



# Kristiansund kommune

## Trafikksikkerhetsplan

### for 2019-2023



Kristiansund kommune  
I medvind uansett vær

## Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Innledning.....	3
1.2	Tilskuddsordning for trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskudd (50/50).....	3
1.3	Tilskuddsordning for økt sykling.....	4
1.4	Planstatus og saksbehandling .....	4
2	Overordnet trafikksikkerhetsarbeid.....	4
2.1	Organisering av trafikksikkerhetsarbeid i Norge.....	4
2.1.1	Nasjonalt/regionalt nivå.....	5
2.1.2	Fylkesnivå .....	5
2.1.3	Kommunenivå.....	5
2.2	Trafikksikkerhetsarbeid i Kristiansund kommune.....	6
3	Visjon og målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet .....	7
3.1	Nullvisjonen.....	7
3.2	Målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet i Kristiansund kommune .....	8
3.3	Delmål i planperioden .....	9
3.4	Oppfølging av planen .....	9
3.5	Budsjettmessige og administrative konsekvenser .....	9
4	Registreringer og problemanalyse .....	10
4.1	Trafikksikkerhetsstatus i Kristiansund kommune.....	10
4.2	Samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker .....	12
4.3	Analyse av ulykkessituasjonen .....	13
4.3.1	Ulykkespunkt i Kristiansund kommune .....	14
4.3.2	Ulykkesstrekninger i Kristiansund kommune .....	15
4.4	Registrering av utrygghetspunkter/innspill til planen.....	15
5	Tiltak.....	16
5.1	Fysiske tiltak i veinettet.....	16
5.1.1	Fysisk fartsdemping i busstraséer .....	16
5.1.2	Vintervedlikehold (brøyting/strøing).....	16
5.1.3	Forebygging av viltpåkjørslar.....	17
5.2	Holdningsskapende tiltak .....	17
5.2.1	Trafikkopplæring i barnehager og skoler .....	17
5.2.2	Aktiv skolevei.....	17
5.2.3	Aktiv arbeidsvei .....	18
5.2.4	Veien som treningsarena.....	18



5.3	Helse og miljø .....	19
5.3.1	Klimagasser .....	19
5.3.2	Lokal forurensing .....	20
6	Tiltaksplan .....	20
6.1	Innledning .....	20
6.2	Viktige tiltak på riksvei .....	20
6.3	Viktige tiltak på fylkesvei .....	21
6.4	Viktige tiltak på kommunal vei .....	24
	Referanser .....	28
	Figurer .....	28
	Tabeller .....	28
	Kilder .....	28
	Vedlegg – innmeldte innspill til utrygghetspunkt- og strekninger .....	29



# 1 Innledning

## 1.1 Innledning

Trafikksikkerhetsplan for Kristiansund 2019-2023 er en rullering av forrige trafikksikkerhetsplan som gjaldt for perioden 2012-2016. Mange av tiltakene som var aktuelle der er utbedret.

Trafikksikkerhetsarbeid er et løpende arbeid, hvor man må ha et mål for kjente problemområder, og samtidig være fleksibel til å løse utfordringer som oppstår underveis. Det vil alltid være en balansegang mellom hvilke tiltak som det er knyttet stor risiko ved, og hva man har budsjett til.

Trafikksikkerhetsplanen må også sette på fokus på riks- og fylkesveier i tillegg til kommunale veier. Statens vegvesen legger i stor grad kommunens trafikksikkerhetsplan til grunn når de skal prioritere og utføre tiltak på riks- og fylkesveier.

Trafikksikkerhetsplanen for 2019-2023 er utarbeidet med omtrent samme struktur som planen for 2012-2016 for å få god fremdrift i planarbeidet. Det er likevel blitt utført en betydelig revidering og oppdatering av faglig innhold som statistikk og målsettinger. Det er blitt foretatt en omfattende registrering av udekkede og nye behov, utrygghetspunkt, mulige tiltak etc.

Planen er en temaplan i henhold til kommunens plansystem, og er utarbeidet av kommunalteknikk med innbyggere, skoler, barnehager, osv. som viktige innspillsparter.

Det arbeides aktivt med trafikksikkerhet i kommunen, og da spesielt med vekt på fysiske tiltak i veinettet. Utover dette kommer også vedlikehold av veinettet, som f.eks. vintervedlikehold, reasfaltering, veioppmerking, rydding av vegetasjon i siktsoner m.m. Sykkelsatsing er også et viktig område. Til sammen utgjør dette relativt store summer årlig.

Holdningsskapende arbeid er en svært viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet. Planen har derfor flere aktiviteter knyttet til å utvikle og bedre holdninger for å ferdes trygt i trafikken.

Kommuner har mulighet til å søke om midler fra fylket for trafikksikkerhetstiltak, gjennom tilskuddsordningen «trafikksikkerhetstiltak gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskudd (50/50)». Kommunene må legge den kommunale trafikksikkerhetsplanen til grunn for søknaden om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak. Tilskudd skal blant annet benyttes til å sikre skoleveier og trafikkmiljø hvor barn ferdes gjennom fysiske tiltak på kommunale veier. Kristiansund kommune har hvert år søkt midler gjennom denne ordningen, og opplever det som svært positivt å få betydelige tilskudd for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i kommunen årlig.

Utover dette kan kommuner også søke om tilskudd for økt sykling. Kristiansund kommune har blant annet brukt dette tilskuddet i forbindelse med oppsetting av sykkelparkeringsskur.

Tidligere kunne man også søke om midler til «tiltak for universell utforming», men denne tilskuddsordningen ble lagt ned for et par år siden.

## 1.2 Tilskuddsordning for trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskudd (50/50)

27. februar 1996 fattet Stortinget følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen stimulere flere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, blant annet ved å sette slike handlingsplaner som en forutsetning for å få midler til Aksjon skoleveg.»

Vedtaket er fulgt opp av vegdirektoratet som bl.a. har utarbeidet en veileder for kommunale trafikksikkerhetsplaner. Statens vegvesen stiller krav om at kommunene fra og med år 2001 skal ha



en trafikksikkerhetsplan som grunnlag for å kunne søke om midler til trafikksikkerhetstiltak (tidligere «Aksjon skoleveg»), jf. St.prp. nr. 1 1998-99 (Samferdselsdepartementet).

Tilskudd gjennom denne ordningen er nettotilskudd og skal brukes til blant annet å sikre skoleveier gjennom fysiske tiltak på «gamle» fylkesveier og kommunale veier. Det er ikke anledning til å søke om tilskudd til prosjekt på riksveier eller veier som før forvaltningsreformen var klassifisert som riksvei.

Tilskuddsordningen baserer seg på en kostnadsdeling av anleggskostnaden av prosjektet. Det vil si at kostnader til planlegging (derunder utarbeiding av reguleringsplaner) og administrasjonskostnader må dekkes av kommunen. Kommunen må også dekke kostnader til grunnerstatning og ulemper. Prosjekteringskostnader, rivning og flytting av bygninger og oppsetting av veilys inngår i anleggskostnader.

### 1.3 Tilskuddsordning for økt sykling

Stortinget vedtok i 2014 en tilskuddsordning for økt sykling, med det formål å bidra til raskere gjennomføring av tiltak som øker fremkommeligheten for gående og syklende. Kommuner og fylkeskommuner som har inngått forpliktende avtale om økt sykkelsetning vil bli prioritert ved søknad om tilskudd fra denne ordningen. Ordningen kan finansiere inntil 50 prosent av godkjente kommunale og fylkeskommunale tiltak/prosjekter, og det kreves en lokal egenandel på minst 50 prosent av tiltakets totale kostnad. Det gis ikke tilskudd til tiltak som er statens ansvar å finansiere. Sykkelbyavtaler inngås for definerte perioder hvor man satser på økt sykkeltrafikk, noe Kristiansund kommune hadde og gjorde i perioden 2013-2017. Det er fra kommunens side innledet samtaler for å inngå ny sykkelbyavtale.

### 1.4 Planstatus og saksbehandling

Trafikksikkerhetsplanen er en oppfølging fra stortingsvedtaket fra 1997, og en vedtatt plan sikrer at Kristiansund kommune kan søke om statlige og fylkeskommunale tilskudd til trafikksikkerhetstiltak på lik linje med øvrige kommuner i fylket som har en slik plan. Videre er den et viktig redskap for å nå målet om en reduksjon i antallet trafikkulykker i kommunen, og å unngå trafikkulykker med drepte eller alvorlig skadde.

Både i tidligere Kristiansund og Frei kommuner er det blitt utarbeidet trafikksikkerhetsplaner, som har vist seg å være viktige planredskaper både for trafikksikkerhetsarbeidet lokalt og opp mot Statens vegvesen. Den første trafikksikkerhetsplanen for Kristiansund kommune gjaldt for perioden 2002-2005, og det ble lagt opp en behandling omtrent som en kommunedelplan. Den neste trafikksikkerhetsplanen gjaldt for perioden 2012-2016, og tiltakslistene er i stor grad oppbrukt.

Trafikksikkerhetsplanen er således en videreføring av trafikksikkerhetsplanen for 2012-2016. Den er utarbeidet av kommunen og er fremstilt som en temaplan. Behandlingen av planen er som tidligere lagt opp omtrent som for en kommunedelplan. Planen er forholdsvis enkel, og det er fokusert først og fremst på å komme frem til prioriterte lister av fysiske og holdningsskapende tiltak.

## 2 Overordnet trafikksikkerhetsarbeid

### 2.1 Organisering av trafikksikkerhetsarbeid i Norge

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



### 2.1.1 Nasjonalt/regionalt nivå

Staten ved Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for trafikksikkerheten i landet, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). Forslag til planen utarbeides av transportetatene i fellesskap, og den endelige planen legges frem for Stortinget av regjeringen.

Oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet (KTS), som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet, med deltakelse fra Justis- og beredskapsdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet (UP), Helsedirektoratet og Trygg Trafikk.

Statens vegvesen har sektoransvaret for vei og veitrakk, og er organisert med en felles veiadministrasjon for staten og fylkene, bestående av fem regioner med underliggende veiavdelinger i hvert fylke, Vegdirektoratet og landsdekkende enheter. Statens vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet i riksveispørsmål og fylkeskommunene i fylkesveispørsmål.

### 2.1.2 Fylkesnivå

Fylkeskommunene har ifølge Vegtrafikklovens § 40a et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket. Dette ansvaret er i de fleste fylker delegert til et politisk oppnevnt utvalg, Fylkestrafikktryggingsutvalg (FTU), som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen 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.

