



MØTEINNKALLING

Utval: Formannskapet
Møtestad: Formannskapssalen Herøy rådhus
Dato: 01.10.2013
Tid: 13:30

Melding om forfall til tlf. 70081300.

Forfall til møter i kommunale organer skal vere gyldig i hht. Lov om kommuner og fylkeskommuner § 40, nr. 1.

Varamedlemer som får tilsendt sakliste, skal ikkje møte utan nærare innkalling.

Dersom du ønskjer din habilitet vurdert i ei sak må du melde skriftleg frå til Fellesekretariatet om dette i god tid før møtet (Forvaltningslova § 8, 3. ledd).

Fosnavåg, 25.09.2013

Arnulf Goksøyr
ordfører

SAKLISTE:

Saksnr	Innhold
PS 162/13	Godkjenning av innkalling og sakliste
PS 163/13	Protokoll frå førre møte
PS 164/13	Delegasjonssaker
PS 165/13	Referatsaker
PS 166/13	Kommundelplan for Trafikktrygging 2013-16 - Offentleg ettersyn
PS 167/13	FV 654 Kvithaugsmyrkrysset - Flusundkrysset. Planutfordringar/oppstart av planarbeid.
PS 168/13	Kommunedelplan for helse og omsorg - til offentlig ettersyn
	Delegasjonssaker frå avdelingane
DS 43/13	Kjøp av næringstomter på Mjølstadneset.
	Referatsaker
RS 37/13	Møteprotokoll SSL 25.04. og 27.082013

PS 162/13 Godkjenning av innkalling og sakliste

PS 163/13 Protokoll frå førre møte

PS 164/13 Delegasjonssaker

PS 165/13 Referatsaker



Utviklingsavdelinga

SAKSFRAMLEGG

-

Sakshandsamar:	AZT	Arkivsaknr:	2012/546
		Arkiv:	Q80

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
166/13	Formannskapet	01.10.2013

KOMMUNDELPLAN FOR TRAFIKKTRYGGING 2013-16 - OFFENTLEG ETTERSYN

Tilråding:

Formannskapet vedtek med heimel i PBL § 11-14 å leggje forslag til kommunedelplan *KDP Trafikktrygging 2013-2016* ut til offentleg ettersyn/ høyring i seks veker.

Planforslaget vert samstundes sendt regionale og statlege instansar for uttale.

Særutskrift:

- Utviklingsavdelinga, her

Vedlegg:

01 – Planforslag KDP Trafikktrygging 2013-16 (samla)

Saksopplysningar:

Kommunestyret vedtok i møte 22.3.2012, K-sak 52/12, å starte opp arbeidet med Kommunedelplan (KDP) for trafikktrygging og samtidig legge forslag til planprogram ut til offentleg ettersyn i seks veker. Forslag til planprogram vart lagt ut til offentleg ettersyn i perioden 30.3 – 11.5.2012, der Møre og Romsdal fylkeskommune fekk utsett høyringsfrist til 18.5.2012.

Maritim og teknisk komite stadfesta i møte av 12.06.2012, MTK-sak 34/12 planprogram for KDP Trafikktrygging 2013-16.

Sist kommunedelplan for trafikktrygging vart vedteken i K- sak 109/08 og var gjeldande for perioden 2009- 2012. Det er difor naudsynt og gjere ei revidering av planen. Planområdet omfattar heile Herøy kommune.

Arbeidet med KDP Trafikktrygging 2013-16 har gått føre seg gjennom ei arbeidsgruppa beståande av både administrasjonen og politikarar.

Arbeidsgruppa består av følgjande:

- Aleksander Zahl Tarberg (Planleggar)
- Jan Reidar Gjerde (Anleggs- og driftsavdeling)
- Camilla Storøy Hermansen (Barnerepresentant)
- Linn-Therese Hansen Sævik (Politisk representant, utpeika av Formannskapet)

Rådmannens leiargruppe er referansegruppe i arbeidet. Planforslaget har vore presentert for denne gruppa i møtet 10.09.2013.

I det vidare planarbeidet vert det lagt til rette for medverknad frå offentlegheita. Særskilt vil ein legge vekt på å sikre medverknad frå representantar for barn- og unge i kommunen. Her vil både individ og gruppenivå stå sentralt. Eksempelvis vil KFU (kommunalt foreldre utvalt) og barnehagane vere ein viktig medspelar i det vidare planarbeidet, då desse har særskilt kjennskap til element i høve trafikktrygging rundt skular og barnehagar. Planforslaget vil bli lagt ut på Herøy rådhus og på kommunen sin nettside www.heroy.kommune.no

Trafikktryggingsplanen for 2013-16 inneheld mellom anna to delrapportar; der den eine omfattar arbeidet med barnetrakkregistreringar 2012. Her er det sentrale kartlegging av vegar, farlige og utrygge skulevegar blant barn i skulen. Den andre rapporten omfattar ei evaluering av førre trafikktryggingsplan og det arbeidet som er gjennomført i førre planperiode. Denne evaluering bygger mellom anna på tilbakemeldingar og rapportering frå andre avdelingar i organisasjonen. Vidare går det fram av planforslaget korleis innspela til varsel om oppstart har vore vurdert, samt vurderingar i høve risiko- og sårbarheit (ROS).

Vurdering og konklusjon:

Forslag til kommunedelplan (KDP) for Trafikktrygging 2013-16 er no utarbeidd og klart for høyring / offentleg ettersyn.

Denne planen består av eit hovuddokument (plan) med to ulike delrapportar. Delrapport 1 er ei kartlegging (Barnetrakk) som er gjennomført blant barn- og unge i skulen, for å sikre medverknad i planarbeidet og for å kartlegge kvar denne brukargruppa meiner det er trygt/utrygt for ferdsel i sitt nærmiljø. Ein har her også kartlagt kva areal som barn- og unge brukar til leik og opphald, og bede desse gjere ei vurdering av korleis dei oppfattar dette arealet. Resultat av dette arbeidet vil vere eit viktig grunnlag for all vidare samfunnsplanlegging i kommunen.

Delrapport 2 er ei evaluering av førre trafikktryggingsplan og eit samandrag av status for tidlegare prioriterte tiltak. Denne rapporten seier noko om kva arbeid som har blitt gjennomført i førre planperiode, både i høve planarbeid og fysiske tiltak. Delrapport 2 dannar også grunnlaget for dei tiltaka som ein tilråd skal bli prioritert i komande planperiode. Dei tiltaka som ein meiner bør prioriterast går fram av handlingsprogrammet som er oppdelt i 5 delar.

Ein har i handlingsprogrammet ikkje valt å prioritere noko nærare rekkjefølgje (nummer) innanfor dei opplista tiltaka som er nemnt. Grunngevinga for dette valet er å kunne gi ansvarlege avdelingar fleksibilitet og handlingsrom for å gjennomføre trafikktryggingarbeidet i løpet av planperioden.

Rådmannen vil understreke at ikkje alle av dei tiltaka som er nemnt i handlingsprogrammet er noko som let seg gjere å gjennomføre i løpet av perioden frå 2013-2016. Dette gjeld i hovudsak dei større fysiske strakstiltaka og dei større langsiktige tiltaka som er lista opp i planforslaget. I tillegg kjem større planleggingstiltak som vil strekke seg over lengre tid grunna kompleksiteten i dei problemstillingane som ein skal løyse med planane.

Rådmannen vil understreke at mange av dei tiltaka som er lista opp i handlingsprogrammet gjeld fylkesveg og tidlegare riksvegar. For at desse tiltaka skal kunne gjennomførast er ein avhengig av at desse blir prioritert i handlingsprogrammet til Møre og Romsdal fylkeskommune. Frå ei anna side er det sagt at Møre og Romsdal fylkeskommune ikkje vil prioritere tiltak i sitt handlingsprogram som ikkje er ferdig planlagt (reguleringsplan) eller fullført grunnverv. Planleggingsarbeid og utarbeiding av reguleringsplan blir difor ei viktig oppgåve for kommunen og eit viktig grunnlag for å kunne gjennomføre tiltak som er prioritert i kommunedelplanen for trafikktrygging.

Når det gjeld søknad om midlar til trafikktrygging (50/50- ordninga) er det frå Statens Vegvesen si side føreset at dersom kommunen skal få økonomisk støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak skal trafikktryggingsplan ligg ved ein slik søknad. Rådmannen viser til at det er teke ei avgjersle frå Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga om at ein ikkje skal søke om slike midlar i 2013 på bakgrunn av at det ikkje er satt av midler frå fylkeskommunal side i 2014. Herøy kommune vil søkje om slike midlar når Anleggs- og driftsavdelinga har kome med eit forslag til tiltak det skal søkjast støtte til å gjennomføre.

Rådmannen vil avslutningsvis peike på at ein ser det som avgjerande at det vert gjort vurderingar i arbeidet med utarbeiding av årsplanar og budsjett, og at det vert sett av tilstrekkelege midlar og ressursar til gjennomføring av dei tiltaka som er opplista i handlingsprogrammet for perioden 2013-2016.

Konsekvensar for folkehelse:

Fysiske tiltak som bygging av nye gang- og sykkelveggar, oppføring av veglys og oppmerking av overgangsfelt vil auke kvaliteten på ferdselsårane til dei mjuke trafikantane og betre tryggleiken til desse i trafikken. Nye gang- og sykkelveggar vil også bidra til å legge til rette for meir fysisk aktivitet og gi større moglegheiter for transport i form av gåing eller sykling. Dette er vurdert til å vere **positivt** for folkehelsa.

Konsekvensar for beredskap:

Realisering av nye tiltak handlingsprogrammet inneberer ei kvalitetsheving av enkelte deler av kommunen sitt samferdselssystem. Eksempel her vil vere å utbetre vegstrekingar til å ha to fullverdige køyrebaner. Dette er vurdert til å betre framkomsten i trafikken og til å vere **positivt** i høve kommunal beredskap.

Konsekvensar for drift:

Realisering av fysiske tiltak i handlingsprogrammet vil medføre nye kommunale anlegg som vil medføre auka driftskostnader for kommunen. Eksakte utgifter til drift vil ein måtte kome attende til i det enkelte prosjektarbeidet med gjennomføring av kvart enkelt tiltak.

