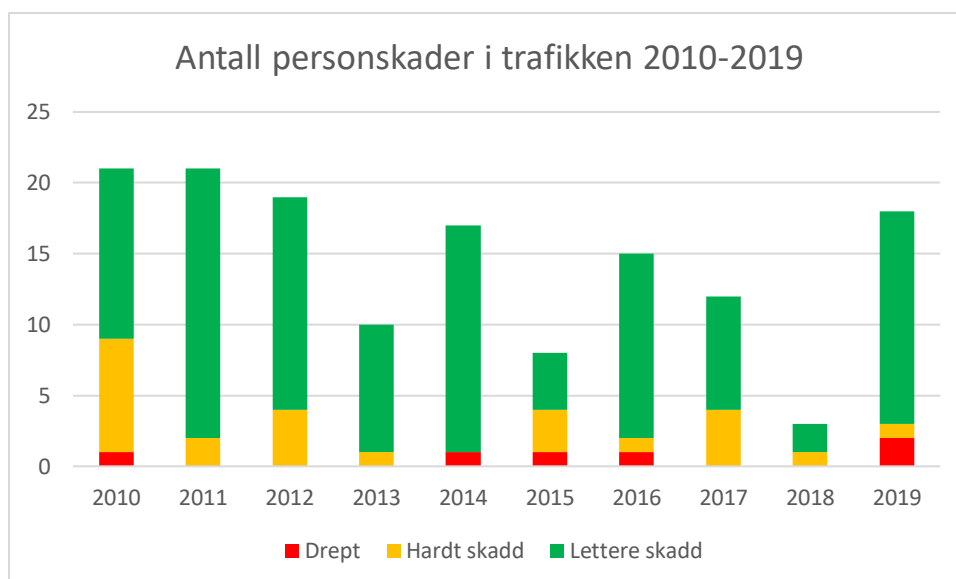
I en trafikkulykke kan det være små marginer som avgjør alvorlighetsgrad/skadegrad, I analyseperioden fordeler alvorlighetsgraden seg som vist i neste figur:



Figur 5 Antall politirapporterte personskader i trafikken for Rauma kommune fra 2010-2019 fordelt på skadegrad og visualisert med vegtype E136, FV64 øvrige vegger.



Figur 6 Antall politirapporterte personskader i trafikken for Rauma kommune fra 2010-2019 fordelt på skadegrad og visualisert med vegtype E136, FV64 øvrige vegger.



Figur 7 Antall personskader i Rauma kommune fra 2010-2019 (tall hentet fra SVV trafikkulykkesregister)

Trafikkulykker påfører det offentlige store kostnader. I tillegg kan den som blir skadet i en ulykke få økte kostnader til livsopphold og pleie samt store problemer med daglige gjøremål. Dette bidrar til redusert livskvalitet. Dessuten vil pårørende påføres ulemper av både praktisk og psykisk karakter. Det kan spesielt være knyttet til dødsfall. Målet med trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere både de realøkonomiske kostnadene og den enkeltes velferdstap ved trafikkulykker, ved å påvirke både antall og alvorlighetsgrad for ulykker.

De totale samfunnsøkonomiske kostnadene for en trafikkulykke omfatter både de realøkonomiske kostnadene og det velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår. Verdien for et statistisk liv er satt til 30,2 mill. kr (2016-kr) i NOU 2012 og Rundskriv R-109/14 fra Finansdepartementet (Finansdepartementet 2014). Denne verdien brukes på en risikoreduksjon som tilsvarer ett unngått dødsfall i trafikken.

For personskadeulykker blir velferdstapet prissatt ut fra skadegrad og forventet tid til normal helse er gjenvunnet.

Tabell 3 Tabellen viser Samfunnets nytte ved å unngå skader i trafikken (Svv hb V712, 2016-kr)