I Møre og Romsdal er ansvaret lagt til Fylkestrafikktryggingsutvalget som er underlagt av Samferdselsutvalget, og er sammensatt av fylkespolitikere. I tillegg til å ha flere avdelinger i fylkeskommunen, og mange organisasjoner som samarbeidsparter, er politiet, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ALT) konsultative medlemmer til FTU. Statens Vegvesen har en rådgiverfunksjon overfor FTU og sekretariatet er hos fylkesrådmannen ved Samferdselsavdelingen.

### 2.1.3 Kommunenivå

Det er viktig at trafikksikkerhetsarbeidet også i kommunene har god politisk og administrativ forankring. Det er relativt få kommuner som har egne kommunale trafikksikkerhetsutvalg, mens omlag 96 prosent av kommunene har utarbeidet egne trafikksikkerhetsplaner. Samordningen av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet skjer derfor i hovedsak gjennom de kommunale trafikksikkerhetsplanene, som normalt inngår i kommunens ordinære planverk. Sekretariatet for disse planene er som regel tekniske virksomheter.

Utarbeidelse og gjennomføring av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet er en del av kommunens ulykkesforebyggende arbeid, og det settes av relativt store finansieringsmidler til fysiske tiltak på veinettet.

Det er kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret. Kommunenes ansvar for trafikksikkerhet er først fremst knyttet til ansvaret som veieier. Kommunen har også en rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager som har stor betydning i det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven, rammeplanen for barnehagene og læreplaner for grunnskolen, og omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas



sikkerhet i barnehage- og skoletiden. Innenfor opplæring kommer ansvar for trafiksikkerhetsarbeidet til uttrykk i Kunnskapsløftet.

## 2.2 Trafiksikkerhetsarbeid i Kristiansund kommune

Den kommunale trafiksikkerhetsplanen ligger til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Kristiansund kommune. Det er en bevisst satsing på fysiske tiltak på veinettet i kommunen for å eliminere punkter der forholdene lett kan føre til trafikkulykker, med et stort fokus på å skape tryggest mulig forhold for myke trafikanter langs skoleveier, boligveier og gang- og sykkelveier.

Den samlede trafiksikkerhetsinnsatsen i kommunen skjer derimot innenfor en rekke områder. Mange ulike instanser har ansvar for både konkrete fysiske tiltak, forebyggende tiltak, holdningsskapende og atferdsskapende arbeid, opplæring og kontroll i tillegg til å være viktige innspillsparter sammen med publikum.

### Statens vegvesen

Statens vegvesen har kompetanse på ulykkesanalyse, opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak, kjøretøytekniske tiltak og fysiske tiltak. De har også ansvar for gjennomføring av trafiksikkerhetsinspeksjoner- og revisjoner (TS-inspeksjon/TS-revisjon) av ulykkesutsatte strekninger og nye veiplaner.

Statens vegvesen er veiadministrasjon for staten på riksveiene og fylkeskommunen for fylkesveiene. Deres oppgaver er å planlegge, forvalte, utvikle, drifte og vedlikeholde riks- og fylkesveiene. De er også en sentral og velvillig støttespiller i trafiksikkerhetsarbeidet i Kristiansund kommune. De bidrar med tildeling av midler til trafiksikkerhetstiltak, faglige råd og kontakt, samt at de planlegger og realiserer egne prosjekter i kommunen som er finansiert over statsbudsjettet. Generelt har kommunen et svært godt samarbeid med vegkontoret i Molde, og vegvesenet har de siste årene også benyttet kommunens anleggsavdeling til gjennomføring av en del av sine tiltak i kommunen.

### Politiet

Politiets rolle er å forebygge lovovertrедelser i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde, og har et særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene. De har også ansvar for etterforskning og påtalemessig oppfølging av overtredelsene.

Politiet prioriterer kontrollformer der potensialet for reduksjon av antall drepte og hardt skadde er størst.

### Publikum

Kommunen får ofte henvendelser fra personer som har synspunkter og ønsker når det gjelder trafiksikkerhet, samt tips om trafikkfarlige/uheldige forhold på vei- og gatenettet. Tendensen er at småbarnsforeldre er de mest aktive tipserne og bidragsyterne, gjerne forbundet med generasjonsskifte i enkelte bydeler/gater som fører til økt fokus på trafikkforholdene i området. Som regel er flere barn og økt trafikk forbundet med at yngre familier tar over eldre bebyggelse.

Som kommune er man avhengig av publikum for å vite hvor det behøves tiltak.

### Skolevei

I Kristiansund fungerer mer eller mindre nesten hele veinettet som skolevei, med en noe større grad av skoletransport på Frei. Opplæringslovens § 7 omhandler elevs rett til skoleskyss, hvor elever i 2.-10. årstrinn som bor mer enn fire kilometer fra skolen har rett til gratis skyss, mens skyssgrensen er to kilometer for 1. årstrinn. I tillegg har elever som har en særlig farlig eller vanskelig skolevei rett til



skyss uavhengig av veilengden. Trygg Trafikk har utarbeidet en veileder til hva som kan betegnes som særlig farlig eller vanskelig skolevei.

Hvis man ønsker fysiske forbedringer på skoleveien eller mener barna trenger tilsyn og hjelp på veien, er det lurt å ta opp saken gjennom FAU og skolens samarbeidsutvalg. Når det gjelder de fysiske forholdene, er det viktig at skolens rådsorganer prioriterer ønskede tiltak og står sammen om å øve påtrykk for disse. Skolemiljøet bør også stå samlet bak holdningskåpende arbeid og trafikkopplæring.

Det er mulig at sikkerheten på en vei kan bedres betraktelig ved hjelp av strakstiltak som ikke krever omfattende planlegging. Snørydding, beskjæring av trær eller busker som gir bedre sikt for barna og gjør barna mer synlige for andre trafikanter er eksempler på dette.

#### Utførelse av tiltak

Både kommunens driftsavdeling og anleggsavdeling har bred erfaring i utførelse av kommunale trafikkikkerhetstiltak. Dette sikrer god kvalitet og rettidig gjennomføring, samt redusert behov for detaljering av planer og beskrivelser, oppfølging og byggeledelse m.v.

#### Driftstiltak med trafikkikkerhetseffekt

I regi av kommunen gjennomføres det årlig driftstiltak med stor og viktig trafikkikkerhetseffekt på det kommunale vei- og gatenettet. Det er derfor av avgjørende betydning at det bevilges midler over det kommunale budsjettet til et forsvarlig driftsnivå på det kommunale veinettet. Eksempler på driftstiltak kan være asfaltering, oppmerking og skilting, rydding av siktsoner, oppsetting av gjerder og rekkverk, vintervedlikehold o.l. Herunder kommer både nye tiltak så vel som vedlikehold av eksisterende.

#### Trafikkikkerhetsplanen

Kommunalteknikk har vært ansvarlig for utarbeidelse av trafikkikkerhetsplanen i Kristiansund kommune. Videre har foreldre, velforeninger, kommunens næringsliv og andre bistått i planarbeidet ved å bidra med informasjon og innspill ved utarbeidelse av planen.

## 3 Visjon og målsetting for trafikkikkerhetsarbeidet

### 3.1 Nullvisjonen

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002-2011 «en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade» - Nullvisjonen. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2006-2015 og 2010-2019, hvor det i forbindelse med sistnevnte ble besluttet at nullvisjonens ordlyd skulle endres til «en visjon om ingen drepte og *ingen hardt skadde*».

Nullvisjonen gir oss noe å strekke oss etter. Samtidig gir den en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i trafikken.





FIGUR 1 NULLVISJONENS TRE GRUNNPILARER

### **Etikk**

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

### **Vitenskap**

Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskap 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 trafikksikkerheten, 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 trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har ansvar for å tilrettelegge for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

Det er vanskelig å tenke seg et transportsystem uten drepte og hardt skadde. Nullvisjonen tenkes derfor som en kurve der antall drepte og hardt skadde nærmer seg null. I praksis er det vanskelig å tenke seg at kurven når null, men det er realistisk at reduksjonen kan fortsette i årene fremover og gi en vesentlig reduksjon av antall drepte og hardt skadde. Da vegvesenets handlingsprogram for 2018-2023 ble presentert under en pressekonferanse 14.02.2018 uttalte vegdirektør Terje Moe Gustavsen følgende: «- Da nullvisjonen ble vedtatt i 2001, var vi svært påpasselige med å omtale nullvisjonen som en visjon – i dag tør jeg å se på det som et mål» (Holmes, 2018). Dette på bakgrunn av blant annet den teknologiske utviklingen, både når det gjelder trafikksikkerhet og autonome kjøretøy.

## 3.2 Målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet i Kristiansund kommune

Målsetting i trafikksikkerhetsarbeidet i Kristiansund kommune bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonal og regionalt nivå. Likevel er det rom for å utvikle lokale delmålsettinger med tilhørende lokale prioriteringer og satsingsområder. En av strategiene for å oppnå målet er å aktivt bruke og videreutvikle kommunens trafikksikkerhetsplan.

Ifølge statistikken over den siste tiårsperioden (2008-2017) blir hvert år 21,5 personer skadet i trafikkulykker i Kristiansund kommune, derav 2,4 personer årlig drept eller alvorlig skadd. Tilsvarende tall for perioden 2000-2009 var hhv. ca. 35 personer skadet årlig, derav 4,2 personer drept eller alvorlig skadd.



Hensikten med kommunens trafikkssikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikkssikkerhetsarbeidet. For å oppnå dette kreves det at flere virkemidler tas i bruk, og at fysiske, adferdsrettede og holdningsskapende tiltak fremmes.

Det viktigste målet med trafikkssikkerhetsplanen er at ingen drepes eller skades alvorlig i trafikken i Kristiansund. Kristiansund kommune har i flere år arbeidet med å innføre lavere fartsgrenser i boligområder sammen med etablering av fartsreducerende fysiske tiltak. Dette arbeidet er kommet langt. I tillegg har det de senere år vært gjennomført en lang rekke tiltak i forbindelse med sikring av skoleveier og trafikkssikring i skolens område. Kommunen har dermed et godt utgangspunkt for å nærme seg målet.

### 3.3 Delmål i planperioden

Ut fra ulykkesstatistikken siste tiårsperiode er de alvorligste typene ulykker (ulykker med skadegrad drept, meget alvorlig skadd eller alvorlig skadd) i Kristiansund ulykker med fotgjengere, utforkjøring og kryssende kjøreretninger.