Fosnavåg, 10.09.2013

Erlend Krumsvik
Rådmann

Jarl Martin Møller
Avd.leiar

Sakshandsamar: Aleksander Zahl Tarberg

KOMMUNEDELPLAN TRAFIKKTRYGGING 2013-2016



HERØY KOMMUNE

Vedteken i kommunestyremøte xx.xx.xxxx, K-sak xx/xx

August 2013



Innhald

1. Innleiing – bakgrunn.....	3
Vedtak og organisering av arbeidet	3
Arbeidsform, deltaking og medverknad	3
2. Evaluering av gjeldande trafikktryggingsplan 2009- 2012.	8
3. Ulykkesituasjonen i Møre og Romsdal og Herøy kommune	8
Trafikkmønster.....	8
4. Kva kostar trafikkulykkene?	8
5. Trafikkulukke og personskadeulukker i Herøy kommune	9
6. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen.....	17
7. Oversikt over ynskte tiltak (innspel)	18
8. Visjon og mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy kommune.....	19
9. Mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy kommune	19
10. Satsingsområde.....	21
11. Verkemiddel i trafikktryggingsarbeidet	22
Ansvars- og kostnadsfordeling.....	22
12. Handlingsprogram	23
13. Trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne	35
14. Finansiering, oppfølging og rapportering	35
15. Nyttige lenkar	36
16. Vedlegg.....	36



1. Innleiing – bakgrunn

Stortinget vedtok i februar 1996 ein interpellasjon der dei bad regjeringa om å stimulere fleire kommunar til å utarbeide handlingsplanar for trafikktrygging. Frå og med år 2002 har ein slik plan vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av tiltak for sikring av barn sin skuleveg på fylkesvegar og kommunale vegar. Herøy kommune nyttar Vegdirektoratet sin rettleiar (Handbok 209) som eit utgangspunkt for denne planen.

Vedtak og organisering av arbeidet

Den fyrste trafikktryggingssplanen til Herøy kommune blei vedtatt i kommunestyret i K-sak 121/02, 19.12.2002. Planen var gjeldande i perioden 2001-4. Då kommunedelplanen skal rullerast kvart 4. år vart planen rullert i 2008. Her blei ny trafikktryggingssplan vedteken (i K-sak 109/08), og omfatta perioden 2009-2012. Denne trafikktryggingssplanen skal gjelde for perioden 2013-2016.

Under arbeidet med denne trafikktryggingssplanen er det oppnemnd ei arbeidsgruppe bestående av følgjande representantar:

- Ein planleggar
- Ein representant frå Anleggs – og driftsavdelinga
- Barnerepresentanten
- Ein politisk representant

I forbindelse med denne trafikktryggingssplanen blei det gjennomført ei «Barnetrakkregistrering» i 2012. Her blei det undersøkt kvar barn og unge ferdast i trafikken og kvar dei føler det er trygt og utrygt. Både på veg til og frå skulen, til fritidsaktivitetar, leik m.m. Denne forma for kartlegging er å sjå på som ei utvida form for medverknad frå barn og unge i planlegging av trafikktryggingstiltak. I denne prosessen har spesielt borna blitt utfordra til å kome med sine innspel gjennom aktiv deltaking. Metodane som er blitt brukt er teikningar på kart og presentasjon av historier munnleg til kommunen. Resultatet av arbeidet er utforma som delrapport 1 til denne kommunedelplanen.

Arbeidsform, deltaking og medverknad

Vedtak om oppstart av rullering av trafikktryggingssplanen vart kunngjort tidlig vår 2012. Forslag til planprogram vart etter lova lagt ut for offentlig ettersyn/ høyring i 6 veker. Arbeidet har vore kunngjort i Vestlandsnytt 30. mars 2012. Det kom inn 4 innspel til trafikktryggingssplanen i løpet av denne perioden. Planprogram for arbeidet med KDP trafikktrygging blei stadfesta i Maritimt og teknisk komite, MTK-sak 34/12 i møtet 12.06.2012. Planprogrammet legg viktige føringar for planprosessen og det vidare arbeidet med ny trafikktryggingssplan.

Samfunnstryggleik (ROS):

Det er gjennomført ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS) i kommunedelplanen for å vurdere potensielle uønska hendingar og konsekvensar av desse i høve samfunnstryggleik. Det er nytta sjekklister frå Fylkesmannen i Møre og Romsdal i dette planarbeidet.



Konsekvensutgreiing(KU):

I samband med utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging ser ein ikkje at det utløyser krav om konsekvensutgreiing. Planen i seg sjølv vil ikkje utløyse krav om KU etter Forskrift om konsekvensutgreiing § 2,3 og 4. Krav om konsekvensutgreiing tilknytt tiltak til m.a eksisterande veg, som i denne Trafikktryggingplanen, fell kravet om KU bort. I tiltak der nye veglinjer vert diskutert og planlagd, vil krav om konsekvensutgreiing bli teke opp til vurdering. Planarbeidet vil vidare fylgje reglane for handsaming og prosess for kommunedelplanar i plan- og bygningslova.

Sentrale aktørar i trafikktryggingarbeidet

Dette er sentrale aktørar i trafikktryggingarbeidet:

- Møre og Romsdal Fylkeskommune
- Fylkestrafikktryggingutval – FTU
- Samferdsutvalet
- Fylkesmannen
- Statens vegvesen
- Politiet
- Kommunestyret og politiske utval
- Rådmannen
- Utviklingsavdelinga
- Anleggs- og driftsavdelinga
- Servicetorget
- Folkehelsekoordinator
Trygg Trafikk
- Oppvekst – barnehagar og skular



Barnehagane i Herøy er flinke til å nytte refleks (Foto: Herøy kommune).



Innbyggjarar, næringsliv, lag og organisasjonar

Den einskilde innbyggjar står sentralt i arbeidet med trafikktrygging. Som trafikant spelar innbyggjarane ei viktig rolle i kva åtferd som blir vist i trafikken, både som køyrande og gåande/syklande. Ved å overhalde trafikkreglar og viser respekt for andre trafikantar, gjer ein viktig innsats i å betre den generelle trafikktryggleiken i kommunen.

Næringslivet spelar også ei viktig rolle i arbeidet med å betre trafikktryggleiken, blant anna ved å gjennomføre fysiske tiltak på eigedomen, gjennomføre tiltak i høve åtferd og haldningar på sin arbeidsplassar. Her kan fleire verksemder oppmode sine tilsette om bruk av alternativ transport til/frå arbeidsplassen der dette er mogleg. På denne måten kan næringslivet stimulere til færre bilar i trafikken og samstundes legge til rette for at fleire av arbeidstakarane får betre folkehelse. Her er det viktig at verksemder legg til rette forhold som gir rom for alternativ transport. Vidare kan den einskilde verksemd gjere fysiske tiltak på sine eigedomar som betrar trafikktryggleiken, då spesielt retta mot oppmerking av parkeringsareal, belysning, gode snutilhøve, skilting, inngjerding, og skilje areal for gåande/syklande og køyrande.

Lag og organisasjonar spelar også ei viktig rolle, då desse kan fremje tiltak i høve åtferd og haldningar om «god trafikktryggleik» blant sine medlemmer. Dei organisasjonane som rår over fast eigedom, kan gjere tiltak på eigedomane som fremjar trafikktrygging i høve sine egne medlemmer og andre trafikantar.

Andre viktige aktørar

- Bilorganisasjonane
- Forsikringsbransjen
- Trafikkskulane
- Forsikringsinstitusjonane
- Transportnæringa
- Media
- Redningstenesta
- Spesielle interesseorganisasjonar

Sentrale planar og dokument

Nasjonal transportsplan(NTP)

Dette er ein strategisk plan for utvikling av den samla statlege infrastruktur for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. NTP er eit viktig dokument i leddet for samarbeid mellom stat, fylke og kommunar i satsing på samferdsel. Regjeringa vil vidareføre nullvisjonen for trafikktryggleik, som inneberer at transportmidla og transportsystemet må formast på ein slik måte at dei fremmar riktig åtferd, og i størst mogleg grad hindrar at menneskelege feilhandlingar får fatale konsekvensar. Vidare må trafikantane påverkast til ein sikker åtferd.

Støtte til trafikktryggingstiltak (tidl. Aksjon skuleveg) vert brukt som eit aktivt verkemiddel for å betre trafikktryggleiken. Desse midlane skal brukast i tilknytning til



fylkes- og kommunale veger, men vilkåret er ein eigendel på 50 % frå veghaldar. Ved tildeling av slike midlar er det sett krav om at kommunane legg den kommunale trafikktryggings-/ tiltaksplanen til grunn for søknad om tilskott til trafikktryggingstiltak, jf. St.prp. nr.1 1998-99 (Samferdselsdepartementet).

Fylkesplanar og regionale planar

Det er i det vedtekte forslag økonomiplan for fylkesveginvestering sett av midlar for posten "Trafikktryggingstiltak, gang- og sykkelveg, kollektivtiltak og miljøtiltak med kommunetilskott". Ved tildelingar blir kommunane beden om å legge den kommunale trafikktryggingsplanen til grunn for søknaden om tilskott til trafikktryggingstiltak, jfr. St.prp.nr. 1 1998-99 (Samferdselsdepartementet).

Regional transportplan (RTP) fylkeskommunen blir som følgje av forvaltningsreforma den viktigaste premissleverandøren i planlegging og utbygging av regional samferdsel. Dette vil også styrke fylkeskommunens rolle som regional utviklingsaktør. Samtidig er samferdsel eit av dei områda der ein kan gjere mest for å påverke lokal forureining og globale utslepp.

Desse utfordringane vil best kunne systematiserast i ei overordna regional transportplan som omfattar alle transportformer. Det vil vere avgjerande at planen omfattar både investering og drift. Fylkets Trafikktryggingsutval (FTU) forvaltar både de statlege og fylkeskommunale midlane til TS-tiltak. Fylkeskommunen kan også delfinansiere trafikktryggingstiltak der kostnadene vert delte likt mellom kommunen og fylkeskommunen, såkalla "Mindre anlegg" med 50% kommunedel.

Kommunale planar

Trafikktryggingsarbeidet er sektorovergripande, og må derfor samordnast med den øvrige kommunale planlegginga, t.d når det gjeld målsettingar. Det inneber også at tiltak som krev økonomiske ressursar frå kommunen si side må innarbeidast i årlege budsjett og økonomiplan.

Gjennomføring av trafikktryggingstiltak på kommune- og fylkesveggar oppnår ofte tilskott frå ordninga "Midlar til trafikktryggingstiltak". Ordninga føreset at kommunen sjølv dekkjer 50 % av kostnadane, og det er avgjerande at det vert sett av midlar til dette i dei årlege budsjetta. Her er det mogleg for å få aktivert mykje statlege midlar dersom kommunen dekkjer sin del av finansieringa. Tidlegare trafikktryggingsplan tok utgangspunkt i ein årleg kommunal innsats på ca 500.000 kroner. I budsjett for 2013 er det avsett kr 2.000.000 til trafikktrygging.

Formannskapet har gjennom vedtak av «Planprioriteringar 2013» vidare bestemt at det skal satsast på fleire gang- og sykkelveggar i kommunen. Her er det tenkt oppstart av planarbeid for fleire strekningar, som skal prioriterast etter gjennomført kartleggingsarbeid.

«Barnetrakkregistreringar 2012»

I samband med planarbeidet er det gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane er gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane.



Barn og ungdom er ekspertar på fysisk miljø. Det er ingen som kjenner kratt og sti, bakgårdar og grønne areal betre enn dei som bruker desse. Barn opplever, ser og bruker uterom på kreative og unike måtar. Resultat av dette arbeidet følgjer som delrapport til denne planen.