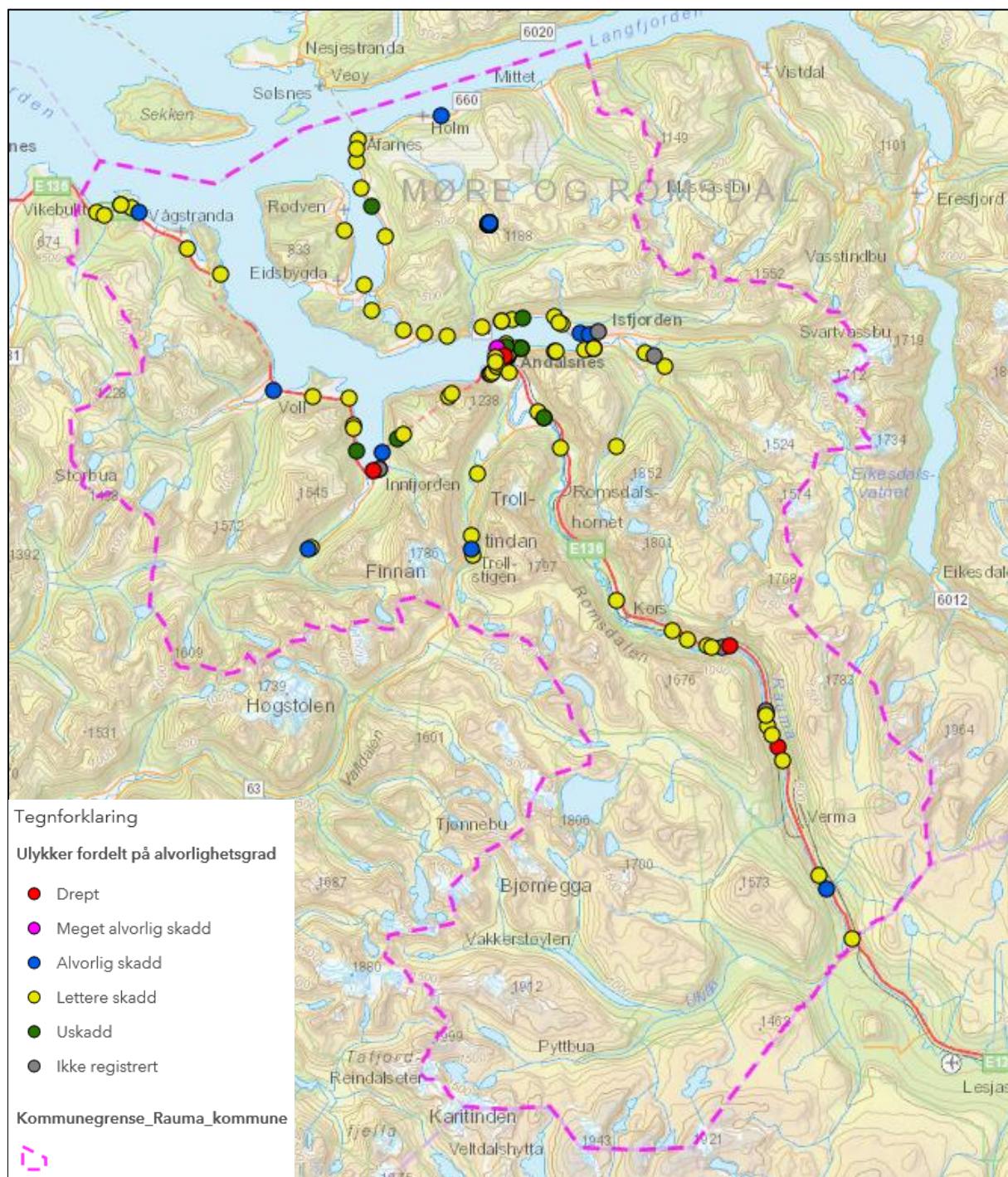
Skadegrad	Kostnad (kr. per tilfelle)
<b>Dødsfall</b>	30 200 000
<b>Meget alvorlig skade</b>	27 100 000
<b>Alvorlig skade</b>	9 600 000
<b>Lettere skade</b>	730 000
<b>Materialskaade</b>	38 000

De to skadegradene «Meget alvorlig skade» og «Alvorlig skade» blir i noen sammenhenger slått sammen under betegnelsen «Hardt skadet» med en kostnad på 11,2 millioner kr per skadetilfelle. Den gjennomsnittlige kostnaden per politiregistrert personskadeulykke (vektet gjennomsnitt i henhold til skadegrad, dødsfall inkludert) er 3,0 millioner 2016-kr.



Med 2016-verdiene som gjennomsnitt utgjør personskadeulykkene en kostnad på 377,4 MNOK i perioden 2010-2019, tilsvarende 37,7 MNOK pr år.

Neste figur viser en oversikt over hvor ulykkene har skjedd. Justert kommunegrense i nordvest, Vågstranda, Vågstrandtunnelen er en del av Vestnes kommune fra 2021. I perioden (2010-2019) har det vært 12 ulykker. I dette området har det også blitt ny tunnel og vesentlig vegutbedring i løpet av perioden, noe som understreker at statistikk må brukes med en viss forsiktighet.



Figur 5 Trafikkulykker i Rauma 2010-2019 (NVDB)

I etterfølgende tekst og figurer er det litt mer omtale av noen steder der det har vært en del ulykker.

### Innfjorden

Langs fv. 5590 Berillvegen har det skjedd to ulykker (2011 og 2017) ved Sandavatnet. Det var en møteulykke og en utforkjøringsulykke. Skadegrad er uoppgitt for begge disse ulykkene.

Tre av ulykkene har skjedd i tettstedsområdet. 2 utforkjøringsulykker i kurva i øst der kjøretøy på veg vestover har kjørt utfor på venstre side. Det er 1 møteulykke på rettstrekninga i selve tettstedet. Den siste med 1 drept.



Figur 6 Ulykker i Innfjorden 2010-2019 (NVDB)

Langs stranda på vestsida har det i tillegg skjedd fire ulykker i løpet av perioden. 3 av disse var utforkjøringsulykker, mens 1 var møteulykke. I Innfjordtunnelen har det vært fire trafikkulykker i perioden. Tunnelen har blitt oppgradert med sikkerhetsstandard for i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften.