Denne statistikken viser at for å redusere antallet alvorlige ulykker og antall drepte eller alvorlig skadde bør det prioriteres tiltak som:

- Reduserer fart.
- Separerer myke og harde trafikanter.
- Sikrer overganger og krysningspunkter.

Som delmål for å oppnå visjonen om null drepte og alvorlig skadde defineres følgende satsingsområder:

- Lave fartsgrenser/lavt fartsnivå i boligområder og sentrumsområder.
- Utbygging av fortau og gang- og sykkelveier, samt sikre krysningspunkter (herunder også sikt).
- Trygge skoleveier.
- Forkjørsviaregulering.
- Kollektivtiltak (busskur, busslommer, o.l.)

### 3.4 Oppfølging av planen

Trafikkssikkerhetsarbeid er en kontinuerlig prosess. Behov for tiltak på vei- og gatenettet meldes stadig inn. Innmeldte forhold som ikke umiddelbart kan utbedres eller følges opp blir registrert av kommunalteknikk, og inngår i hovedutvalget for miljø og tekniske tjenester prioritering av prosjekt.

Kommunalteknikk utarbeider plangrunnlag for fysiske trafikkssikkerhetstiltak på vei- og gatenettet gjennom arbeidet med trafikkssikkerhetsplanen, og bruker denne som grunnlag for søknader om økonomiske tilskudd til gjennomføring av slike tiltak.

### 3.5 Budsjettmessige og administrative konsekvenser

Kristiansund kommune har som mål å arbeide for bedre trafikkssikkerhet på vei- og gatenettet. En tar sikte på at det hvert år skal gjennomføres trafikkssikkerhetstiltak i kommunen, og vil som tidligere aktivt søke om mulige tilskudd gjennom tilskuddsordningen for trafikkssikkerhetstiltak, gang- og sykkelveier, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskudd (50/50). Kristiansund kommune vil finansiere sin egenandel over kapitlet *kommunale veier* i økonomiplanen. Investeringsnivået vil være avhengig av prioriteringer i det årlige budsjettarbeidet.



Kommunalteknikk ved trafikkingeniøren vil være tillagt ansvaret for oppfølging av trafiksikkerhetsplanen og for kontakten mot Statens vegvesen i forbindelse med faglige og økonomiske forhold knyttet til det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet.

## 4 Registreringer og problemanalyse

### 4.1 Trafiksikkerhetsstatus i Kristiansund kommune

På landsbasis utgjør kommunale veier ca. 42 % av det offentlige veinettet. I Kristiansund, som er en utpreget bykommune, består det offentlige veinettet av mer enn 67 % kommunale veier. Det kommunale veinettet øker også stadig i omfang.

I tillegg til tallene i tabell 1, er det 48 876 meter med gang- og sykkelvei i kommunen.

**TABELL 1 VEITYPER OG VEILENGDER I KRISTIANSUND KOMMUNE (17.04.2018)**

Veitype	Antall meter (m)	Andel av offentlig veinett (%)	Andel av totalt veinett (%)
Riksvei	24 730	11,8	7,1
Fylkesvei	43 205	20,6	12,4
Kommunal vei	142 120	67,7	40,7
Privat vei	139 514	n/a	39,9
Sum	349 569	100	100

På landsbasis skjer mellom 30 og 40 % av alle politirapporterte ulykker i kryss og avkjørsler, med kollisjoner mellom kjøretøy med kryssende kjøreretning og påkjørsel av gående og syklende som de alvorligste ulykkene (Statens vegvesen, 2013). Ved å bygge om ulykkesbelastete T- eller X-kryss til rundkjøring vil man kunne forbedre ulykkessituasjonen, hvor eventuelle kollisjoner skjer med liten vinkel og fart, og dermed blir mindre alvorlige. Tabell 2 viser antall veikryss og snuplasser i Kristiansund kommune.

**TABELL 2 KRYSS OG SNUPLASSER I KRISTIANSUND KOMMUNE (01.01.2010)**

Krysstype	Antall
T-kryss	637
X-kryss	55
Snuplass/rundkjøring	24
Snuplass/blindvei	262

Tabell 3 og 4, samt figur 2, tar for seg politirapporterte trafikkulykker i Kristiansund kommune for perioden 2008-2017.

**TABELL 3 POLITIRAPPORTERTE TRAFIKKULYKKER FORDELT PÅ SKADEGRAD OG VEITYPE (2008-2017)**

Veitype	Totalt antall ulykker	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall ulykker uten skadde*	Totalt antall drepte / skadde
Riksvei	152	3	0	12	125	45	140
Fylkesvei	42	1	1	1	31	14	34
Kommunal vei	44	1	1	3	34	12	39



<b>Privat vei</b>	2	0	0	1	1	0	2
<b>Sum</b>	240	5	2	17	191	71	215

\* Antall ulykker hvor alvorligste skadegrad er *uskadd* eller skadegrad ikke er registrert.

### Definisjoner av skadegrad

Skadegrad blir oppdelt i drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd.

- Som **drepte** regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- **Meget alvorlig skadde** er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén.
- **Alvorlig skadde** regnes som personer med større, men ikke livstruende skader.
- **Lettere skadde** er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.

**TABELL 4 POLITIRAPPORTERTE TRAFIKKULYKKER FORDELT PÅ TYPE UHELL (2008-2017)**

Type uhell	Antall totalt	Gjennomsnitt pr. år	Andel i prosent (%)
<b>Samme kjøreretning</b>	57	5,7	23,8
<b>Motsatt kjøreretning</b>	18	1,8	7,5
<b>Kryssende kjøreretning</b>	57	5,7	23,8
<b>Fotgjenger/akende</b>	34	3,4	14,2
<b>Utforkjøring</b>	58	5,8	24,2
<b>Andre uhell</b>	16	1,6	6,7
<b>Sum</b>	240	24,0	100

### Definisjoner av uhellstyper

Samme kjøreretning:

- Uhell mellom kjøretøy med samme kjøreretning

Motsatt kjøreretning:

- Uhell ved møteing

Kryssende kjøreretning:

- Uhell ved anvisning fra samme kjøreretning
- Uhell ved anvisning fra motsatt kjøreretning
- Uhell ved kryssende kjøreretninger uten at noen kjøretøy foretar avsvingning
- Uhell ved kryssende kjøreretninger hvor ett eller begge kjøretøy foretar avsvingning

Fotgjenger/akende:

- Uhell hvor fotgjenger krysset kjørebanelen
- Uhell hvor fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanelen

Utforkjøring:

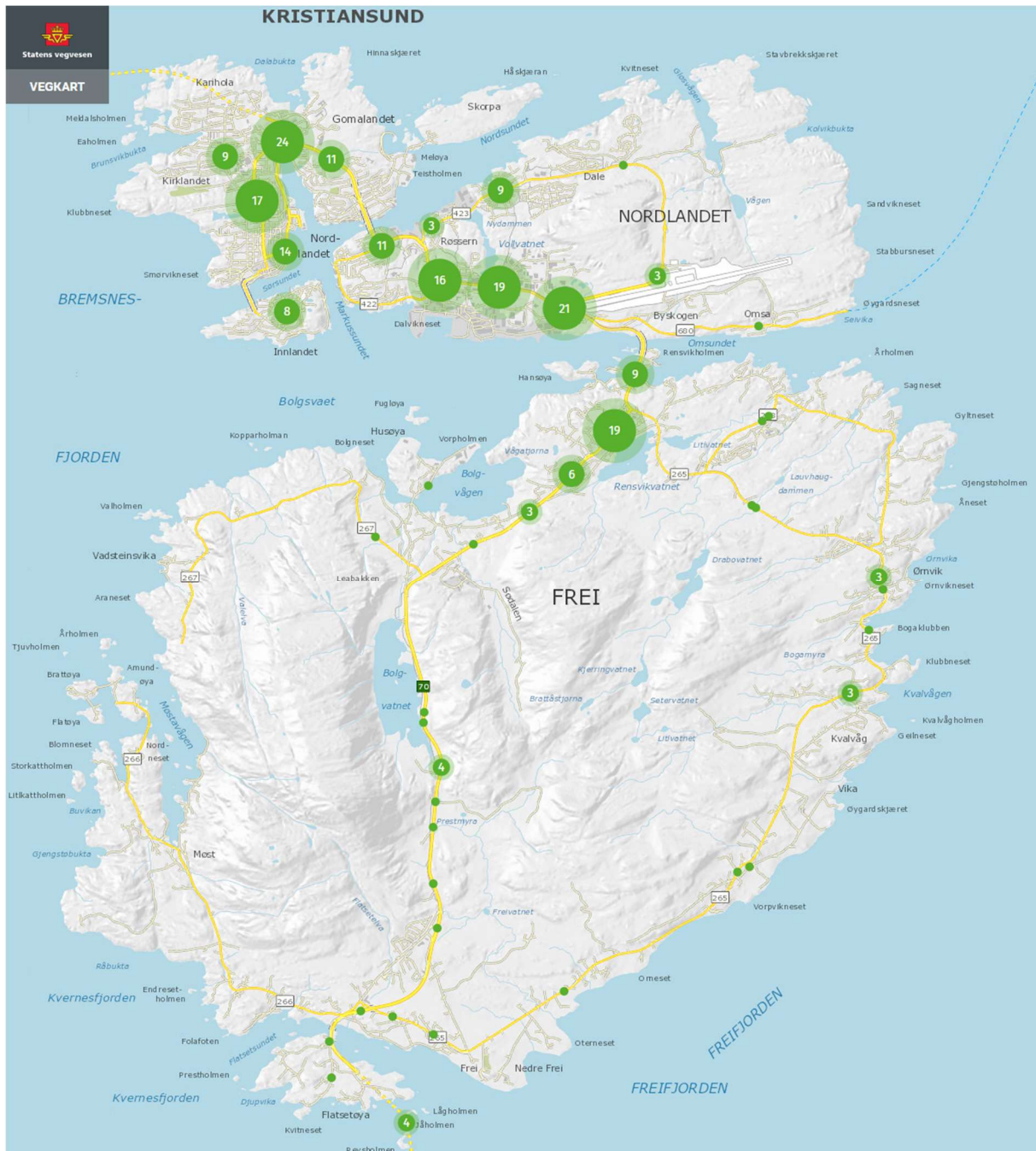
- Uhell hvor enslig kjøretøy kjørte utenfor veien

Andre uhell:

- Andre uhell



FIGUR 2 GEOGRAFISK OVERSIKT OVER POLITIRAPPORTERTE TRAFIKKULYKKER (2008-2017)



## 4.2 Samfunnsøkonomiske kostnader ved trafikkulykker

Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet hva trafikkulykkene koster samfunnet totalt sett av produksjonsbortfall, medisinske kostnader, materielle kostnader, administrative kostnader og verdsetting av velferdstap. Slike tall hjelper oss å sette en økonomisk prislapp på trafikkulykkene, men ingen av disse dekker opp for de menneskelige lidelsene ved trafikkulykke. Av tabell 5 fremgår det at personskadeulykkene i Kristiansund kommune i perioden 2008-2017 har kostet samfunnet omlag 527 millioner 2016-kroner.