Bilete av Barnetrakkregistreringar på skulane i 2012 (Foto: Herøy kommune)

Lovgrunnlag og kommunens ansvar for trafikktrygging

Kommunen har eit stort ansvar for trafikktryggingsarbeidet både som vegmynde og gjennom sitt ansvar for arealplanlegging. Trafikktrygging inngår også i kommunen sitt ansvar som eigar av skular og barnehagar, transportør og som arbeidsgivar. Dette ansvaret strekk seg til både det politiske nivå og alle administrative avdelingar i kommunen som driv forvaltning og nyttar seg av transport i tenesta. Særskilt viktige områder er tiltak for fotgjengarar og syklistar i utforming av eit trygt lokalmiljø. Kommunen sitt ansvar når det gjeld trafikktryggingsarbeid er heimla i følgjande lover, forskrifter og stortingsmeldingar:

- Forskrift om miljøretta helsevern
- Veglova
- Lov om helseteneste i kommunen
- Plan- og bygningsloven
- Opplæringsloven
- Kunnskapsløftet – læreplanar
- Skuleskyss for grunnskulen
- Rammeplan for barnehagar
- HMS-forskrifta



2. Evaluering av gjeldande trafikktryggingsplan 2009-2012.

Evaluering av førre trafikktryggingsplan går fram av «Delrapport 2 – Status trafikktrygging i dag». I denne planen er det mykje arbeid som er blitt gjennomført, men også mange tiltak som enno ikkje har blitt prioritert og gjennomført. Ein foreslår å vidareføre nokre av desse.

3. Ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal og Herøy kommune

Trafikkmønster

Fylkesveg 654 går som ein hovudåre gjennom kommunen frå Dragsund i søraust til Fosnavåg sentrum i nordvest. Frå FV 654 går det ein fylkesveg via Moltustranda mot Sande kommune, til Torvik/ Bø, til Leine/ Remøy/ Runde og frå Fosnavåg via Nerlandsøy til Kvalsvik. Riksveg 61 tek av frå FV 654 i Myrvåg og går mot sør gjennom Leikong mot Sande kommune. Frå Leikong går det ein fylkesveg til Jøsok/ Voldnes.

Tabell 5. Registrerte køyrety i Herøy kommune

Køyrety i Herøy kommune pr. 31/12 2011			
<i>Type køyrety</i>		<i>Type køyrety</i>	
Personbilar	4543	Traktor	314
Buss	25	Motorredsk.	8
Kombibilar	56	Moped	302
Varebilar	668	Motorsykkel	196
Lastebilar	110	Belte M. sykkel	6
SUM BILAR	5402	Tilh.	1725

Tabell 1: Registrerte køyrety i Herøy kommune pr. 2010

Dersom vi ser på denne oversikta av registrerte køyrety i Herøy kommune i 2011, kan vi sjå at Herøy kommune hadde 7953 køyrety i 2011, inkludert registrerte tilhengarar. Berre køyrety åleine utgjorde i kommunen 6228. Dette er ei stor auke frå tidligare, for eksempel 1998 då det var 5386 køyrety i kommunen. Til tross for at det er fleire køyrety enn før har ulukkestatla gått ned.

4. Kva kostar trafikkulykkene?

Den som vert ramma av ei trafikkulykke, kan i tillegg til auka kostnadar til livsopphald og pleie, få store problem med daglege gjeremål som igjen fører til redusert livskvalitet. Pårande vert påført ulemper både av praktisk og psykisk karakter.

Totalt reknar ein med at kvar politirapporterte personskaudeulykke representerer samla samfunnsøkonomiske kostnadar på om lag 2,4 millionar kroner, basert på produksjonsbortfall, medisinske kostnadar, materiellkostnadar og administrative



kostnader. Ifølge eit skriv frå regjeringa (*Nasjonale strategi – Ulykker i Noreg, nasjonal strategi for førebygging av ulykker som medfører personskade 2009- 2014*), kostar dødsulukke i trafikken på landsbasis, 26 milliardar kroner i året.

I Herøy kommune skjedde det perioden 1989- 2000 gjennomsnittleg 15 personskadeulykker kvart år. Det vil seie at trafikkulykkene i Herøy den tida, årleg kosta 2,4 millionar x 15 = 36 millionar kroner. For ein åtteårs periode no, har kostnadane i Herøy vorte redusert til 31 millionar kroner årleg. Det er ein reduksjon på 5 millionar kroner.

Sjølv om talet på drepne i trafikken har gått ned dei siste åra, er det framleis mange som vert hardt eller lettare skadd i trafikken i Herøy kommune. Tabellen under viser ein statistikk over tal på ulykker fordelt på årstal i kommunen.

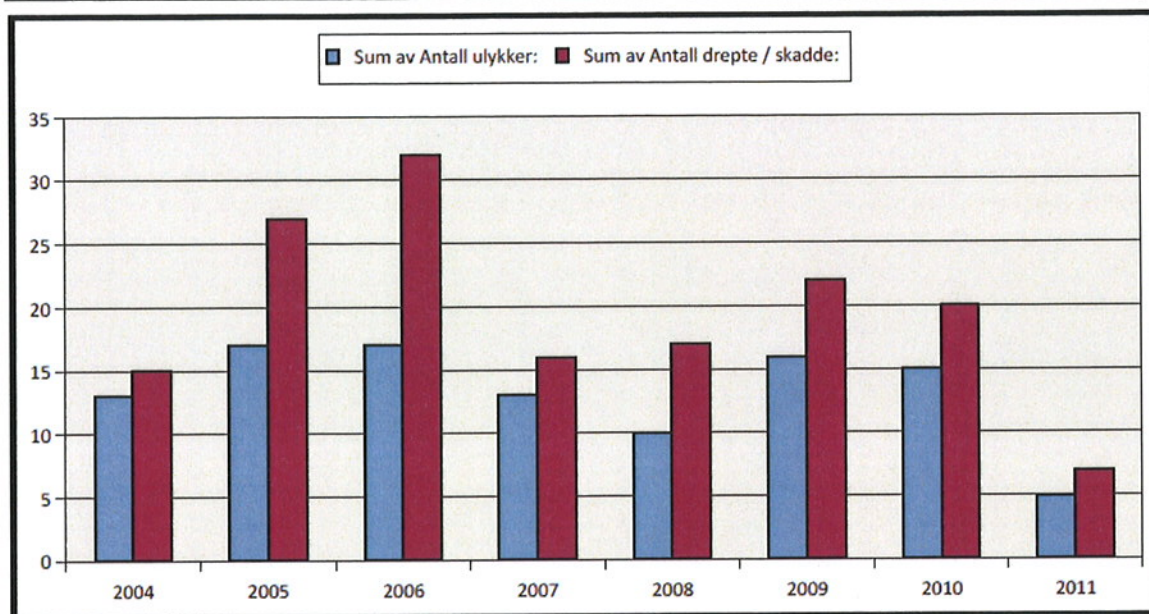
5. Trafikkulykke og personskadeulykker i Herøy kommune

Data om ulykkessituasjonen i kommunen er eit viktig grunnlag for tiltaka i handlingsprogrammet. Tala er basert på politirapporterte personskadeulykker.

Tabellane som det vil verte vist til i dette kapitlet er motten frå Statens Vegvesen, region Midt. Tabellane og statistikken går i detalj på type ulykke, aldersgruppe, omfang og skadeomfang av ulykkene. Tabellane viser også til kva for vegar i kommunen det har skjedd kva for type ulukke. Statistikken tek også føre seg kor mange mjuke trafikantar som har vorte skadd i trafikken. Statistikken er såleis særleg nøyaktig og presis.

Antall ulykker fordelt årstal

År	Antall ulykker	Antall drepte/skade	Antall drepte	Antall hardt skade	Antall lettere skade
2004	13	15	0	3	12
2005	17	27	0	3	24
2006	17	32	0	3	29
2007	13	16	0	1	15
2008	10	17	1	1	15
2009	16	22	1	1	20
2010	15	20	0	3	17
2011	5	7	0	0	7
Sum	106	156	2	15	139



I denne statistikken som er utlevert av Statens Vegvesen, region Midt, kan vi sjå at frå 2004 – 2011 skjedde det totalt 106 trafikkuulykker der 2 menneske omkom. I same perioden var det 15 hardt skadde og 139 lettare skada i ulykkene.

Som ein kan sjå utifrå tabellen, er det langt færre som har vorte alvorleg skadd eller drepne i trafikken i Herøy dei siste 8 åra. Når ein les rapportar og skriv, for eksempel frå Statens Vegvesen er dei svært nøgde med at stadig færre vert drepne eller alvorleg skadde i trafikken.

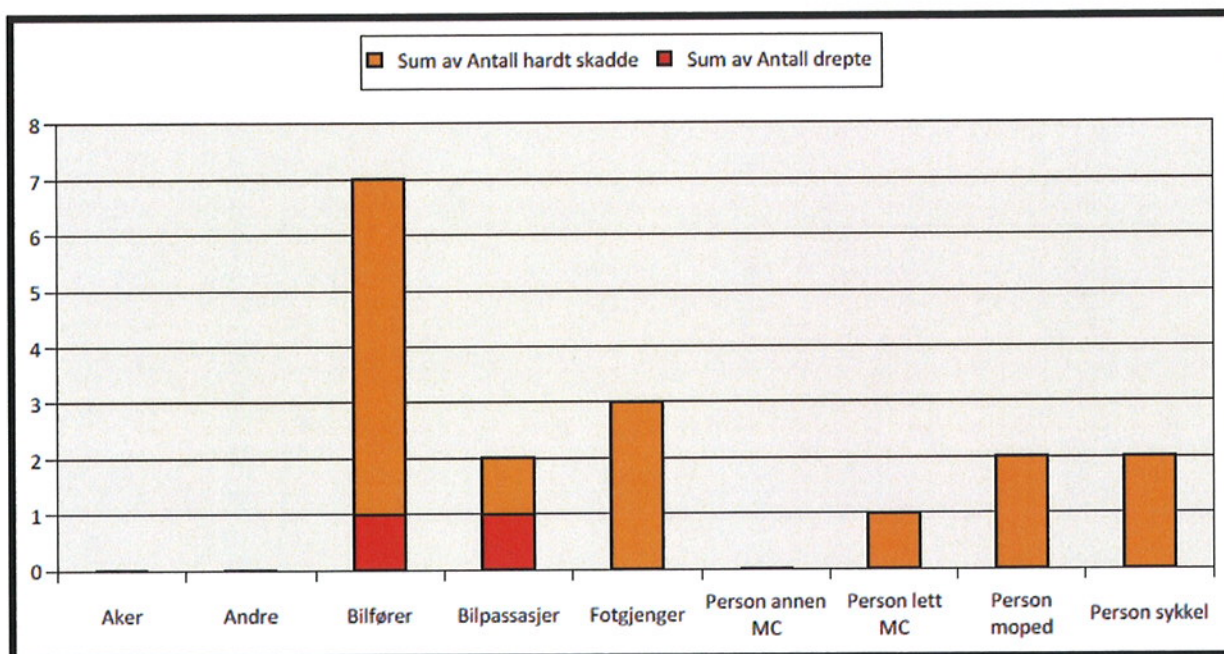
Utifrå denne tabellen og dei tidligare tala frå 1989- 2000 gjev det oss god grunn til å tru at arbeidet som har vorte lagt ned når det gjeld trafikktrygging, viser seg igjen i slike statistikkar. ¹ Per 04.07.2011 var det ingen trafikkdrepne i Møre og Romsdal, noko som er svært bra og som mest sannsynlig ikkje har vore tilfelle sidan 50- 60 talet. For gjennom dei 10 siste åra har heile 15 personar blitt drepne i trafikken i Møre og Romsdal.