### Skiri/Flatmark



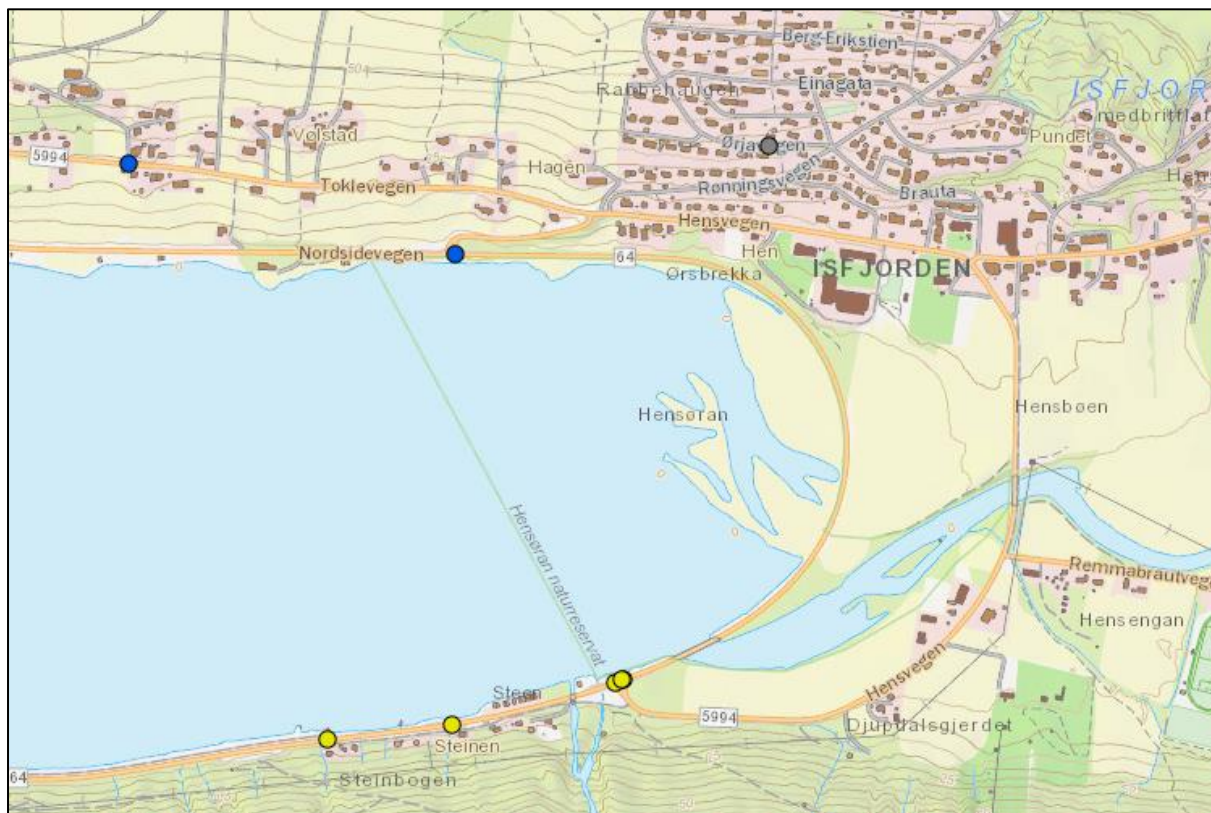
Figur 7 Ulykker i området Skiri-Flatmark 2010-2019 (NVDB)



I Romsdalen dominerer utforkjøringsulykkene. Det er gjort noen mindre tiltak i form av snillere sideterreng. I tillegg er det vegen utbedret ved Horgheim (rassikringstiltak). Tiltak i Romsdalen er ellers lagt inn i NTP med større tiltak både ved Flatmark og ved Verma. Jf. omtale i handlingsdelen.

### Isfjorden

I dette området har de fleste ulykkene skjedd langs fv. 64



Figur 8 Ulykker i Isfjorden 2010-2019 (NVDB)

I krysset fv. 64 / fv. 5994 Hensvegen har det skjedd fire ulykker i perioden. Det er ulike typer ulykker. Krysset er oversiktlig, og er regulert med full stopp på sidevegen. Krysset er kanalisert med høyresving for trafikk fra Åndalsnes. 2 busslommer tett inntil krysset gir svært stort kryssareal, og trafikk i høyresvingefeltet kan skjule trafikk som skal rett fram i retning Isfjorden.

Her er to sykkelulykker, en på fv. 5994 Toklevegen, og en på fv.64.

## Åndalsnes og Veblungsnes



Figur 9 Ulykker i Åndalsnes 2010-2019 (NVDB)

I området ved rundkjøringa fv. 64/Gamle Romsdalsvegen/Storgata det har skjedd 5 ulykker. Det er 3 ulykker med MC (singelulykker) og 1 fotgjengerulykke (gående utenom gangfelt) og 1 bilulykke. Ved Veblungsnes er det registrert 3 bilulykker.

I forbindelse med NTP 2018-2029 gjennomførte Statens vegvesen en sikkerhetsrangering av vegnettet. På E136 viser rangeringen at det ved Veblungsnes, Flatmark og Marstein er høyere skadekostnader enn det som kan forventes på denne typen veger. Rangeringen dannet blant annet grunnlag for prioritering av tiltak.

## 3 Visjoner mål og tiltak

Med Nullvisjonen som utgangspunkt i Rauma kommune er det et felles ansvar for kommunens virksomheter å bidra innen sine ansvarsområder i et helhetlig trafikkikkerhetsarbeid.