For å få den fulle oversikten over kostnadene for trafikkuhell burde også forsikringskadeulykker, dvs. alle uhell med kun materielle skader, regnes med i den totale summen. Dette har vi ikke noen oversikt over i Kristiansund kommune.



Ulykker i veitrafikken for 2016 er nasjonalt anslått å koste samfunnet omlag 24,2 milliarder 2016-kroner

TABELL 5 KOSTNADER VED TRAFIKKULYKKER I KRISTIANSUND KOMMUNE

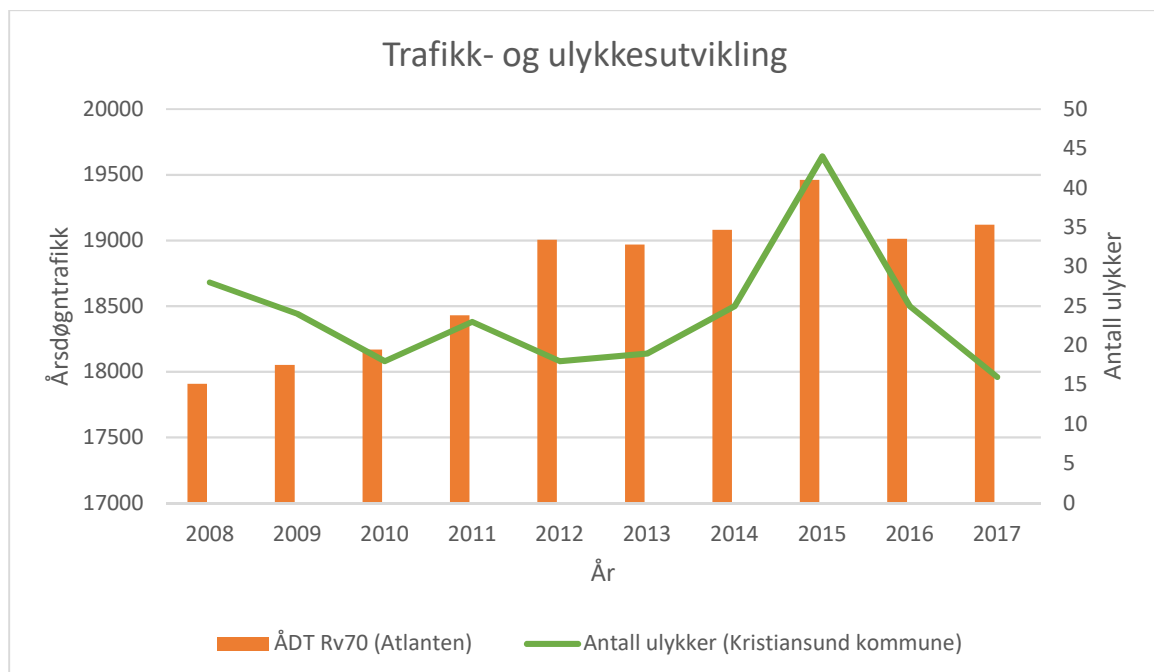
Skadegrad	Kostnad (2016-kroner)	Antall skadde (2008-2017)	Samfunnskostnader for trafikkulykker i Kristiansund
<b>Drepte</b>	30 200 000	5	151 000 000
<b>Hardt skadde</b>	12 500 000	19	237 500 000
<b>Lettere skadde</b>	725 000	191	138 475 000
<b>Sum</b>	-	215	526 975 000

### 4.3 Analyse av ulykkessituasjonen

Antall trafikkulykker beror i hovedsak på to faktorer; trafikkmengde og ulykkesrisiko. Økt trafikkmengde resulterer vanligvis i økt antall trafikkulykker med mindre det settes inn tiltak for å bedre trafikksikkerheten, og dermed senker ulykkesrisikoen i trafikken.

Det bør i tillegg til statistikken i dette kapittelet utarbeides en oversikt over aldersfordelingen på de involverte i trafikkulykkene. Det kan være interessant å se om det er en sammenheng mellom trafikkulykkene og en aldersbestemt gruppe på førere av involverte kjøretøy som for eksempel ungdom og eldre. Dette kan være spesielt nyttig for å sette inn riktige tiltak mot riktig målgruppe, det være seg holdningsskapende kampanjer mot unge førere, Statens vegvesens kampanje *Bilfører 65+* eller andre tiltak.

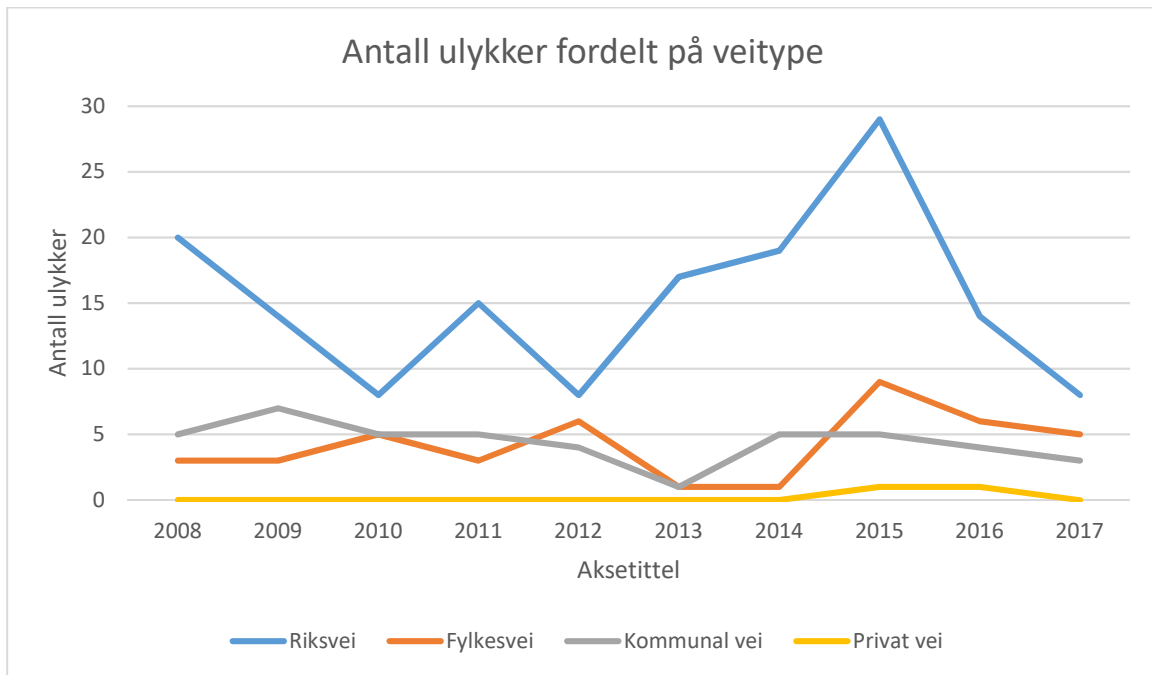
FIGUR 3 TRAFIKK- OG ULYKKEUTVIKLING I KRISTIANSUND KOMMUNE (2008-2017)



Hvis man ser på utviklingen av trafikkmengde mot antall trafikkulykker i Kristiansund kommune ser vi at trafikken økte jevnt mot 2012 før den stabiliserte seg noe, mens antall ulykker har holdt seg på et relativt stabilt nivå – sett bort fra 2015 som utmerker seg som et ulykkesår i denne tiårsperioden.



FIGUR 4 ANTALL ULYKKER FORDELT PÅ VEITYPE (2008-2017)

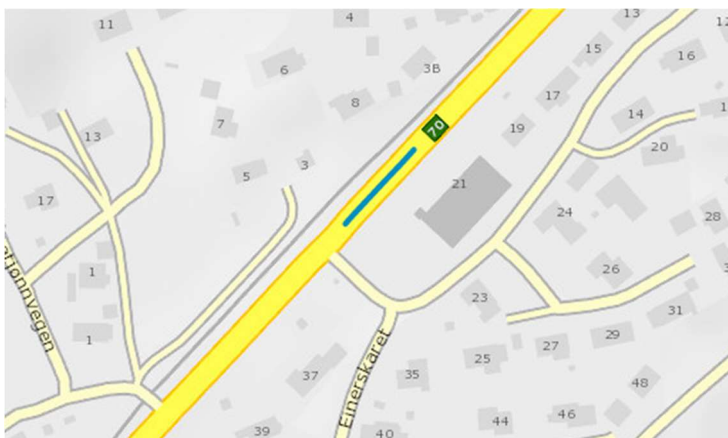


Som man kan lese ut fra figur 4, skjer en stor del av ulykkene i Kristiansund kommune på riksvei. På grunn av variasjoner i antallet ulykker fra år til år, er det vanskelig å se en klar utvikling i ulykkesrisikoen her. Det er dog verdt å merke seg at 2015 utmerker seg negativt både for riks- og fylkesvei, mens man har hatt en nedgang i antall ulykker på alle veityper etter dette.

#### 4.3.1 Ulykkespunkt i Kristiansund kommune

Et ulykkespunkt er et spesielt ulykkesbelastet sted på veinettet. På riksveier er et ulykkespunkt et hvert sted med en utstrekning på høyst 100 meter hvor det er registrert minimum fire politirapporterte personskadeulykker i løpet av fem år. Tabell 6 viser en oversikt over de to ulykkespunkt som finnes i Kristiansund kommune, basert på denne definisjonen. Det er tatt utgangspunkt i statistikk fra Nasjonal vegdatabank. Nasjonalt er 360 punkt definert som ulykkespunkt pr. dags dato.