¹ [http://mrfylke.no/Nyheiter/Ingen-trafikkdrepte-saa-langt-i-2011-i-Moere-og-Romsdal/\(language\)/nno-NO - I](http://mrfylke.no/Nyheiter/Ingen-trafikkdrepte-saa-langt-i-2011-i-Moere-og-Romsdal/(language)/nno-NO - I)



Trafikantgruppe - skadegrad

Trafikantgruppe	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Bilfører	68	1	6	61
Bilpassasjer	51	1	1	49
Person lett MC	3	0	1	2
Person annen MC	4	0	0	4
Person moped	16	0	2	14
Person sykkel	3	0	2	1
Fotgjenger	9	0	3	6
Aker	0	0	0	0
Andre	2	0	0	2
Sum alle	156	2	15	139



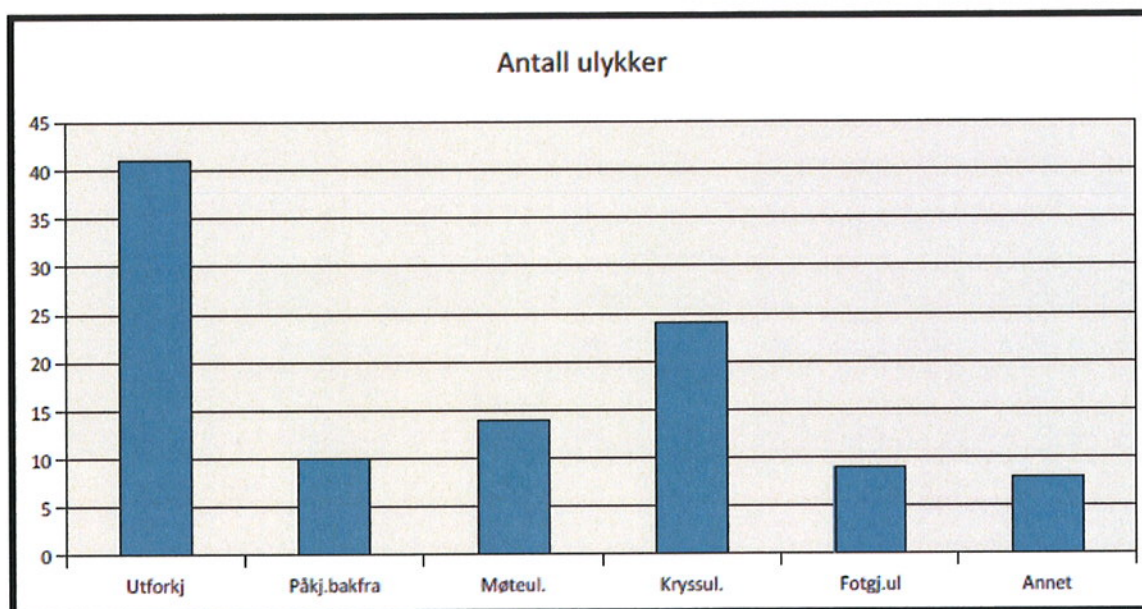
I denne statistikken kan ein sjå kva for trafikantgruppe det er som har blitt skadde og drepne i Herøy kommune dei siste åra. Vi ser at ein bilfører og ein passasjer omkom. Vi kan sjå at det i hovudsak er bilfører og passasjer som vert skada i ulukkene som skjer i kommunen. Men ikkje berre bilulukker er representert i Herøy kommune. Heile 16 menneske vart skada i ulukker med moped. Gjerne er førarane av mopedar og liknande svært unge, gjerne i 16 års alderen.

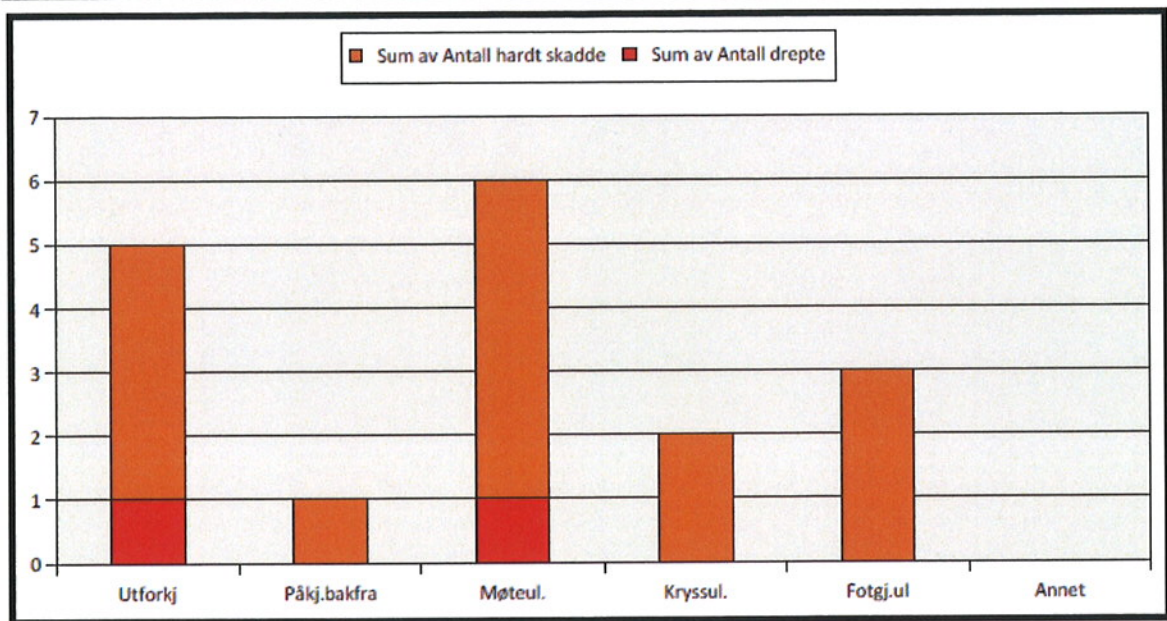
Ikkje berre motoriserte køyrety er representert når ein ser på denne statistikken. Tal på fotgjengarar og person med sykkel har blitt hardt skada i trafikken. Så mange som 11 mjuke trafikantar vart skadd i Herøy 2004- 2011.



Uhellskategori - skadegrad

Uhellskode hovedkategori	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
Annet	8	11	0	0	11
Fotgj.ul	9	9	0	3	6
Kryssul.	24	34	0	2	32
Møteul.	14	28	1	5	22
Påkj.bakfra	10	17	0	1	16
Utforkj	41	57	1	4	52
Sum alle	106	156	2	15	139



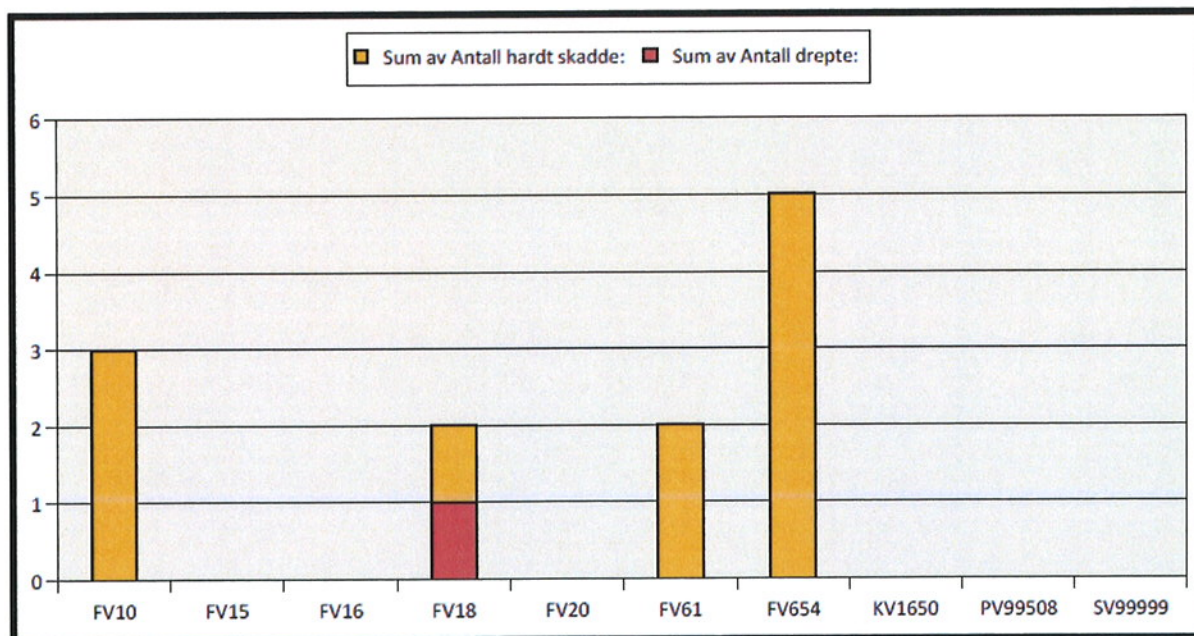


Ei trafikkulukke kan vere så mangt, anten i bil, moped, syklist eller fotgjengarar. Alle som ferdast i trafikken kan verte utsett for ei ulukke. I Herøy kommune var det heile 9 fotgjengarulukker, 24 kryssulykker, 14 møteulykker, 41 utforkøyningar og 10 møteulykker på vegen i løpet av 8 år. Det var i møteulykke og utforkøyringsulykke at to menneskjer i Herøy miste livet.