Det er enklest å identifisere trafikkikkerhet med kun konkrete og fysiske tiltak, og vi gir omtale av ansvarsforhold og "krav" til en del vegtiltak i kapittel 3.2.

Det er likevel nødvendig å ha organisatoriske (administrative) forhold som gjenspeiles i holdningsskapende tiltak for å få til et godt trafikkikkerhetsarbeid i kommunen. En god og anbefalt måte å sikre det helhetlige ansvaret på er at Rauma kommune blir **Trafikkikker kommune**. Det er et opplegg utarbeidet av Trygg Trafikk, og det er et tilstandsmål i *Nasjonalt tiltaksplan for trafikkikkerhet på veg* at det skal være 125 kommuner som har slik godkjenning per 1. januar 2022.

### 3.1 Organisatoriske og holdningsskapende tiltak

For de ulike avdelingene i kommunen medfører det blant annet å følge opp føringer fra sentralt hold innen temaet trafikkikkerhet, for eksempel temaet trafikk som del av undervisning og læringsmål i skoler og barnehager. Og allerede i dag er mye av dette ivarettatt som en del av kommunens daglige drift og rutiner.

Trafikkikkerhetsplanen omhandler tverrsektorielle forhold og er en del av kommuneplandokumentene. Det innebærer:

- **Overordnet ansvar (forankring) er hos ordfører og kommunedirektør.** Delansvar er hos den enkelte etatsleder.

I tillegg vil følgende hovedpunkter være en del av det organisatoriske og holdningsskapende arbeidet (ansvaret).

- Planutvalget i kommunen har ansvar for trafikkikkerhet.
- Trafikkikkerhet er en del av HMS-/internkontrollsystemet.
- Trafikkikkerhet inngår årlig i arbeidsmiljøutvalget (AMU) til kommunen.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker, og følger opp utviklingen i dialog med øvrige etater/instanser.
- Trafikkikkerhet inngår som en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Trafikkikkerhetsplanen skal oppdateres og ajourføres.
- Kommunen skal ha faste rutiner for å behandle søknader om skoleskyss på grunn av farlig skoleveg.

Dette er samtidig hovedkriteriene for å kunne bli Trafikkikker kommune. Mer detaljer om ansvar for de enkelte virksomhetene i kommunen blir gitt i kapittel 4. Trygg Trafikk veileder for trafikkikker kommune er vedlagt trafikkikkerhetsplanen.

### 3.2 Ansvar for fysiske tiltak

Vegholder har det overordnede ansvaret for å ivareta og utvikle vegnettet. I utgangspunktet er de da også ansvarlig for at nødvendige tiltak blir gjennomført, jf. omtale av vegnettet i kapittel 2. Det er noen unntak, for eksempel:





- Kommunen utfører planarbeid på riks- eller fylkesveg fordi vegen er en naturlig del av et planområde som skal knytte seg til vegen.
- Gang- og sykkelveg langs fylkesveg, i noen tilfeller kan gs-vegen være kommunal.
- Veglys kan ha en særskilt ordning der drift og vedlikehold blir utført av andre enn vegeier.
- Private veger som er åpne for allmenn ferdsel, og kommunen utfører og bekoster drift og vedlikehold av vegen.

Trafikksikkerhetstiltak kan berøre flere "avdelinger" hos de som har ansvar for den aktuelle vegen. Hvem som er rette adressaten for henvendelser, kan derfor variere ut fra størrelse (omfang) og planstatus for det enkelte tiltaket. Tilsvarende kan mulighetene for å få gjort noe med det også være avhengig av kapasitet og budsjett. Noen hovedaktiviteter er:

- Forvaltning: Saksbehandling og forvaltningsoppgaver. For eksempel vedtak/godkjenning av skilting.
- Planlegging: Større planoppgaver, både veganlegg og temaplaner/utredninger. For eksempel ny E136 ved Veblungsnes.
- Investering: Større tiltak, både nye og utbedring av eksisterende. For eksempel E136 Flatmark-Marstein.
- Vedlikehold: Ivareta vegkapital med periodevise tiltak. For eksempel reasfaltering.
- Drift: Ivareta vegkapital med daglig tilsyn og mindre enkelttiltak. For eksempel snøbrøyting, siktrydding.

I dialog med Vegvesenet og Fylkeskommunen er det da formålstjenlig å ha ryddighet på både planstatus og størrelse for prioriterte tiltak. Samtidig er det også viktig å etterspørre framdrift og status på tidligere innmeldte tiltak. En god del tiltak (også øremerkede trafikksikkerhetstiltak) blir prioritert ut fra flerårige vegplaner og økonomiplaner, for eksempel Nasjonal Transportplan (NTP) med handlingsprogram. I tillegg til store investeringsprosjekter, blir det i handlingsprogrammet tatt med mindre tiltak som er gruppert i programområder. Blant annet trafikksikkerhet, kollektivtiltak, gs-tiltak, miljøtiltak mm. En kan dermed finne igjen mye trafikksikkerhet i flere av programområdetiltakene.