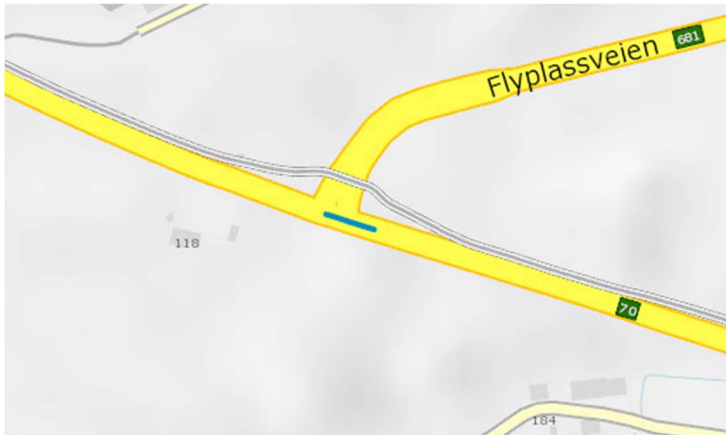
TABELL 6 ULYKKESPUNKT I KRISTIANSUND KOMMUNE



#### Ulykkespunkt 1 – Riksveg 70

Sted: Freikollveien/Einerskaret  
 Antall ulykker: 4  
 Alvorligste skadegrad: Lettere skadde  
 Periode: 2012-2016  
 Fartsgrense: 50 km/t (historisk 60 km/t)  
 ÅDT: Ca. 9 000





### Ulykkespunkt 2 – Riksveg 70

Sted: Nordmørsveien/Flyplassveien  
Antall ulykker: 5  
Alvorligste skadegrad: Alvorlig skadde  
Periode: 2012-2016  
Fartsgrense: 70 km/t  
ÅDT: Ca. 12 000

Ved ulykkespunkt 1 ble fartsgrensen satt ned fra 60 km/t til 50 km/t i mars 2016. Det har ikke vært noen politirapporterte ulykker i dette punktet siden.

Ved ulykkespunkt 2 ble krysset i 2018 bygd om til rundkjøring, noe som vil medføre økt trafiksikkerhet.

I kommunens trafiksikkerhetsplan for 2012-2016 var følgende steder definert som ulykkespunkt:

- Riksveg 70, kryss Kaibakken/Hauggata
- Riksveg 70, kryss Wilhelm Dalls vei/Trollsvingen vest
- Riksveg 70, rundkjøring Wilhelm Dalls vei Nordlandet
- Riksveg 70, kryss Fostervolds gate ved Persløkka

#### 4.3.2 Ulykkesstrekninger i Kristiansund kommune

En ulykkesstrekning er en spesielt ulykkesbelastet strekning på veinettet. På riksveier regnes enhver strekning på mellom 100 meter og 1 kilometer hvor det er registrert minst ti politirapporterte personskadeulykker i løpet av fem år som en ulykkesstrekning. Basert på denne definisjonen er det ingen registrerte ulykkesstrekninger pr. dags dato i Kristiansund kommune i henhold til statistikk fra Nasjonal vegdatabank. Nasjonalt er 802 strekninger definert som ulykkesstrekninger pr. dags dato.

I kommunens trafiksikkerhetsplan for 2012-2016 var følgende steder definert som ulykkesstrekninger:

- Riksveg 70, Langveien
- Riksveg 70, Dalegata – Fostervolds gate

#### 4.4 Registrering av utrygghetspunkter/innspill til planen

Det ble i forbindelse med innspillprosessen til planen besluttet at det ikke skulle gjennomføres folkemøter eller lignende, men at det i stedet skulle sendes ut et skriv hvor det ble bedt om innspill til utrygghetspunkter og -strekninger, forslag til trafiksikkerhetstiltak og holdningsskapende tiltak. Dette skrevet ble sendt ut til det lokale næringsliv, velforeninger, idrettslag, råd for funksjonshemmede, barnehager og skoler med FAU og elevråd – med stort fokus på barn og unge. I tillegg ble det fra kommunens side sendt ut pressemelding hvor man inviterte alle kommunens innbyggere til å komme med innspill, noe som ble omtalt av lokale media.

Engasjementet viser at det er nådd bredd ut, og det er kommet inn 186 innspill til konkrete trafiksikkerhetstiltak og utrygghetspunkter/-strekninger. Særlig positivt er det at skoler med FAU og





elevråd har vært sitt ansvar bevisst og hatt gode gjennomganger av sine nærområder som så er spilt inn. Antall innspill gjenspeiler også at den enkelte innbygger er opptatt av trafikksikkerhet, og en trygg og sikker ferdsel for seg og sine medborgere.

I tillegg til dette har også Kristiansund kommune ved kommunalteknikk kommet med sine innspill til planen.

## 5 Tiltak

### 5.1 Fysiske tiltak i veinettet

#### 5.1.1 Fysisk fartsdemping i busstraséer

Hensyn til busstrafikk, utrykningskjøretøy og annen trafikk med tunge kjøretøy tilsier at fartsdempende tiltak er lite ønskelig i utgangspunktet, og da særlig på hoved- og samleveier med transport over lengre avstander. Når fartsnivået er for høyt for den sikkerhetsmessige standarden, vil det likevel kunne være nødvendig å gjennomføre fartsdempende tiltak, også på de overordnede veiene.

Valg av type tiltak bør skje ut fra en vurdering av trafikkforhold, veitekniske forhold og hensyn til omgivelsene. Fartsnivået er sentralt med hensyn på å avklare behovet for tiltak, og fartsmålinger bør alltid gjennomføres, i det minste på hoved- og samleveier.

Humper er et naturlig førstevalg i de fleste tilfeller. Bakgrunnen for dette er at tiltaket har vist seg mest effektivt samtidig som det er relativt billig. Problemer med rystelser på grunn av vanskelige grunnforhold, sterke stigninger og bratt vertikalkurvatur er forhold som kan gjøre det ønskelig å velge andre tiltak enn humper. Selv om en i utgangspunktet åpner for å bruke humper på traséer med busstrafikk, annen tungtrafikk og utrykningskjøretøy, kan hensyn til disse også gjøre det aktuelt å velge andre tiltak enn humper. Fysiske tiltak som kan være aktuelle som alternativ til humper er i første rekke innsnevring og sideforskyvning, gjerne i kombinasjon.

Plassering av fartsdempende tiltak bør skje slik at de i minst mulig grad kommer overraskende på trafikantene, men samtidig gir jevn og lavt fartsnivå der det er viktigst, og slik at de gir minst mulig ulemper for busstrafikk og omgivelser.

#### 5.1.2 Vintervedlikehold (brøyting/strøing)

Brøyting og strøing er viktige tiltak for trafikksikkerheten i forbindelse med vintervedlikeholdet. Omfanget av dette arbeidet styres av økonomiske ressurser avsatt til veidrift. Målet for vinterdriften er at veiene i størst mulig grad skal være fremkommelige og sikre for fotgjengere og kjøretøy som er utrustet for vinterføre.

Når det gjelder rutiner og prioriterte strekninger for brøyting settes riksveier, fylkesveier, de viktigste skoleveier/gangveier, samt bussruter først. Det vil uavhengig av prioritering uansett være problemer med brøyting av fortau og gangveier på enkelte strekninger, som der hvor fortau er for smale og til dels vanskelig tilgjengelig for brøytebiler, samt at gateparkering forhindrer at man får brøytet skikkelig flere steder.

Riks- og fylkesveier driftes og vedlikeholdes av Statens vegvesen og deres entreprenør, som har sine krav til standard.

På kommunale veier startes brøyting når det har kommet 8 cm snø på prioriterte strekninger, som viktige skoleveier, samleveier og busstraséer. Uprioriterte strekninger blir normalt ikke brøytet før det har kommet 15 cm snø. Brøyting av uprioriterte strekninger utføres hovedsakelig innenfor



normal arbeidstid. Med tilgjengelig mannskap og utstyr vil det ta ca. 12 timer eller mer før kommunen er gjennombrøytet. Ved større snøfall vil det ta lengre tid.

«Nokon har strødd eit lag melis i gata.  
Litt ut på dagen kan ein sjå  
fotspora til leikande jenter (3).  
Ingen djupe tankar, bare litt lykke.»  
(Grytten, 2014)

*Forskrift om politivedtekt, Kristiansund, kapittel 4* sier at i tettbygde strøk på Kirklandet, Gomalandet, Nordlandet og Innlandet plikter eier av bygning/hus eller grunn mot offentlig sted snarest etter snøfall å rydde fortauet utenfor eiendommen for snø og is, samt å strø eller på annen måte sørge for at fortauet på eller langs egen eiendom ikke er glatt. Eier plikter også å sørge for renhold av fortau på eller langs eiendommen.

### 5.1.3 Forebygging av viltpåkjørsler

Arbeid mot forebygging av viltpåkjørsler og ivaretagelse av skadet/drept vilt gjennomføres som en del av viltforvaltningen og finansierer utenom de øvrige trafikksikkerhetstiltakene i veinettet. Derfor skjer prioriteringen av disse tiltakene ikke gjennom trafikksikkerhetsplanen.

I henhold til statistikk fra Nasjonal vegdatabank var det i perioden 2008-2017 én trafikkulykke som var uhell med dyr innblandet.

## 5.2 Holdningsskapende tiltak

### 5.2.1 Trafikkopplæring i barnehager og skoler

Ved Allanengen skole er det etablert et trafikkopplæringsområde for barn på 450 m<sup>2</sup> med gatenett, fortau, parkeringsplass, veimerking, gangfelt og signallys. Skolen har i tillegg utarbeidet en egen pedagogisk opplæringsplan for dette området. Intensjonen er at området skal benyttes til trafikkopplæring for barneskoler i kommunen, samt at også barnehager som ønsker det kan få tilgang til området. Dessverre oppleves det at dette området er relativt lite brukt av andre enn Allanengen skole selv, så her er det et potensiale for økt bruk.

### 5.2.2 Aktiv skolevei

Nasjonal transportplan har som mål at 80 % av barn mellom 6 og 15 år skal gå eller sykle til skolen, et tall som nå ligger på rundt 62 %. En aktiv skolevei gir god trafikktraining, bedre forutsetninger for læring og viktige helsegevinster.

Problemene med trafikk i skolenes nærområder har økt betraktelig senere år. Flere og flere kjører barna til og fra skolen. Dette gjør at trafikken ved skolene øker og dermed også øker behovet for parkering eller kortere stans ved henting og bringing av barn på et begrenset areal som ikke er tilrettelagt for dette formålet. Den økte trafikken fører til dårligere trafikksikkerhet, og dermed også større ulykkesrisiko for alle barn ved skolen. Mange farlige situasjoner kan oppstå med travle foreldres kjøring og snuing nær skolene, der sikkerhet for eget barn skaper usikkerhet for andre barn.