Veg - skadegrad

Veg	Antall ulykker	Antall drepte/skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde
0	1	1	0	0	1
FV10	5	15	0	3	12
FV15	2	6	0	0	6
FV16	5	5	0	0	5
FV18	6	7	1	1	5
FV20	3	4	0	0	4
FV21	1	1	0	0	1
FV61	10	18	0	2	16
FV654	57	76	0	5	71
KV13	1	1	1	0	0
KV1650	2	3	0	0	3
KV168	1	1	0	1	0
KV1900	1	1	0	0	1
KV192	1	1	0	1	0
KV2200	1	1	0	0	1
KV2300	1	2	0	0	2
KV2500	1	1	0	0	1
KV2575	1	1	0	1	0
KV340	1	2	0	0	2
KV345	1	1	0	0	1
PV99042	1	1	0	1	0
PV99508	1	4	0	0	4
SV99999	2	3	0	0	3
Sum alle	106	156	2	15	139

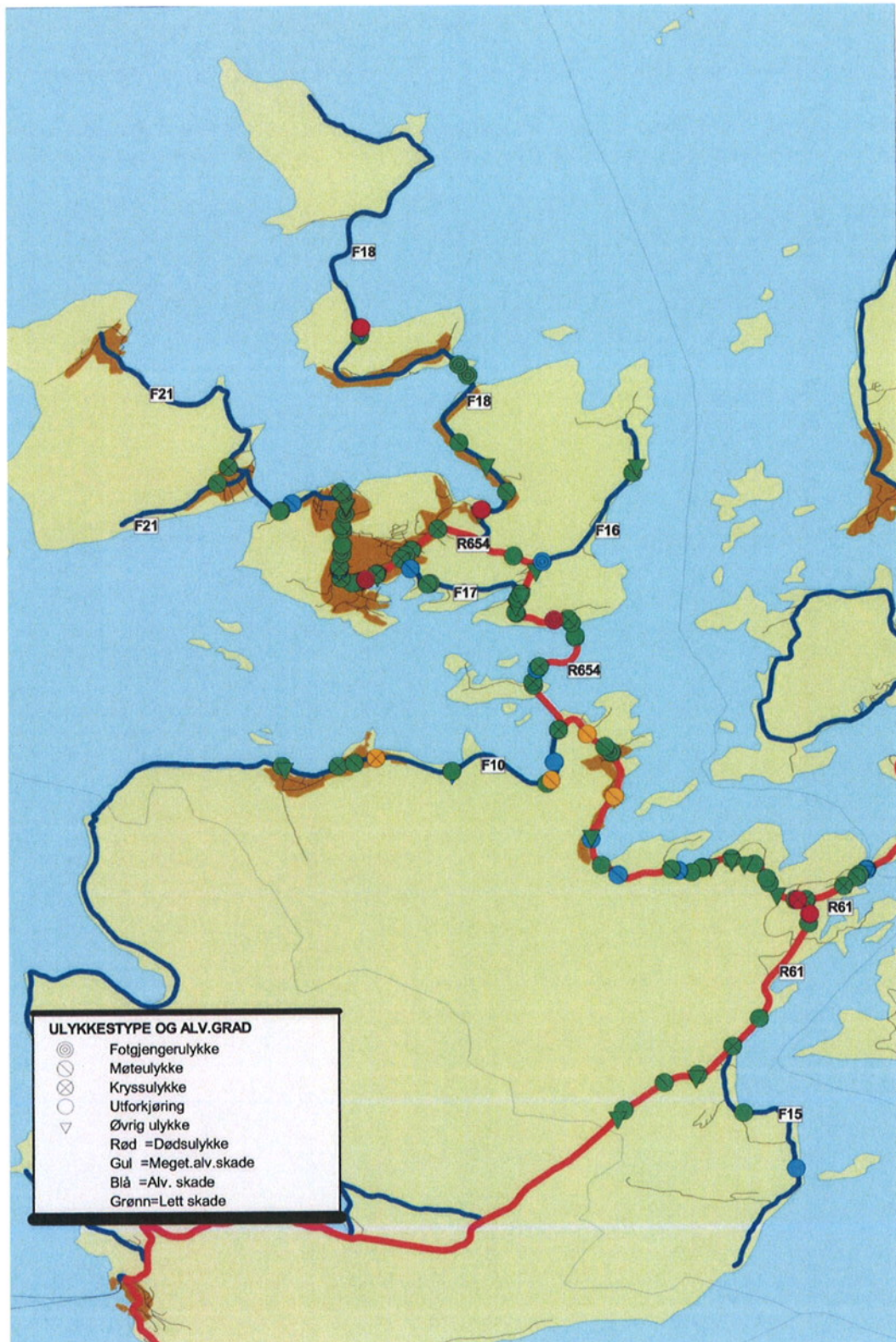


Sum

Antall ulykker/ enheter/ personer i utvalget som rapporten er basert på: 106 / 321130 / 392250



Utifrå denne tabellen ser ein at det har skjedd trafikkuhell på alle vegane i Herøy kommune. Det er FV 10, FV 18, FV 61 og FV 654 som har hatt dei trafikkulukkene med verst utfall, hardt skada eller drepne.



Kart over ulukkesstadar i Herøy kommune. Politirapporterte ulukker, perioden 1991- 2000.



6. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen

Trafikktryggingsarbeidet dei siste åra har vore fokusert på *fartsreducerande tiltak* i bustadområde og langs bygdevegar. Det har si årsak i mange enkeltsøknadar frå for eksempel foreldre i byggjefelt som ynskjer *fartsdempande tiltak* der borna leikar.

Det har og vore gjort mindre tiltak i nærleiken av skuleområde, som til dømes fartshumpar og busslommer. Nokre døme av tiltak som er gjort i Herøy kommune er; området ved Moltu skule, planlagt undergang Frøystadskaret, redusert fartsgrense i Røyra og i enkelte byggjefelt, samt bygging av fartshumpar på Eggesbønes. I tillegg er det gjennomført diverse siktutbetringar langs vegar i byggjefelt, og oppføring av bom på gangvegar «Hamnevegen» på Remøy. Dette er endringar som kan virke små, men som faktisk gjer store forskjellar i det daglege trafikkbiletet. Slike små tiltak er viktige, og langt betre enn at ingenting vert gjort.



Born på skuleveg (Foto: Trygg trafikk – fotograf: Anders Aavik Hagen)

Statens vegvesen har bygt ut eit nettverk av gang og sykkelvegnett langs riksvegane, men mykje står att langs fylkesvegane før ein oppnår tilfredstillande løysingar for trafikktryggleiken. Gjennom kartleggingsarbeid og delrapport 2, viser det seg at eit av dei viktigaste satsingsområda i framtida bør vere å sikre tryggare skulevegar for born og unge.

Enkelte plassar i kommunen kan ein få vinterskyss (buss) på grunn av dårlege vegforhold og utrygg skuleveg. Vedtekne reglar for skyss finn ein i vedlegg 1. Opplæringslova sitt kapittel 7 omhandlar elevar sin rett til skuleskyss.



På grunn av at mange elevar i Herøy kommune har lang og/eller ekstra farleg skuleveg, får mange born skuleskyss. Det er eit mål å leggja til rette for at flest mogleg kan gå eller sykla til skulen. I tillegg til at dette gjev ein samfunnsøkonomisk vinst, så vil det og spare miljøet, og gje helsevinst ved at barna får auka fysisk aktivitet. Samstundes er erfaring med å bevege seg i trafikken viktig for barn si trafikkforståing og -opplæring.

Mange stader i kommunen manglar det fortau eller gang og sykkelveg som skil dei mjuke trafikantane frå motortrafikken. Mange foreldre opplever skulevegen som så farleg for barna at dei vel å køyre dei til og frå skulen. Ofte kan dette vere den einaste praktiske løysinga, men samtidig medfører foreldrekøyringa ei sterk auke av trafikken i og rundt skuleområda. Som regel er ikkje skulen sitt nærområde utforma for å ta imot den auka trafikken på ein trygg og trafiksikker måte. I tillegg kan det vere trengsel, travelheit, stress og eit uoversiktleg trafikkbilde når mange leverer eller hentar barna til same tid. Dermed oppstår det uoversiktlege og farlege situasjonar i forbindelse med stans, rygging og snuing, og resultatet blir auka trafikkfare for alle som ferdast til og frå skulen.

Problemet kan verta noko redusert ved at foreldra slår seg saman og køyrer kvarandre sine barn når det er mogleg. Kvar ekstra passasjer kan spare omgjevnadane for éin bil. Utfordringane kan også bli tatt opp i FAU, på foreldremøte osv, for å gjera foreldra merksame på situasjonen. Kanskje kan ein finne ein stad i nærleiken av skulen som kan fungera som hente-/bringe plass, eller andre lokale løysingar som kan redusera trafikkmengda, og få fleire barn til å gå/ sykla til skulen.

Mange stader i landet arrangerer foreldra «følgjevennordningar», der foreldra byter på å følgja barna til skulen. Då får barna gå-trening saman med ein vaksen, i tillegg til frisk luft og mosjon før skulestart.

Ein bør difor satse vidare på tiltak som kan fremje både folkehelse og auka trafikktryggleik for alle samfunnsgrupper i kommunen. Mange elevar går både til og frå skulen, og ein konsekvens av ei vidare satsing på dette vil krevje prioriteringar og vilje til å gjennomføre moment i reguleringsplanar som inneheld strekningar for gang- og sykkelveg, samt at det må setjast av meir areal i komande arealplanar.

Når det gjed tala som kjem fram gjennom statistikken i denne kommunedelplanen, kan desse sjåast på som eit verkty for å forbetre trafikktryggleiken. Med så nøyaktig og konkret statistikk, vert arbeidet med å legge til rette og sette opp tiltak – og prioriteringsliste meir oversiktleg. Dette fordi ein ser kva som er behov, og gjerne kvar behova er størst for gjennomføring av trafikktryggingstiltak. På denne måten er statistikk eit relevant verkty i det vidare planarbeidet og det er viktig at ein les, oppfattar og nyttar statistikken på ein konstruktiv måte.

7. Oversikt over ynskte tiltak (innspel)

I det komande følgjer ei oppsummering av ynskte tiltak (innspel), inndelt etter område. Tiltaka her er ikkje prioriterte. Tala i parentes bak kvart tiltak refererer til nummer på innspel på vedleggslista over innkomne merknader.



Leikong

- Ynskje om utbetring av kommunal veg 166 frå Leikanger skule «oppom åsen» Underskriftskampanje frå bygdefolk på Leikong. (3)

Moltustranda

- Krav frå bygdefolket om at gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda Fylkesveg 10 vert prioritert. (1)

-

Remøy

- Ynskje om spegel i bratt og sær s uoversiktleg "s-sving", yst i Sævikane.
- Uoversiktleg, høg fart og sær utrygt ved busslomma utanfor tunnelopninga (tunnel til Runde).

Bergsøy

- Tryggje skuleveg ved gamlevegen på strekninga Hjelmeset - Mix Scene1. Vedkommande som har sendt inn innspelet meiner denne strekninga vert nytta til unødvendig gjennomføring på en veg som er mykje brukt til skuleveg. Vil på grunn av unødvendig gjennomkøring ha bom for å sperre av trafikken. (2)
- Trafikktryggingstiltak Hjelmesetområdet – innspel frå Eldrerådet. Nedsetting av fartsgrense til 50 km/t etter rundkøringa (mot Fosnavåg?) og oppmerking og skilting av gangfelt over fylkesvegen. Skaffe turvande godkjenning frå vegstyresmaktene for gjennomføring av tiltaket.