### 3.3 Grunnlag for prioritering av fysiske tiltak, omtale av noen tema

#### **Fartsgrenser**

Retningslinjene for fartsgrenser er bindende for skiltmyndigheten. Kommunen er skiltmyndighet for kommunal veg, mens Statens vegvesen har denne myndigheten for riks- og fylkesveg. Det er rutiner for dialog mellom Vegvesenet og Fylket i fartsgrensesaker som omhandler fylkesveg.





Retningslinjene gir utdypende føringer for fartsgrenser ved skoler og barnehager. Trenden i tettbygd strøk er mer bruk av 30 og 40 km/t fartsgrense.

#### **Gangfelt og kryssingspunkt**

Ønske om gangfelt er ofte tidkrevende å vurdere og behandle fordi det går på den enkeltes oppfatning av fare. Tilrettelagte kryssingspunkt er et alternativ til ordinære gangfelt. Spesielt gjelder det steder der antall kryssende er lavt og/eller fartsnivået på bilvegen er for høyt til at gangfelt kan etableres. Et typisk eksempel er kryssing av veg ved busslommer utenfor tettbygd strøk. Et felles krav er uansett at siktforhold og belysning skal være tilfredsstillende. I tillegg skal det være en trygg "landingsplass" på begge sider av gangfeltet/kryssingspunktet. Å etablere gangfelt innebærer i regelen mer enn å sette opp skilt og foreta oppmerking.



I figuren nedenfor er det vist anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt med hensyn til fartsnivå, kryssende og trafikkmengde på veg. Merk forskjellen mellom skiltet fartsgrænse og akseptabelt fartsnivå.

Skiltet fartsgrænse	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 veger.** For veger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

**Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrænse 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 veger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

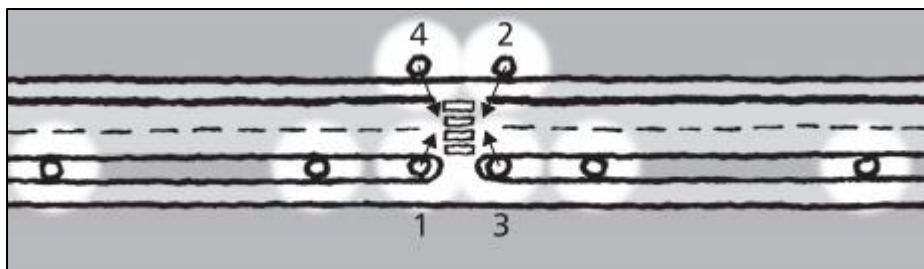
Figur 8 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt (Svv håndbok V127, tabell 2.1)



Figur 9 Fv. 64, eksempel på gangfelt med dårlig sikt og dårlig landingsplass (foto: Norconsult)

## Veglys

Dette er et effektivt trafikksikkerhetstiltak som også øker trygghetsfølelsen for den som ferdes langs vegen. Ved gangfelt/kryssingspunkt er nå regelen at det skal intensiv belyses med hvitt lys.



Figur 10 Prinsippkisse for intensivbelysning av gangfelt (Svv håndbok V124, fig. 3.2)

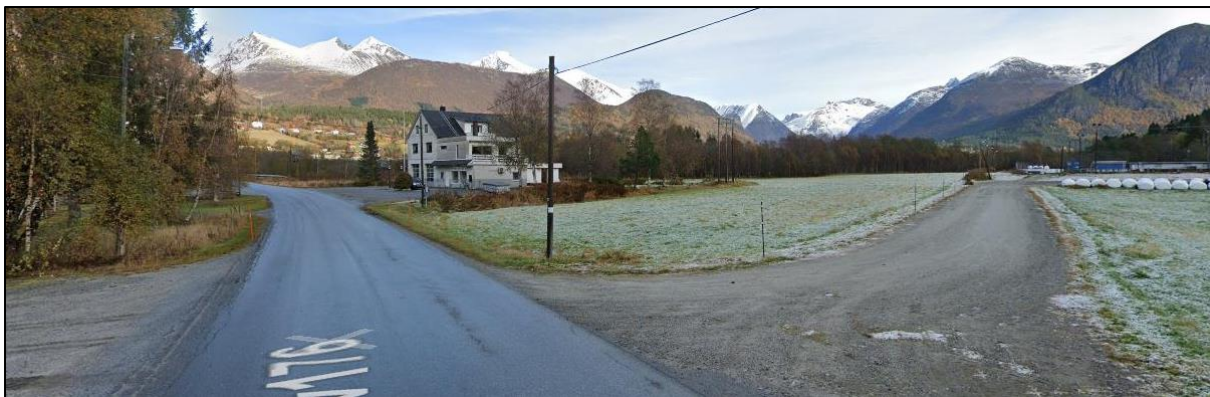
Det kan være vanskelig å prioritere mellom utbedring av eksisterende, eller etablering av nye anlegg. Ut fra tidligere års praksis kan eier av eldre veglysanlegg være forskjellig fra vegeier. Dersom fylket skal overta veglysanlegg langs fylkesveg, vil det være krav om at anlegget holder tilfredsstillende standard. I Møre og Romsdal skal Fylkeskommunen på sikt overta veglysanlegg der trafikkmengden (ÅDT) er over 1200 kjøretøy pr døgn. Statens vegvesen skal tilsvarende overta alt ansvar for veglys langs europaveg / riksveg, og det er gjennomført en del oppgradering og utvidelse av veglys langs E136 i Rauma. Nye veglysanlegg er effektive og har vesentlig lavere strømkostnad enn eldre veglysanlegg.