Fysisk aktivitet er viktig for normal vekst og utvikling og fordelene ved en aktiv livsstil er mange. Skoleveien gir mulighet for regelmessig fysisk aktivitet, og trening på det å ferdes i trafikk. Barn som har brukt litt energi før de setter seg ned på skolen, er ofte mer mottakelige for læring enn de ville ha



vært hvis de hadde blitt kjørt. Dersom barn tar følge med venner, får de også muligheten til lek og sosialt samvær med andre.

«- Nær skoler og der barn bruker veien er det utilgivelig å være en bilbølle.»

- Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Regjeringen, 2017)

Trafikksikre veier og god trafikkopplæring er nødvendige forutsetninger for at barn skal kunne gå eller sykle til skolen. Dersom skoleveien anses som trygg, er det bra for barna å gå til skolen, enten hele eller deler av veien, men tenk over dette:

- Barna må lære hvordan de skal opptre som trafikanter, og opplæringen må foregå på den aktuelle skoleveien.
- De bør lære nøyaktig hvor og hvordan de skal krysse veien.
- Husk at de yngste barna ikke alltid klarer å overføre det de har lært i en situasjon til en annen.
- Gjør barna godt synlige ved å utstyre dem med reflekser og klær med sterke farger.
- Velg den tryggeste veien når man går til og fra skolen. Noen steder kan stier, gårdsveier eller lignende være tryggere å gå, selv om skoleveien kan bli litt lengre.
- Kan flere foreldre bytte på å følge hverandres barn? Mange har etablert følgevennordninger i sitt nærmiljø med gode erfaringer. En variant er «gående skolebuss». En voksen fungerer som gående bussjåfør og elevene er gående passasjerer. Avtal «holdeplasser» hvor den voksne plukker opp barna.
- Barn bør være 10-12 år gamle før de sykler alene i blandet trafikk. Det er først i denne alderen de har forutsetninger for å kunne sykle i et vanskelig trafikkbilde.

At barna går eller sykler til og fra skolen er en god måte for å oppnå både tryggere trafikkmiljø ved skolene og friskere barn. I Kristiansund kommune er det gode forutsetninger for å gå eller sykle til skolen. Avstandene i store deler av kommunen er små og en stor andel barn har en skolevei som er kortere enn én kilometer.

### 5.2.3 Aktiv arbeidsvei

Det er viktig at den voksne delen av befolkningen også er aktive. Hverdagsaktiviteten er blitt redusert og det kjøres bil til og fra arbeidssted oftere enn før. Helsedirektoratet anbefaler at voksne bør være i moderat aktivitet i minst 150 minutter hver uke, noe som gir veldokumenterte helsegevinster. Å gå eller sykle til arbeid kan for mange dermed være med på å øke hverdagsaktiviteten. Eksempler på tiltak kan være å legge til rette for sammenhengende gang- og sykkelveinett, vedlikehold av veibane, strøing på vinterstid, sykkelparkering og sette fokus på viktigheten av hverdagsaktivitet med tanke på både miljø og helse.

### 5.2.4 Veien som treningsarena

Trening på og langs vei er et element som kan utgjøre trafikkfare. For bedre samspill mellom de ulike trafikantergrupper har Statens vegvesen i samarbeid med henholdsvis Syklistenes Landsforening utarbeidet sykkelvettregler og i samarbeid med Norges Skiforbund, Norges Skiskytterforbund og Trygg Trafikk utarbeidet rulleskivvettregler.

#### Sykkelvettreglene

Smarte syklistar ...



- er synlige i trafikken.
- gir tydelige tegn.
- ser andre trafikanter i øynene.
- lytter til trafikken, ikke musikken.
- venter på grønt.
- gir fotgjengere førsterett på fortauet.
- bruker lys i mørket.
- bruker hjelm.

### Rulleskivettreglene

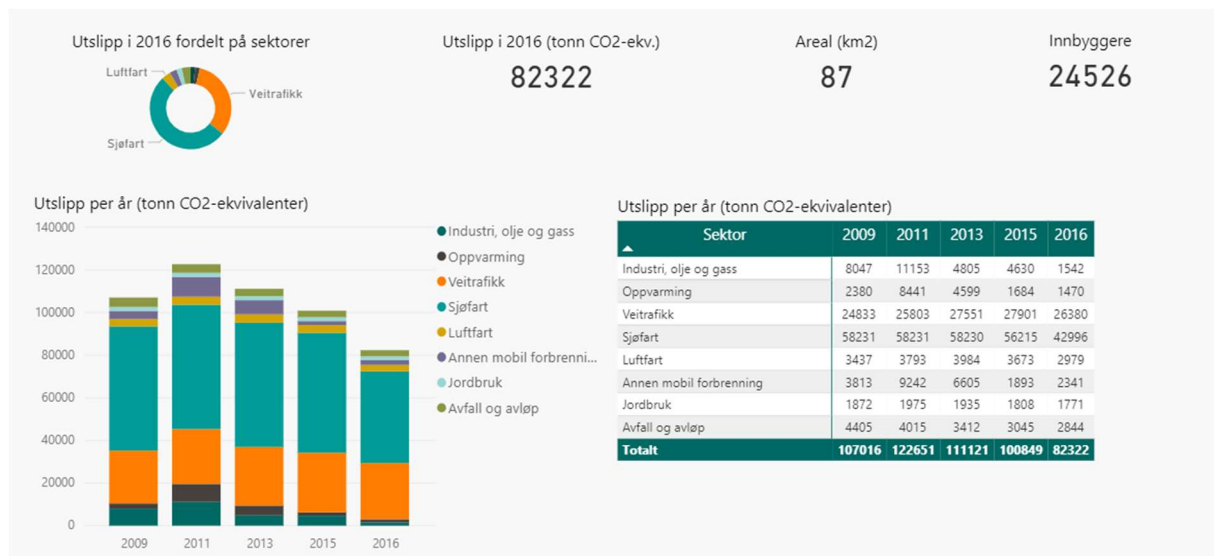
1. For å trene i trafikken må du beherske rulleski godt. Dette gjelder særlig bremsing og vending.
2. All opplæring og undervisning må skje på steder uten biltrafikk.
3. Barn under 15 år bør ikke gå på rulleski på trafikkerte veier.
4. Ved bruk av veibanen går du i hovedsak på høyre side av veien.
5. Tren kun på steder hvor du er godt kjent. Unngå stor trafikk, farlige utforkjøring, svinger og veikryss.
6. Gi tydelige signaler til andre trafikanter og gjør deg forstått i trafikken.
7. Kle deg synlig og bruk alltid refleks. Treningen bør foregå i dagslys.
8. Bruk alltid sykkelhjelme. Glem heller ikke briller som beskytter øynene.
9. Unngå musikk på ørene for å ha fullt fokus i trafikken.

## 5.3 Helse og miljø

### 5.3.1 Klimagasser

Veitrafikk medfører utslipp av klimagasser. Tall fra miljødirektoratet viser at i 2016 var utslippet av klimagasser som oppstår innenfor Kristiansund kommunes grenser på 82 322 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, hvorav veitrafikken stod for 26 380 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter – altså rundt 32% av det totale klimagassutslippet i kommunen. Fordelt på gasser er dette hhv. 65 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter CH<sub>4</sub> (metan), 26 124 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter CO<sub>2</sub> (karbondioksid) og 191 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter N<sub>2</sub>O (dinitrogenoksid, også kjent som lystgass).

FIGUR 5 UTSLIPP CO<sub>2</sub>-EKVIVALENTER I KRISTIANSUND

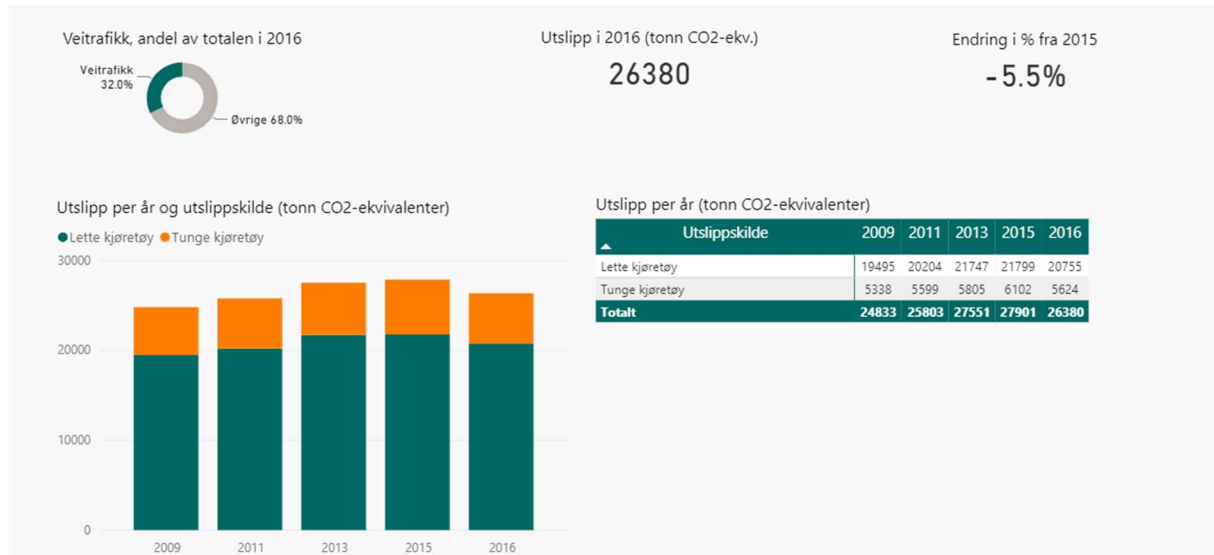


(Miljødirektoratet, 2018)



Det var en jevn økning i utslipp i perioden 2009 frem til 2015, men fra 2015 til 2016 var det en nedgang i utslipp fra veitrafikken på 5,5%. Den samme trenden vises også hos de andre byene i Møre og Romsdal.

**FIGUR 6 UTSLIPP CO2-EKVIVALENTER I KRISTIANSUND FRA VEITRAFIKK**



(Miljødirektoratet, 2018)

### 5.3.2 Lokal forurensing

Veitrafikk er den viktigste kilden til lokal luftforurensning, bestående i hovedsak av svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO2). Det foretas i skrivende stund ikke noen målinger i Kristiansund kommune av lokal forurensning. I henhold til miljøverndepartementets retningslinje T-1520 bør veier med ÅDT (årsdøgntrafikk) over 8000 regnes som så stor trafikkbelastning at luftkvalitetsberegninger bør utføres for å kartlegge forurensningen i området.