8. Visjon og mål for trafikktryggingarbeidet i Herøy kommune

På statleg og fylkeskommunalt nivå har ein og ei form for "trafikktryggingplanar", som naturlegvis får følgjer for den kommunale planlegginga. På begge desse nivåa vert det arbeidd ut frå den såkalla 0- visjonen, visjonen om ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken. Ideen er i utgangspunktet adoptert frå Sverige.

Ingen har råd til å miste nokon i trafikken. Det er tragisk når slikt skjer. Det er difor viktig at Herøy kommune har 0- visjonen som forankring for arbeidet med trafikktrygging.

9. Mål for trafikktryggingarbeidet i Herøy kommune

Omsynet til trafikktryggleik skal vere eit viktig element i all verksemd i Herøy kommune. Det er difor viktig at offentlege organisasjonar, privatpersonar, grupper, lag og organisasjonar og næringsliv bidreg til å redusere talet på trafikkulukker i tida framover.



På vegnettet eksisterer det mange feller, til dømes i form av farlege kryss, gangfelt eller uoversiktlege bakketoppar og svingar. Dei fleste ulykker skjer likevel på grunn av fartsoverskriding eller fordi bilistar, syklistar og fotgjengarar ikkje er merksame nok.

Vegtrafikklova seier at alle som ferdast i trafikken skal vise aktsemd. Dersom alle hadde følgd vegtrafikklova sin grunnregel for trafikk hadde vi knappast hatt ulykker.

Vegtrafikklova sin §3 – Grunnregel for trafikk:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke blir unødig hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.”

Ein vil framheve det som urealistisk at det ikkje skal skje ei einaste ulykke i trafikken. På kommunenivå kan ein i likskap med overordna nivå/ planar likevel ha ein visjon om at ikkje nokon skal døy eller verte alvorleg skadd. Dersom vi ser på 2010 aleine, var det ingen drepne i trafikken i Herøy kommune, men eit menneske vart alvorleg skadd, 2 menneske vart alvorleg skadd og 13 menneske vart lettare skadd etter uhell i trafikken. Med tanke på dei høge tala av skadde og drepne i den tidligare planen, er det svært gledeleg å sjå ei positiv endring i statistikken over ulukker og utfall dei siste åtte åra. På åtte år har det vore to menneskjer som har omkomne i trafikken i Herøy. I ein 11 års periode frå 1989- 2000, var det seks omkomne. Det seier sitt.

For at ein skal klare å holde på slike gode tal som frå for eksempel 2010 og byggje vidare på dei gode statistikkane frå dei siste åtte åra, er det viktig at ein held vedlike vegar. Det vert heldt jamlege kontrollar og at ein har same fokus på trafikk og trafikktrygging i åra framover. I tillegg til at det kan gjerast fysiske forbetringar på vegane, er det viktig å satse på åtferdsendrande tiltak.

Hovudmål

Herøy kommune har sett opp to hovudmål som vert lagt til grunn for trafikktryggingsarbeidet:

Mål 1:

«INGEN SKAL BLI DREPNE ELLER KOME ALVORLEG TIL SKADE I TRAFIKKEN I HERØY KOMMUNE».

Herøy kommune ynskjer ikkje at nokon skal bli alvorleg skada eller drept i trafikken. Dette er eit ambisiøst mål, som vil krevje at arbeidet med trafikktrygging blir prioritert av alle samfunnsgrupper. Målsetting vil krevje eit felles bidrag i høve haldningar og åtferd i trafikken, samt fysiske tiltak langs vegnettet i kommunen. Dei ulykkene som oftast fører til død eller livsvarig skade er ulykker som skjer på grunn av altfor høg fart.



Mål2:

«ALLE TRAFIKANTAR SKAL FØLE SEG TRYGGE I HERØY KOMMUNE»

Alle trafikantar og spesielt utsette grupper som barn, eldre, menneske med nedsett funksjonsevne og elles mjuke trafikantar, skal føle seg trygge når dei ferdast langs vegane.

I det generelle arbeidet med trafikktrygging i Herøy kommune er det viktig at det vert satsa på både fysiske tiltak og åtferdsendrande tiltak blant innbyggjarane (trafikanter), då desse tiltaka har alle viktige og ulike innverknadar på framferda i trafikken. Det er viktig at alle brukargrupper har ei bevist haldning til trafikktrygging og at ein legg vekt på dei momenta som kjem fram i form av informasjon og opplysningar om trafikktrygging.

For at alle skal føle tryggleik langs vegane er følgjande tiltak viktig:

Differensiering	Fartsreduksjon	Vegkryssingspunkt	Åtferdsendrande tiltak
Helst skilje vegtypar, køyreveg, gang- og sykkelveg. Gjeld der hastigheita er 50 km/t eller meir.	I byggefelt og tettbygde områder med berre ein vegtype. Låg fart som er tilpassa sikt. Fartsgrense 30 km/t Siktutbetring Fysiske tiltak (fartsreducerande tiltak)	Der det er høg fartsgrense bør det undergangar. Betre siktilhøva Skilting av kryssingspunkt Oppmerking av gangfelt («Sebrastriper»)	Bruk av refleks/ refleksvest, bruk av sykkelhjelme og sikkerheitsutstyr for rulleskøyter. Haldingskampanjar på skular og i barnehagar Informasjon til alle heimar (Infoskriv) også blant vaksne.

10. Satsingsområde

Følgjande tiltak går fram som viktigast for kommunen i trafikktryggingarbeidet:

- ✓ **Fysisk sikring av barn sin skuleveg**
- ✓ **Byggje nye gang- og sykkelveg**
- ✓ **Betre løysingar på spesielt ulukkesbelasta områder langs vegnettet**
- ✓ **Åtferdsendrande tiltak og haldningskampanjar.**



11. Verkemiddel i trafikktryggingsarbeidet

Kommunen har fleire verkemiddel som vert nytta i arbeidet med å trygge trafikken i Herøy. Nokre verkemiddel på kommunenivå er direkte underlagt kommunane som sentral aktør i trafikktryggingsarbeidet. Desse tiltaka kan nemnast som;

- Fysiske tiltak på kommunale vegar
- Arealplanlegging/ lokalisering
- Trafikkopplæring i barnehage og grunnskule
- Trafikantinformasjon
- Tiltak mot rusmidlar og kriminalitet

Vidare kan kommunen delta gjennom samarbeid med og påverknad frå fylke, stat eller organisasjonar gjennom:

- Tiltak på fylkesvegar
- Trafikkopplæring i vidaregåande skule
- Overvaking og kontroll
- Trafikantinformasjon

Ansvars- og kostnadsfordeling

Kommunale vegar:

Kommunen har ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak i høve dei vegane som er kommunale vegar. Midlar til gjennomføring av tiltak blir avsett av kommunestyret i budsjett og handlingsplanar. Alt av ansvar for gjennomføring av fysiske tiltak på kommunale vegar ligg til Anleggs- og driftsavdelinga i Herøy kommune.



Opning av ny kommunal veg i Dragsund 2011 – Foto: Herøy kommune



Fylkesvegar:

Ansvar for desse vegane ligg til Møre og Romsdal fylkeskommune som vegeigar, i tett samarbeid med Statens Vegvesen som fagkonsulent innanfor planlegging, bygging og drift. Tidlegare vegar som har vore klassifisert som «Riksvegar» er no definert som Fylkesvegar. Fylkeskommunen mottok økonomiske midlar til vegformål gjennom Nasjonal Transportplan (NTP).

Kommunen kan kome med ynskje om å gjennomføre tiltak for dei Fylkesvegane som er innanfor kommunegrensa og som ein meiner bør prioriterast. Dette har vore gjort gjennom ei «Samferdselsprioritering» som blir eit politisk vedteke innspel frå kommunane kvart år til MR fylke sitt handlingsprogram for samferdsel i Fylket.



Bilete: Strekninga Kalveneset – Torsethøgda er ei strekning som ligg inne på prioriteringslista til Møre og Romsdal fylkeskommune. Statens vegvesen arbeider no med grunnlag for oppstart av utbygging av ny gang- og sykkelveg på denne strekninga.

Kommunen vil i tida framover vere ein meir aktiv aktør ved å fremje forslag til tiltak som ein ynskjer skal bli prioritert i høve fylkesvegnettet. Dette gjeld både trafikktrygging, utbetring av eksisterande vegar og bygging av nye vegar.

Herøy har stor byggjeaktivitet og sterk vekst i næring, busetting og kultur. I lys av dette er det tidlegare signalisert, frå kommunen si side, viktigeita i å få realisert større vegprosjekt som t.d ny innfartsveg til Fosnavåg. Ein ynskjer å oppnå ei berekraftig samfunnsutvikling med hovudinfrastruktur som legg til rette for meir vekst i kommunen. Det er allereie gjennomført eit omfattande planarbeid knytt til fleire større vegprosjekt i Herøy kommune, og ein ser det som både viktig og avgjerande at desse prosjekta blir prioritert og realisert av Møre- og Romsdal fylkeskommune for å auke den generelle trafikktryggleiken i Herøy kommune.

12. Handlingsprogram

Generelt om tiltakstypar og prioritering av tiltak

Ein har sett opp fem forskjellige handlingsprogram; 1) fysiske strakstiltak (mindre tiltak), 2) fysiske strakstiltak (større tiltak) 3) langsiktige fysiske tiltak 4)




åtfersdendranginge tiltak og 5) planleggingstiltak langs kommune- og fylkesvegar. Dei langsiktige tiltaka er kostnadskrevjande og har ein lenger planleggings- og gjennomføringsprosess.




Strakstiltak er tiltak som ikkje kostar så mykje, som har kort planleggingstid og som difor kan gjennomførast ganske raskt. Tiltak langs fylkesveg er markert med «*» sidan det Møre og Romsdal fylkeskommune som er økonomisk ansvarleg for gjennomføring.

Åtfersdendranginge tiltak er tiltak der trafikantane gjennom opplæring/ informasjon og ulike former for kontroll/ overvaking vert påverka til betre og sikrere åtferd i trafikken. Slike tiltak treng ikkje alltid vere så kostnadskrevjande, men det føreset at det vert sett av tid både i skular, barnehagar, informasjon om trafikk og rusmiddel i skulane og eventuelt på foreldrekveldar. Det er vidare viktig at det vert lagt opp til eit konstruktivt samarbeid mellom køyreskular, politi, forsikringsselskap, Statens Vegvesen, trafikkorganisasjonar og media om opplæring i høve trafikktryggleik for born- og unge.




Tabell 6: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar (Små)

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Fylling, Myklebust (Bergsøya) FV 654	Langs FV Skilje gang-, trafikk- og parkeringsareal. Skilje areal for gåande og køyrande på vestsida av FV654.	Kryssproblematikk	MR fylke STV	Må søkje MR fylke om etablering av fortau mellom kryss ved Spar og fram til kryssingspunktet ved YX (fotgjengarovergang) Anleggs- og driftsavdelinga utbetrar av krysset ved Cash & Carry.
					