### Fortau, gang- og sykkelveger

Et bedre tilbud for gs-trafikken er i samsvar med overordnet målsetting om å få flere til å gå og sykle. En må vurdere tiltak i forhold til bygge nytt der det mangler, forlenge eller utbedre eksisterende tilbud. Ofte kan små enkelttiltak utgjøre en stor forskjell på hvordan totaltilbudet oppleves.



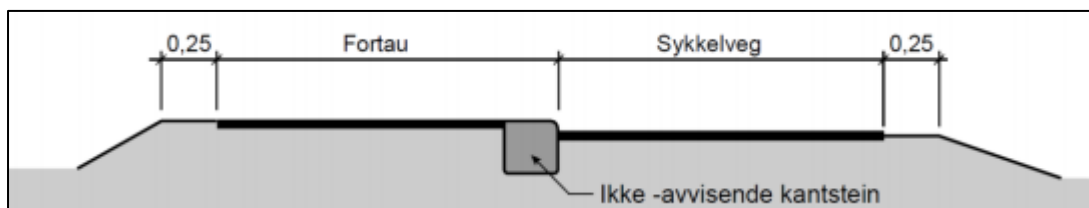
Figur 11 Eksempel fv. 5994 Hensvegen. Fra Hensbrua mangler det ca. 100 meter gs-veg til kryss med fv. 5996 Remmabrutvegen, og tilbudet kan med fordel forlenges til Furulia og stadion. (Foto: Google Street View)



Figur 12 Fv. 5994 Hensvegen ved adkomst Furulia aktivitetsområde, 170 meter til kryss fv. 5996 (foto: Google Street View)

Mindre tiltak kan være avgjørende for om det er nødvendig med skoleskyss eller ikke. Som et tiltak for å øke tilgjengelighet for gående og syklende i en kommune kan en søke om statlig tilskudd på veger utenom riksvegnettet. Det kreves da at det foreligger godkjent plan for tiltaket.

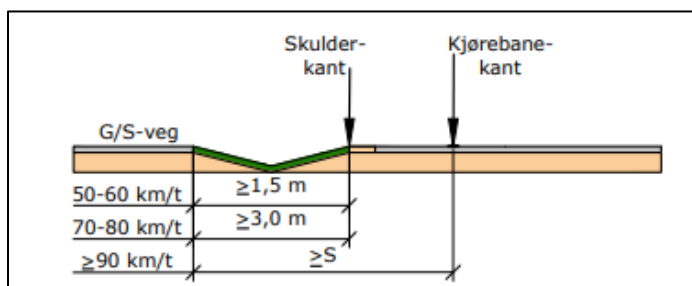
I sentrumsområder med mye gangtrafikk bør det være fortau. Sykling på fortau er tillatt hvis det kan skje uten sjenanse for de gående. I områder med mye bil-, sykkel- og gangtrafikk kan det etableres sykkelveg med fortau for å skille gående og syklende, jf. neste figur. Nødvendig bredde vurderes ut fra trafikkmengde for gående og syklende. Alternativt kan en også etablere eget sykkelfelt i kjørebanelen. Valg av løsning må vurderes ut fra trafikkmengde for ulike trafikantgrupper og tilgjengelig areal.



Figur 13 Sykkelveg med fortau (Svv håndbok N100, fig. D.26)

I smale boliggtater med lavt fartsnivå og begrenset trafikkmengde vurderes trafiksikkerheten som godt nok ivaretatt til at en kan tillate blandet trafikk.

Bygging av gs-veger langs eksisterende veg medfører som regel grunnvervsbehov. Avstand mellom kjøreveg og gs-veg er vist i neste figur.

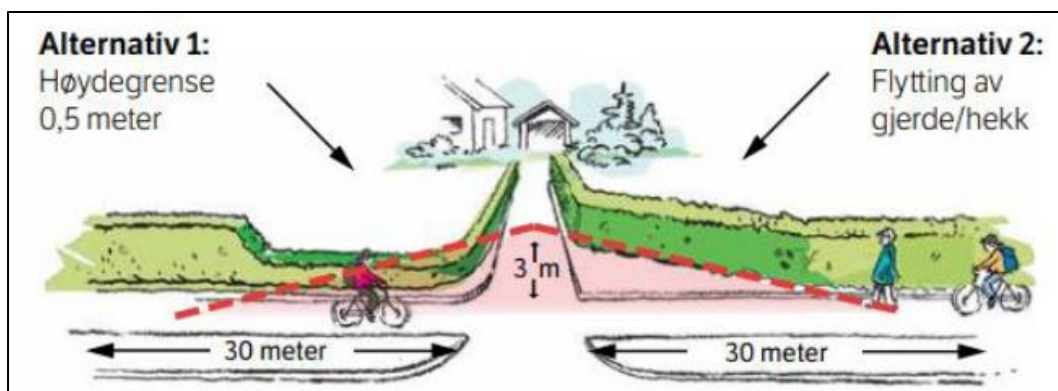


Figur 14 Krav til minimumsbredde mellom kjørebanelen og gs-veg (Svv håndbok V160, fig. 2.34)



### Driftstiltak – siktrydding og brøyting

Som en del av det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet er driftstiltak som ivaretar siktforholdene viktige. Vegetasjonsrydding blir ofte kjørt som kampanjer om våren, og mange steder er det egne meldingsrutiner om behov for siktrydding.