I henhold til Nasjonal vegdatabank har følgende veier i Kristiansund ÅDT på 8000 eller mer:

- Riksveg 70 fra krysset Langveien/Kaibakken til krysset Freikollveien/Bolgvegen.
- Fylkesveg 64 fra rundkjøring Wilhelms Dalls vei/Averøyveien til rundkjøring Averøyveien/Kranaveien.

## 6 Tiltaksplan

### 6.1 Innledning

Ut fra de registrerte innspill i veinettet er de viktigste punktene listet opp nedenfor. Dette er henholdsvis 10 punkter på riksvei, 22 punkter på fylkesvei og 44 punkter på kommunal vei. Disse vil vurderes nærmere og tas med i den årlige prioriteringen av tiltak for gjennomføring. Samtlige innspill ligger som vedlegg til trafiksikkerhetsplanen.

### 6.2 Viktige tiltak på riksvei

Område	Strekning/sted	Beskrivelse	Vurdering
Frei	Rensvikholmen	Etablere og sikre overgang.	Jobbes med i forbindelse med bypakke.



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2023

Frei	Freikollveien ved Kiwi Rensvik	Ved Kiwi Rensvik er det busstopp kun på østsiden. Burde også ha vært på vestsiden.	Mulighet for tosidig holdeplass bør vurderes av Statens vegvesen.
Frei	Freikollveien ved Flatsetøya	Er kun busslomme på vestside av veien, burde også ha vært busslomme på østside av veien.	Mulighet for tosidig holdeplass bør vurderes av Statens vegvesen.
Gomalandet	Wilhelm Dalls vei	Mange videregående skoleelever benytter ikke undergangen ved Atlanten, men springer over gata når de skal til busstoppet på motsatt side. Må det monteres fysisk sperre? Eller oppsøk skolen, gi opplæring i trafikkregler, bruk av refleks og godt synlige klær.	Dette må eventuelt inngå i skolens holdningsskapende arbeid.
Gomalandet	Kryss Wilhelm Dalls vei / Trollsvingen øst	Bør være lysregulering, nå er det mye kengurukjøring for å slippe inn biler - noe som genererer kø	Lysregulering anses som lite aktuelt pga. trafikkmengden. Reguleringsplan og bypakke innehar rundkjøring.
Gomalandet	Kryss Wilhelm Dalls vei / Trollsvingen øst	Gangfelt er ikke markert eller skiltet.	Må vurderes nærmere i samråd med Statens vegvesen.
Gomalandet	Kryss Wilhelm Dalls vei / Trollsvingen øst	Dårlig utformet kryss, vanskelig å komme inn på riksveien. Dårlig svingradius for større kjøretøy som ofte må over i motsatt kjørefelt for å komme seg inn på riksveien.	Har dialog med Statens vegvesen om mulig løsning.
Gomalandet	Kryss Wilhelm Dalls vei / Trollsvingen øst	Det bør etableres rundkjøring eller utbedre kryss på annet vis.	Vurderes ifbm. bypakkearbeid.
Kirklandet	Kryss Fosnagata / Astrups gate	Stort uoversiktlig kryss med mange avkjøringer og mye å måtte være oppmerksom på. Stor trafikk.	Kryssområdet bør strammes opp. Må vurderes nærmere i samråd med Statens vegvesen.
Nordlandet	Fostervolds gate	Smalt fortau ved Fostervolds gate 18.	Uheldig utformet avkjørsel, utbedring kan være mulig. Må vurderes nærmere av Statens vegvesen.

### 6.3 Viktige tiltak på fylkesvei

Område	Strekning/sted	Beskrivelse	Vurdering
--------	----------------	-------------	-----------



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSikkerhetsPLAN 2019-2023

Frei	Flatsetbakken - Kvitnesveien	Bør ses på fartsgrensesettingen, oppleves som lite trafiksikkert med høy fartsgrense ved vanlig høyere regel.	Bør ses nærmere på, og vurderes ut i fra fartsgrensekriteriene.
Frei	Fv268 v/ Frei ungdomsskole	Kryss Fv268/Godhaugen må sikres med avkjøringsrampe, busslomme og venteskur.	Det søkes om midler til å gjennomføre dette tiltaket som trafiksikkerhetstiltak i 2019.
Frei	Kryss Fv265 / Fv268	Overgang over Omsundveien i krysset med Kvalvågveien ved Bunnpris har ikke gangfelt eller annen form for sikring. Bør se på (lysregulert) gangfelt, undergang eller gangbro.	Fartsgrensen på stedet er for høy til å anlegge gangfelt. Andre løsninger bør ses på i sammenheng med ny skolestruktur og i samråd med Statens vegvesen.
Frei	Kryss Fv268 / Godhaugen øst.	Mangler busslomme v/ busstopp tett knyttet til kryss og ungdomsskole.	Det søkes om midler til å gjennomføre dette tiltaket som trafiksikkerhetstiltak i 2019.
Frei	Kryss Fv268 / Godhaugen øst.	Ved bygging av nytt boligfelt i Sætherenga må man forvente økt elevtrafikk ved Omsundveien i dette krysset. Her bør det bygges en undergang i forbindelse med utbygging av boligfeltet.	Må ses på i sammenheng med reguleringsarbeidet.
Frei	Ohr	Bussholdeplassen på Ohr i retning Kvalvåg ligger midt i uoversiktlig sving. Anmoder om at denne bussholdeplassen utbedres.	Statens vegvesen jobber med fornying av bussholdeplasser.
Frei	Kvalvågveien, mellom Ånesmyra og Bjerkelund skole	Strekningen mellom Bjerkelund skole og Ånesmyra har fartsgrense 60 km/t. Kunne med fordel ha vært satt ned til 50 km/t og fartsdempende tiltak.	Må vurderes ut i fra fartsgrensekriteriene av Statens vegvesen.
Frei	Kvalvikveien	Kvalvikveien er skolevei for mange barn. Smal og svingete vei med jevn trafikk hele døgnet. Bør vurderes fartsdempende tiltak.	Må vurderes ut i fra hastighetsnivå sett opp mot fartsgrense.
Frei	Kryss Kvalvågbakken / Harpskaret	Busskur tett inn på fylkesvei. Bilen kan ikke passere en buss som står ved busslomma når det kommer bil i motsatt kjøreretning.	Statens vegvesen jobber med fornying av bussholdeplasser.



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2023

Frei	Bjerkestrand sentrum	Ved Bjerkestrand sentrum er det to busslommer, en for hver retning. I dette området burde det settes opp mer gatelys.	Må ses i sammenheng med øvrig prioritering av gatelysutskiftning.
Frei	Bjerkestrand sentrum	Forfalne busskur trenger oppussing eller utskiftning.	Statens vegvesen jobber med fornying av bussholdeplasser.
Frei	Flatsetsundet	Høyt fartsnivå på vei uten fortau og med fartsgrense 50 km/t. Ønsker fartsdempende tiltak i forbindelse med busstopp og krapp sving.	Må vurderes av Statens vegvesen ut i fra fartsnivå.
Innlandet	Sørsundbrua	Brua oppleves som utrygg, det er værhardt, sykling er vanskelig. Noen biler kjører fort over brua og fortauene er alt for smale.	Trenger ny bru.
Kirklandet	Kryss Kranaveien / Stallbakken / Hollendergata / Fosnagata	Stort uoversiktlig kryss med mange avkjøringer og mye å måtte være oppmerksom på. Stor trafikk.	Kryssområdet bør strammes opp. Må vurderes nærmere i samråd med Statens vegvesen.
Kirklandet	Langveien, ved Sparebank 1 Nordvest	Gangfelt uten lysregulering, samt farlige trær som sperrer sikten for bilistene.	Kommunen har utfordret Statens vegvesen på å finne en løsning uten å fjerne trær.
Kirklandet	Kryss Fosnagata / Hollendergata	Uoversiktlig kryss, med noe uklart kjøremønster. Gangfelt må merkes tilstrekkelig og entydig.	Kryssområdet bør strammes opp. Vurdering må gjøres i samråd med Statens vegvesen.
Nordlandet	Gløsvågveien ved Dale skole og Dahlehallen	Ønske om undergang eller bru ved dagens gangfelt ved Dahlehallen og Dale barneskole. Mye trafikk og høy fart.	Må vurderes av Statens vegvesen.
Nordlandet	Omagata	Omagata har smale fortau. Bør utvides.	Stedvis vanskelig med utvidelsesmulighet, fartsdempende tiltak gjennomføres i 2018 med nedsatt fartsgrense og fartshumper.
Nordlandet	Nergata	Flaskehalsen med parkering ved Nergata 1-11 bør opphøre snarest. Genererer mange farlige trafikksituasjoner.	Må vurderes av Statens vegvesen.





Nordlandet	Gløsvågveien	Forslag om lysregulert gangfelt i krysset opp til ABC-bakken barnehage. Skolepatruljen tar ansvar om morgenen, men de står der ikke når barna går hjem fra skolen.	Må vurderes av Statens vegvesen.
Nordlandet	Dalegata - Gløsvågveien - Pilotveien	Høyt fartsnivå på kjørende.	Hastighetsnivå skal samsvare med fartsgrense. Må vurderes av Statens vegvesen.
Nordlandet	Seivikveien	Det mangler gang- og sykkelvei på strekningen mellom Byskogen og Seivika ferjekai.	Bør etableres.

#### 6.4 Viktige tiltak på kommunal vei

Område	Strekning/sted	Beskrivelse	Vurdering
Frei	Storbakken barnehage / Frei skole	Gangvei fra Haslitunet/Jegerstien/Tråkket på Storbakken bør bli forlenget mot Frei skole, i stedet for at barn/ungdom sykler og går gjennom aktiv parkeringsplass ved Storbakken barnehage.	Vanskelige grunnforholdet på stedet, men skal kunne la seg løse.
Frei	Flatsetbakken ved Frei skole	Høyt fartsnivå selv om det er 30-sone og fartshumper. Ønskelig med fartskontroller og synlig politi.	Hastighetsnivå må vurderes etter en hastighetsmåling.
Frei	Generelt	Mange busstopp på Frei mangler eller har dårlige busslommer. Bør lage og/eller utbedre busslommer.	Kjent utfordring, Statens vegvesen jobber med fornying av bussholdeplasser.
Frei	Storbakken	Gangvei ut av feltet Storbakken mot Frei skole/Coop mangler gatelys.	Må ses i sammenheng med øvrig prioritering av gatelysutsiktning.
Frei	Kalvhusbakken	Asfalt går i oppløsning	Blit utbedret som driftstiltak.
Frei	Skolevegen	Høy fart i 30-sone, ønsker fartshumper.	Må vurderes nærmere etter hastighetsmåling.
Frei	Einerskaret	Ønsker supplerende fartsdempere i Einerskaret.	Må vurderes nærmere etter en hastighetsmåling.
Generelt	-	Merking av gangfelt, både med skilt og merking i veibane, blir ikke vedlikeholdt på en slik måte at det holder en god og trygg standard.	Tas til etterretning.