	*Gjerdet, Hjelmeset FV 654	Etablering av gangveg overgangsfelt FV654 Vidare kopling mot gangsti til Hjelmeset-vegen. Nedsett fartsgrense til 50 km/t.	Farleg kryssingspunkt og utrygg skuleveg	MR fylke STV	


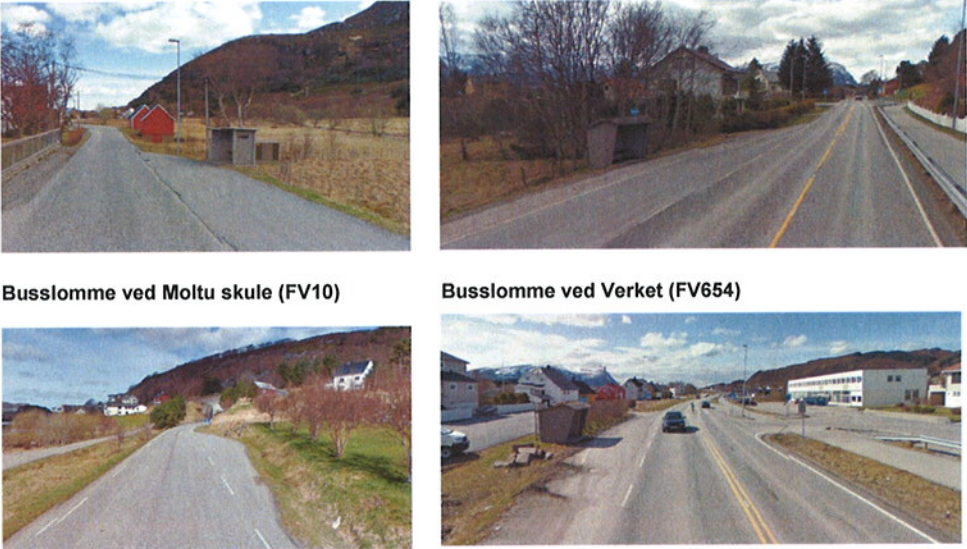


				
*Skarabakken, Fosnavåg sentrum FV 654	Utviding av fortau og køyrebane, ny støttemur og omlegging av privat veg	Utrygg skuleveg, stor trafikk og	Herøy kommune (AD og UTV)	Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga samarbeidar om prosjektet. AD gjennomfører prosjektering og utføring for tiltak. Til Jordmors Helgas veg.
				
*Moltustranda, FV10	Etablering av fotgjengarovergang og skilting ved skuleområdet	Farleg kryssingspunkt for skuleborn	MR fylke STV	Må søkje MR fylke om etablering av skilting og fotgjengarovergang ved FV10 – Moltu skule.
				
*Einedalen skule, Leinøya FV 654 / FV 18	Redusert fartsgrense til 60 km/t. Etablering av	Farleg kryssingspunkt for turgåarar	STV Herøy kommune	Må søkje MR fylke om etablering av skilting og fotgjengarovergang ved FV18 – Einedalen skule.



		fotgjengarovergang- skilting ved skuleområdet		(AD)	Redusert fartsgrense til 50 Km/t. Anleggs- og driftsavdelinga står for utføring.
					
Fosnavåg sentrum, FV654	Oppmerking av overgangsfelt, nedsenking av kantstein. Utbetring av fortau	Dårleg oppmerka fortau, uoversiklege kryssingspunkt	Statens Vegvesen (STV) HK (AD)	Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utføring av utbetringstiltak på kommunale vegar og fortau i sentrum.	
					
*Sævikane FV18	Flytting av busslomme lenger vekk frå tunnelen.	Farleg situasjon med busslomme og kryssing. Haldeplass for skuleborn.	Statens Vegvesen Herøy kommune (AD)	Må søkje MR fylke om tiltak på Fylkesvegen.	
					



Leikanger skule, Kommunal veg. KV 166	Etablering av snuplass. Fjerning av vegetasjon langs veg. Utbetre siktilhøva i området.	Betre snutilhøva for buss, unngå farleg situasjonar med rygging.	Herøy kommune (AD og Eigedom)	Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utføring av tiltak på skuleområdet. Eigedomsavdelinga må involverast i prosessen.
				
*Nye busskur og UU – tiltak for busslommer (FV) FV 654	Universell utforming av busslommer og nye busskur langs FV	Betretilgjenge for kollektivtransport – betre tilhøva for buss	MR fylke / STV	Må søkje om UU tiltak for eksisterande busslommer – betre kollektivtransport
 <p data-bbox="323 1272 667 1299">Busslomme ved Moltu skule (FV10)</p> <p data-bbox="767 1272 1066 1299">Busslomme ved Verket (FV654)</p> <p data-bbox="323 1563 699 1590">Busslomme ved Sæviktunnelen (FV18)</p> <p data-bbox="767 1563 1090 1590">Busslomme på Myklebust (FV654)</p>				
*Busslomme Verket, FV654	Vurdere flytting av busslomme for å betre TT.	Betre tilgjenge og bruk av kollektivtransport	MR fylke/ STV	Spørsmål om flytting evt endring av busslomme må takast opp med Statens vegvesen.



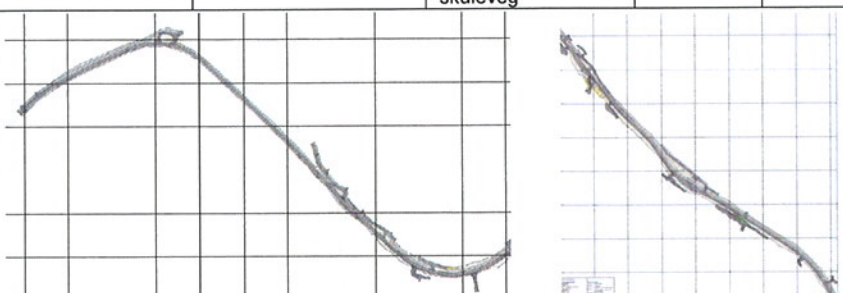
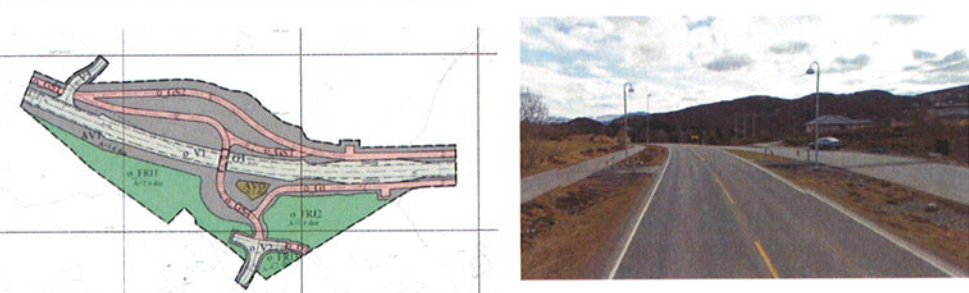
Flyfoto av busslomme ved verket		Foto av dagens busslomme ved Verket (FV654)			
**Lysregulering – overgangsfelt FV 654 (Bergsøya)	Etablering av «blinkende lys» ved etablerte overgangsfelt på FV 654. «SeeMe»	Unngå trafikkulucker og sikre tryggare overgangsfelt	MR fylke STV Herøy kommune (AD + UTV)	Må søkjer MRfylke om etablering av «blinkane lys» ved overgangsfelt på FV 654. Utviklingsavdelinga søkjer om stønad til prøveprosjekt / pilotprosjekt. Anleggs- og driftsavdelinga har ansvar for utføring.	
Oversiktskart som viser kryssingspunkt (fotgjengarfelt) ved FV654 på Bergsøya					

Tabell 7: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar (Store)


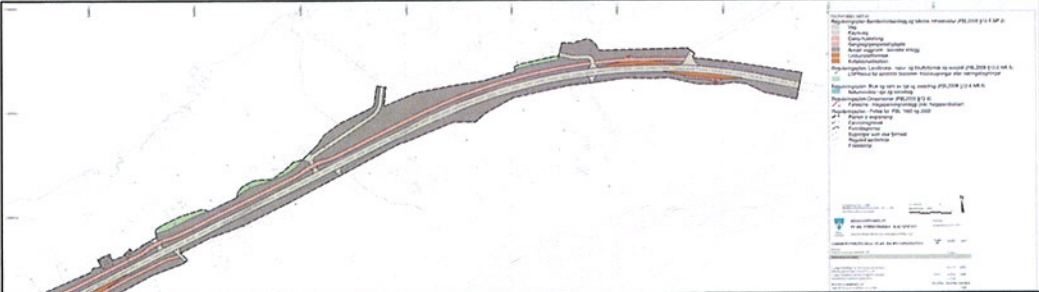
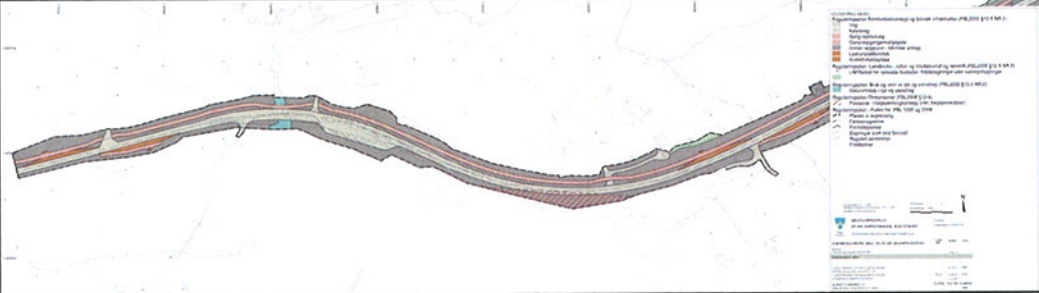
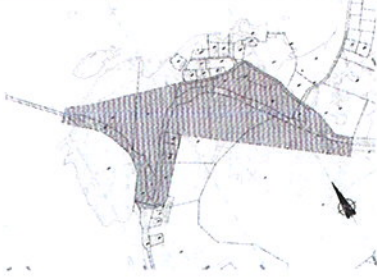

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Leine (Ytre) FV 18	Utbetring av kryss/ avkøyring mot bustadfeltet. Siktutbetring.	Trafikkfarleg kryss i dag. Dårlig sikt. Ikkje opparbeidd i tråd med reguleringsplan	Herøy kommune (AD)	Reguleringsplan godkjent. Anleggs- og driftsavdelinga gjennomfører prosjektering og utbetring av kryss. Sjå i samanheng med realisering av vegstrekninga i reguleringsplan for Leine – Remøyholm.
Reguleringsplan for Leine og regulert kryssutfomring			Foto av kryss på Leinane		



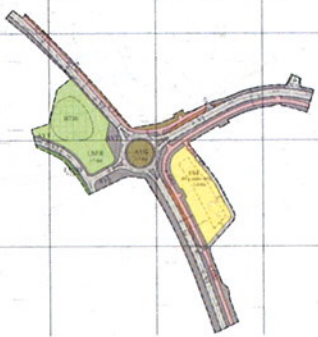

Kommunedelplan for Trafikktrygging 2013- 2016

*Leine-Remøyholm FV18	Ny Fylkesveg 18 Gang- og sykkelveg	Ikkje tilfredstillande standard på FV. Utbetring til 2 køyrebaner. Behov for ny GSV grunna utrygg skuleveg	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent Avsett midlar frå MR fylke. Ligg på MR fylke sine prioriteringslister.
 <p>Reguleringsplan for strekninga Leine / Remøyholm</p>				
*Planfrikryssing Frøystadskaret FV 654	Ny undergong på Frøystadtoppen	Farleg skuleveg Stor trafikk Ikkje oppmerka overgangsfelt	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent. Avsett midlar frå MR fylke. Ligg på MR fylke sine prioriteringslister.
 <p>Reguleringsplan for undergong på Frøystadtoppen Foto av tilhøva på Frøystadtoppen</p>				
*Torsethøgda – Kalveneset FV 654	Ny gang og sykkelveg Omlagging av fylkesveg	Farleg skuleveg Stor trafikk Dårleg sikt ved Aspevikvatnet	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent Avsett midlar frå MR fylke. Ligg på MR fylke sine prioriteringslister. Gjennomført grunnerv. STV arbeider med byggeplanar. Planlagt ferdig 2014.