Figur 15 Utklipp fra informasjonsbrosjyre siktrydding ved avkjørsler (Statens vegvesen)



Figur 16 Gamle Romsdalsvegen, et punkt med behov for siktryddingsrutiner (foto: Vegbilder 2019, Rauma kommune)

Vinterdriften og brøytekontraktene inneholder krav om gjennombrøyting etter snøfall, og bør også gi føringer for lagring av snø og ivaretagelse av siktforholdene.



Figur 17 Illustrasjonsfoto. Behov for etterrydding og bortkjøring for å ivareta sikt (foto: Statens vegvesen)



## 4 HANDLINGSPLAN

### 4.1 Handlingsplan for de enkelte sektorene i Rauma kommune

Vi omtaler her generelle tiltak som det skal jobbes med, og som det skal kunne bli rapportert på i undervegs i planperioden. For flere av aktørene inngår tiltakene allerede i dag som en del av årlig aktivitet, og som derfor ikke innebærer noe tilleggsarbeid. Samtidig er dette sentrale tiltakspunkt for å kunne bli godkjent som trafikksikker kommune.

#### **Rauma kommune skal bli godkjent som trafikksikker kommune i løpet av 2022.**

- Arbeidet startes høsten 2021, og innebærer blant annet system for dokumentasjon av de punktene som er nevnt under. Veilederen til Trygg Trafikk følger som vedlegg til trafikksikkerhetsplanen. Fullstendig oversikt over arbeidet finnes på følgende nettside:
  - <https://www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune/>

#### **Generelt for Rauma kommune**

- Trafikksikkerhetskrav ved innkjøp av kommunale kjøretøy. (Minimum EURONCAP 5 stjerner)
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken når de er i tjeneste.
- Rutiner for kjøp av transporttjenester

#### **Barnehager**

- Trafikkopplæring som del av barnehagens årsplan.
- Rutiner for å ivareta sikkerhet på turer til fots, i bil eller med kollektivtransport i barnehagens regi.
- Barna lærer om trafikkregler for gående.
- Barna lærer om sansene sine i trafikken.
- Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og refleks.
- Rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Årlig gjennomgang med ansatte og foreldre.
- Trafikksikkerhet og trafikkopplæring som årlig tema på foreldremøter.

#### **Skoler**

- I samarbeid med FAU utarbeide anbefaling til foresatte om sykling til skolen.
- Rutiner for å ivareta sikkerhet på turer til fots, på sykkel, i bil eller med kollektivtransport i skolens regi.
- Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.
- Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid, for eksempel som gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

#### **Teknisk avdeling**

- Prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg.
- Prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg og riksveg.
- Rutiner for å søke fylket og staten om midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak
- Rutiner for siktrydding (snø og vegetasjon), spesielt på skoleveg.
- Rutiner for trafikksikkerhet i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- Rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.



- Trafikksikkerhet skal vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
- Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

#### Kulturavdelingen

- Stimulere frivillige lag og organisasjoner til å innarbeide sikker transport innenfor egen virksomhet.

#### Kommunelegen

- Medvirke til at fastlegene har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34, og hvordan denne kan anvendes for å redusere risikoen for trafikkulykker.

#### Helsestasjonene

- Ta med trafikksikkerhet som integrert del i møte mellom foreldre og barn.

## 4.2 Prioritering av vegtiltak

I dette kapitlet nevner vi kort noen viktige tiltak for Rauma kommune. Komplette tiltaksliste er vist i vedlegg, og med fortløpende oppdatering i planperioden.

TS-planen med vedlegg er et naturlig utgangspunkt i Rauma kommunes dialog med andre ansvarlige trafikksikkerhetsaktører.

#### Statlig vegnett, E136

De to store investeringstiltakene på E136, Flatmark-Marstein og Stuguflåten-Rødstøl vil både forbedre trafikksikkerheten og framkommeligheten i området. Begge prosjektene er inne i nåværende NTP med bevilgninger i perioden 2018-2023.



Figur 18 Uhell på E136 ved Flatmark, mai 2021 (foto: Åndalsnes avis)

Ny vegløsning ved Veblungsnes vil likevel være det tiltaket som vil merkes best for flest folk i Rauma. I utført TS-inspeksjon av eksisterende vegnett (Asplan 2017) var det flere tiltakspunkt på E136 ved

Veblungsnes. Det kom også innspill om trafikkforholdene i området i forbindelse med melding av oppstart av dette planarbeidet.

I NTP er omlegging ved Veblungsnes oppført med midler fra 2023, og er pr i dag (2021) på planstadiet. Prioritert planlegging vil derfor være et vesentlig moment i forhold til Statens vegvesen.

Av mindre tiltak kan nevnes ytterligere veglystiltak, sikring av kryssingspunkt og forlenging av fortau og gs-veger. I Måndalen er det for eksempel lite som skal til for å knytte sammen områdene øst og vest for Måna.