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2023

Generelt	-	Alle fortau må brøytes og strøs vinterstid.	Fortau som lar seg rydde maskinelt blir tatt. Ellers er mange fortau huseiers ansvar iht. politivedtektene.
Gomalandet	Strekning fra Rv70 til Skorpa	Bør innføres forkjørregulering pga. uoversiktelige kryss langs veien.	Kan være fornuftig å se nærmere på dette.
Gomalandet	Røsslyngveien	Gatebelysningen i Røsslyngveien står i ytterkant av fortauet, dvs. skillet mellom fortau og veibane. Vanskeliggjør brøyting og strøing. Må flyttes til innsiden av fortau.	Kjent utfordring, må ses i sammenheng med øvrig behov for utbedring av gatelys.
Gomalandet	Gang- og sykkelvei mellom Atlantis / Gomalandet skole	Gang- og sykkelvei mellom Atlantis barnehage og Gomalandet skole må fysisk sperres i begge ender med bom for å forhindre uønsket motorisert ferdsel.	Kan vurderes å sette opp en bom ved skolen.
Gomalandet	Trollsvingen	Generasjonsskifte med økende fart og trafikk gjør det nødvendig med fartsdempende tiltak.	Må vurderes nærmere etter hastighetsmåling.
Gomalandet	Dalaveien	Det kjøres mye ulovlig på gang- og sykkelveien til hovedinngangen til Atlanterhavsbadet for å hente/sette av folk. Større skilt? Fysisk sperre?	Må ses på i samråd sammen med Atlanten idrettspark.
Gomalandet	Furuveien	Det er avsatt areal og regulert fortau i Furuveien, men er bare asfaltert helt ut. Burde vært fikset fortau.	Tiltak bør gjøres.
Gomalandet	Huldrestien	Bør fikses fortau.	Tiltak bør gjøres iht. reguleringsplan.
Gomalandet	Kryss Freiveien / Steinbergveien	Dårlig sammenheng i gangsystemet ifbm. krysset Freiveien / Steinbergveien.	Må ses nærmere på.
Gomalandet	Røsslyngveien	Ønskelig med flere fartshumper.	Må vurderes nærmere etter hastighetsmåling.
Innlandet	Kryss Skjærvaveien / Sørsundveien	Mangler fortau, areal tiltenkt fortau brukes til parkering.	Problemet håndteres av plan- og byggesak.
Innlandet	Sørsundveien	Innlandet skole ønsker etablert avstigningslomme i Sørsundveien.	Er sett på tidligere, og må vurderes nærmere i samråd med skolen.



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2023

Innlandet	Skjærvaveien	Mangler fortau fra Innlandet skole og i retning Skjerva, hvilket innebærer at elevene må gå bak parkerte biler på skolens parkeringsplass.	Løses best med å fjerne parkeringsplassen som delvis går over fortauet, dersom skolen ønsker dette.
Innlandet	Kryss Tante Lisevei / Skjærvaveien	Mye trafikk med høy fart i krysset. Mangler fortau, gangfelt, fartshumper, etc.	Fartsdempende tiltak bør vurderes dersom hastighetsnivået er høyt.
Kirklandet	Sving Dalabrekka / Hagelinveien	Skummel sving nederst i Dalabrekka. Burde vært parkering forbudt slik at biler ikke kan stå helt inntil svingen.	Tiltak må vurderes.
Kirklandet	Laksvågen	Laksvågen er smal og uoversiktlig, med mange barn og høy fart på kjørende. Ønsker fartshump.	Må vurderes nærmere etter fartsmåling.
Kirklandet	Tempoveien	Mangler fortau på deler av Tempoveien.	Bør vurderes nærmere.
Kirklandet	Roligheten	Bør bli parkering forbudt i Roligheten ved Kirklandet kirke, spesielt problematisk ved arrangement i kirken.	Hele området bør ses på nærmere.
Kirklandet	Herman Døhlens vei	Drosjer og beboere kjører fort på veien foran sykehuset. Bør stenge krysset Konsul Knudtzons gate / Herman Døhlens vei og krysset gjesteparkering / Bremsnesveien for å unngå gjennomkjøringstrafikk foran sykehuset.	Fartsdempende tiltak bør vurderes dersom hastighetsnivået er høyt. Bør i såfall gjøres i samråd med ambulanse.
Kirklandet	Laksvågen - Steinbiten	Ønsker fartshumper i Laksvågen og Steinbiten. Ønsker også skilt av typen "kjør forsiktig, barn leker" i området.	Må vurderes nærmere etter hastighetsmåling. "Kjør forsiktig, barn leker"-skilt og tilsvarende settes ikke opp av veimyndighet.
Kirklandet	Hagelinveien	Bør bli parkering forbudt i gaten.	Hagelinveien, spesielt i overgangen til Dalabrekka er smal og uoversiktlig. Tiltak bør gjøres.
Kirklandet	Reipslagergata	Biler står parkert slik at det ene kjørefeltet blir okkupert, uoversiktlig.	Kjøring på fortau forekommer, noe som er veldig uheldig. Parkering forbudt, spesielt i svingen, må vurderes.



KRISTIANSUND KOMMUNE  
 TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019-2023

Kirklandet	Hollendergata	Hollendergata bør vurderes å gjøres enveiskjørt med klokken, for å lette krysset Hollendergata / Fosnagata.	Kryssområdet bør strammes opp. Vurdering må gjøres i samråd med Statens vegvesen. Enveisregulering kan være et alternativ.
Kirklandet	Lofotgata	Bør fikses fortau.	Tiltak bør gjøres.
Kirklandet	Hagbart Brinchmanns vei v/ Bunnpris Brunsvika	Bør fikses fortau.	Tiltak bør gjøres.
Kirklandet	Tareveien	Høyt fartsnivå nedover Tareveien fra bakketoppen.	Må vurderes nærmere etter en hastighetsmåling.
Kirklandet	Fløyveien	Tidligere fartshumper ikke kommet tilbake etter asfaltering.	Behov må vurderes på nytt etter en hastighetsmåling.
Kirklandet	Fløyveien	Ønsker parkering forbudt på nordsiden vest for krysset Fløyveien / J. P. Clausens gate.	Tiltak bør gjøres.
Nordlandet	Norrdalsveien	Ønsker flere fartshumper i Norrdalsveien, grunnet høy fart.	Må vurderes nærmere etter hastighetsmåling.
Nordlandet	Torvhaugan	Hovedtrasé bør gjøres om til forkjørsvai.	Tiltak er fornuftig mtp. sikt og vikepliktsforhold.
Nordlandet	Morkelveien	Ønsker fartshumper.	Må ses på nærmere etter fartsmåling.
Nordlandet	Torvhaugan	Hekker ved kryss kan godt trimmes ned.	
Nordlandet	ABC-veien	Veien burde vært bredere.	Ved hente- og bringesituasjoner kan fremkommeligheten være dårlig.
Nordlandet	Industriveien	Busslomme i Industriveien på del mellom de to rundkjøringene ved Futura har gangfeltet etter busslommen. Folk går ut i gangfeltet, mens bussen er sikthindrende. Bør erstattes med kantstopp, slik at biler må vente på bussen.	Bør vurderes nærmere i samråd med busselskap og fylkeskommune.
Nordlandet	Østerveien	Mangler en liten bit med gang- og sykkelvei ved krysset mot Sommerro fra fylkesveien.	Ferdig regulert, ikke bygd.
Nordlandet	Omagata	Ønsker nedsatt fartsgrense mellom Løkkemyrveien og Vestbase. Mye tungtrafikk med høy hastighet.	Lite aktuelt med fartsdempere i området. Kan vurdere nedsatt fartsgrense hvis hastighetsnivået tilsier at dette er fornuftig.



## Referanser

Grytten, F. (2014). *Vente på fuglen*. Kagge Forlag AS.

Holmes, M. (2018, Februar 18). *VG.no*. Hentet fra <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/vmgEpp/derfor-stuper-doeedstallene-paa-norske-veier>

Miljødirektoratet. (2018, April 6). Hentet fra miljøstatus.no: <http://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/klimagassutslipp-kommuner/?id=32340>

Regjeringen. (2017, April 5). *Regjeringen.no*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/barnas-transportplan--for-fremtidens-trafikanter/id2548477/>

Statens vegvesen. (2013). *Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss*.

## Figurer

- Figur 1 Nullvisjonens tre grunnpilarer
- Figur 2 Geografisk oversikt over politirapporterte trafikkulykker (2008-2017)
- Figur 3 Trafikk- og ulykkesutvikling i Kristiansund kommune (2008-2017)
- Figur 4 Antall ulykker fordelt på veitype (2008-2017)
- Figur 5 Utslipp CO2-ekvivalenter i Kristiansund
- Figur 6 Utslipp CO2-ekvivalenter i Kristiansund fra veitrafikk

## Tabeller

- Tabell 1 Veityper og veilengder i Kristiansund kommune (17.04.2018)
- Tabell 2 Kryss og snuplasser i Kristiansund kommune (01.01.2010)
- Tabell 3 Politirapporterte trafikkulykker fordelt på skadegrad og veitype (2008-2017)
- Tabell 4 Politirapporterte trafikkulykker fordelt på type uhell (2008-2017)
- Tabell 5 Kostnader ved trafikkulykker i Kristiansund kommune
- Tabell 6 Ulykkespunkt i Kristiansund kommune

## Kilder

- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021
- Nasjonal vegdatabank
- Trafiksikkerhetshåndboken
- Vegvesen.no
- Miljøstatus.no



## Vedlegg – innmeldte innspill til utrygghetspunkt- og strekninger



Kristiansund kommune  
Kommunalteknikk

Dalaveien 4B  
6511 Kristiansund N

[www.kristiansund.kommune.no](http://www.kristiansund.kommune.no)