Figur 19 E136 Måndalen. Brua over Måna er smal uten fortau, fra bensinstasjonen er det ca. 100 meter tili fv. 5998 Skarvegen (foto: Google Street View)

### Fylkeskommunalt vegnett

Et prioritert tiltak i Rauma har vært å få etablert et sammenhengende gs-tilbud langs fv. 64 fra kryss med Raumavegen/Strandgata over Vangsbrua til Vangstun. På grunn av trafikkforholdene har flere elever skoleskyss på denne strekninga.





Figur 20 Vangsbrua har smalt fortau over brua med behov for utvidelse (foto: Norconsult)

Fv. 5992 Gryttenvegen har to tette kryss med kv. Mathiasstien og Frydenlund, noe som medfører et stort og uoversiktlig kryssområde.



Figur 21 Fv. 5992 Gryttenvegen, stort kryssareal og brei utkjøring fra garasjer/kv. Frydenlund (foto: Google Street View)

Tilsvarende mangler det ca. 100 meter gs-tilbud langs fv 5994 fra Hensbrua til kryss 5996 Remmabrautvegen, jf Figur 11. Og et trygt ferdselstilbud kan med fordel forlenges videre mot stadion og Furulia.

For å finansiere tiltak finnes det også en statlig støtteordning for tiltak som bedrer framkommeligheten for gående og syklende.

Fylkesvegnettet har svært varierende standard, og det er mange behov for både generell utbedring og punkttiltak i for eksempel kryss.



Figur 22 Fv. 64 ved Lerheimskiftet, dårlig sikt for venstresving av mot fv. 6004 Norvikvegen (foto: Google Street View)



Figur 23 I Isfjorden er det etablert fortau langs fv.5998 og fått ryddet opp i det som var et svært utflytende trafikkareal i kryss mellom fylkesveger og kommunal veg (foto: Vegbilder 2019, Rauma kommune)

Fv. 63 Isterdalsvegen (med Trollstigen) har utfordringer. Som Nasjonal turistveg er vegen viktig, og en vektlegger å være skånsom mot omgivelsene ved eventuelle tiltak. Det er gjort mindre utbedringstiltak med møteplasser og tiltak i svingene for å bedre framkommeligheten, men vegen har og vil ha lengdebegrensning. Det er registrert stort behov for sikring av vegen mot steinsprang/skred, og det trengs trolig også statlige bevilgninger for å få gjennomført nødvendige sikringstiltak.

### Kommunalt vegnett

Rauma kommune har fått gjennomført en del trafikale forbedringer i sentrum, blant annet i Strandgata, Havnegata og Vollan. En del av tiltakene har vært i forbindelse med omregulering og nybygging.





Figur 24 Oppgradert gatemiljø i Vollan/Storgata (foto: Vegbilder 2019, Rauma kommune)



Figur 25 Oppgradert gatemiljø i Havnegata, Åndalsnes sentrum (foto: Norconsult)

Det er fornuftig ressursbruk å samkjøre tiltak i *hovedplan veg* og *hovedplan vann og avløp (VA)* med prioriterte trafikksikkerhetstiltak. Det må alltid forutsettes at alle vegtiltak uansett formål har tilfredsstillende trafikksikkerhetsstandard. I noen sammenhenger vil det da være behov for en utvidelse av veg- eller va-tiltak til også å omfatte for eksempel forbedret vegbelysning, sikrere kryssingspunkt (sikt) m.v.



Figur 26 Kryssområde Rønningsvegen, Ørjavegen, Harbakken, Brauta. 5 veger møtes og stort kryssområde (foto: Vegbilder 2019, Rauma kommune)



Figur 27 Slemmåbrua. Behov for breddeutvidelse, rekkverk og vegbelysning? (foto: Vegbilder 2019, Rauma kommune)

Generelt prioriterer Rauma kommune intensivbelysning ved gangfelt/kryssingspunkt i nærheten av skoler.

I hovedplan veg (2019) ble en rekke vegobjekter registrert, men det ble ikke registrert tilstand/skade på vegobjektene. Ajourhold av objekt databasen vil være viktig for å kunne bruke denne i systematiske drift- og vedlikeholdstiltak. Det bør være en målsetting at en også får supplert med tilstandsvurdering. Registrerte vegobjekter er:

- Belysningspunkt
- Rekkverk
- Stikkrenner
- Fartsdempere
- Skilt
- Kantstein
- Kummer
- Taktile indikatorer

Som en ser så er det flere av disse objektene som er svært sentrale som del av fysiske trafikksikkerhetstiltak. Hovedplan veg kap. 6.6 har blant annet oversikt over prioritering av vedlikeholdstiltak i forhold til årlig bevilgning. Prioriterte parseller av gs-veger og fortau vil ha god effekt med tanke på bedre framkommelighet og gjøre det mer attraktivt å gå eller sykle.

I og med at mye av va-ledningsnettets også berører vegareal, vil det også her være en gevinst med tilsvarende samordnede tiltak.



## 5 VEDLEGGSOVERSIKT

### **Følgende dokumenter er vedlegg til trafikksikkerhetsplanen:**

**Handlingsplan og vegtiltak (revideres årlig)**

**Innspill til melding om oppstart**

**Veileder trafikksikker kommune (Trygg Trafikk)**