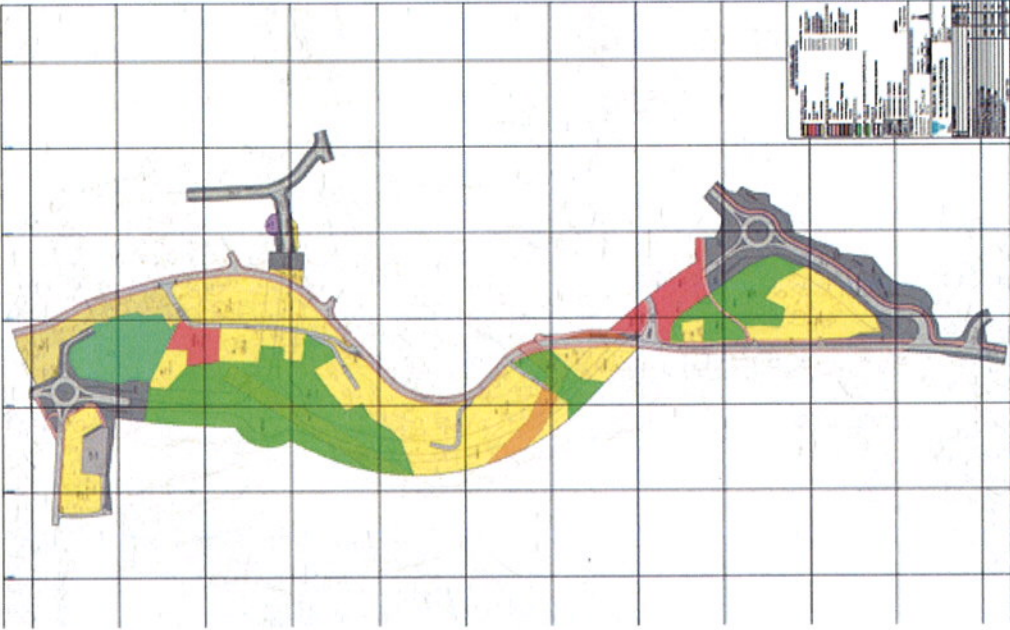


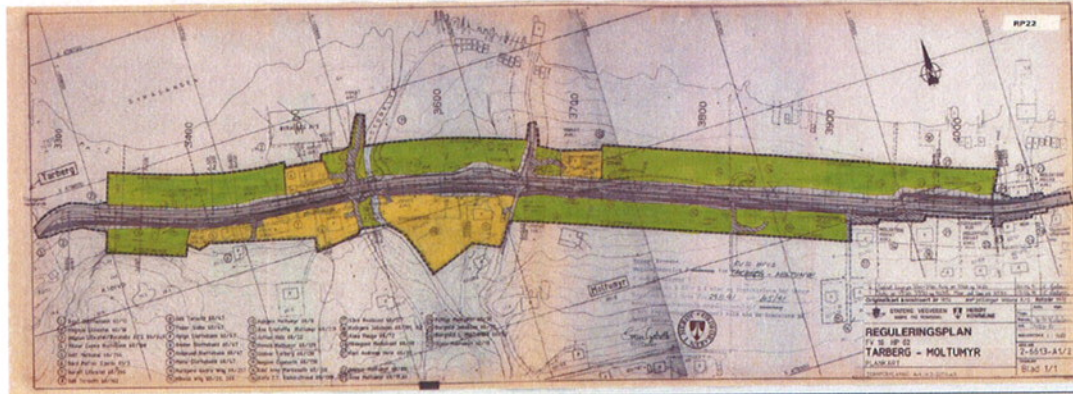
	  			
<p>*Indre Herøy kyrkje – Stokksund FV 654</p>	<p>Ny gang og sykkelveg Omlagging av fylkesveg</p>	<p>Farleg skuleveg Dårleg kryss Stor trafikk og tungtransport Ikkje samsvar mellom krysstype og trafikkmønster / mengd.</p>	<p>MR fylke STV</p>	<p>Planleggingsarbeid og prosjektering skjer no i regi av Statens vegvesen. Avsett midlar frå MR fylke. Prosjektet ligg på MR fylke sine prioriteringslister.</p>
				
<p>*Nærøykrysset - FV18</p>	<p>Ny rundkøyring Ny gang- og sykkelveg, Nytt fortau mot Nærøya Utbetring av busslommer Etablering av kryssingspunkt FV18.</p>	<p>Trafikkfarleg kryss. Registrert fleire alvorlege trafikkulucker. Farleg kryssingspunkt for skuleborn</p>	<p>MR fylke STV</p>	<p>Reguleringsplan godkjent Må detaljprosjekterast. Det må søkjast MR fylke om prioritering og gjennomføring av tiltaket.</p>



	
<p>Reguleringsplan for Nærøyrkrysset</p>	<p>Foto over dagens kryssutforming på Nærøya</p>

Tabell 8: Langsiktige tiltak langs kommune- og fylkesvegar

Pri nr.	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	*Myklebust – Fosnavåg sentrum FV 654	Ny innfartsveg til Fosnavåg sentrum	Ikkje tilfredstillande standard på dagens fylkesveg gjennom Skarabakken.	MR fylke STV Herøy kommune (Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga)	Utviklingsavdelinga har gjennomført planprosessen. Reguleringsplan godkjent 2013. Arbeid med prosjektering og utarbeiding av byggjeplanar for ny veg har starta opp. Anleggs- og driftsavdelinga har ansvar for vidare oppfølging i høve utbygging.
					
	*Moltustranda, FV10	Omlegging av fylkesveg og ny gang- og sykkelveg. Siktutbetring og breiddeutviding av veg. Gjeld strekninga frå Storelva til «Brattebakken»	Smal og uoversiktleg veg. Trafikkarleg skuleveg.	MR fylke STV	Reguleringsplan godkjent. Må detaljprosjekterast. Tiltaket ligg ikkje på MR fylke sine prioriteringslister. Det må søkjast MR fylke om prioritering og gjennomføring av tiltaket.



Reguleringsplan for FV10 på Moltustranda.

Tabell 9: Atferdsendrande tiltak

Pri. nr	Type tiltak	Mågruppe	Ansvar	Antatt kostnad	Kommentar
	*Overhalde trafikktryggingstiltak som er skildra i utarbeidd/vedteken rammeplan for skule/barnehage	Barn og foreldre til barn i skular og barnehagar	Skulesjef Leiar for barnehage	Små kostnader innanfor skul-/barnehagebudsjett.	Viktig tiltak i høve kunnskap og opplæring om trafikktryggleik.
	Temadagar «Trafikktrygging» Foreldre/ungdom/lag og organisasjonar.	Foreldre, barn og ungdom, lag og organisasjonar.	Trygg trafikk, vegvesenet, kyrkja, kommunen, evt andre.	Mindre kostnader knytt til ressursbruk innanfor dei forskjellige etatane som er med.	Viktig haldningskaping blant ungdom
	Refleksutdeling	Alle fotgjengarar	Herøy kommune v/ Servicetorget Skuleavdelinga Barnehagar	Sponsor / kommunen (ca. 10.000,- kommunedel)	Auke bruk av refleks og visualisering i trafikkbilete.
	Temadagar Trafikktrygging» . Besøk av ulike org og etatar i barnehagar og på skular. Auke kompetanse og kunnskap om trafikktrygging.	Barn 0-6 år. Foreldre Tilsette i bhg Lærarar Barn i grunnskulen	Skular, barnehagar, Politi Statens Vegvesen Trygg Trafikk		Viktig haldningsskaping blant barna.

*For tiltaka i tabell.9 er det føreset at dei vert innarbeidd i budsjett, økonomiplan og årsplan for dei ulike avdelingane. Ansvar for oppfølging av tiltak ligg til avdelingsleiarane.



Trafikkopplæring for dei minste er eit viktig tiltak (Foto: Trygg trafikk – Fotograf: Anders Aavik Hagen)

Tabell 10: Planleggingstiltak lang fylkesveggar og kommuneveggar

Pri. Nr	Stad / vegnr	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Kommentar
	Nerlandsøybrua FV 20	Grunnlag for bygging av nye bru	Forfall / etterslep vedlikehald på eksisterande bru	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Statens Vegvesen gjennomfører planleggingsarbeid for ny bru. Herøy kommune gjennomfører planarbeid på tilgrensande areal for å oppnå samanheng i infrastruktur.
	Remøybrua FV18	Grunnlag for bygging av nye bru	Forfall / etterslep vedlikehald på eksisterande bru	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Statens Vegvesen gjennomfører planleggingsarbeid for ny bru. Herøy kommune gjennomfører planarbeid på tilgrensande areal for å oppnå samanheng i infrastruktur.
	Bergsøya - FV 654	Grunnlag for: Generelle trafikktryggingstiltak langs FV654 frå Flusund til Myklebust. Ny GV på sørsida.	Hovudinnfartsveg til Fosnavåg sentrum. Ikkje dekkjande gang- og sykkelveg. Kryssproblem Forbikøringsfelt	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.



Kommunedelplan for Trafikktrygging 2013- 2016

	Gangvegpakke 2013 Fylkesvegar	Grunnlag for realisering av nye gang og sykkelveggar i Herøy kommune. Strekningane gjeld langs fylkesvegar.	I tråd med satsingsområde. Behov for utvikling og samanheng i eksisterande nettverk. Skape tryggare skuleveggar for born og unge. Stimulere til betre folkehelse.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.
	Dragsundbrua FV 654	Grunnlag for: Realisering av ny Dragsundbru med 2 køyrefelt og fortau.	Smal og trafikkfarleg bru. Ikkje gangfelt. Ikkje tilfredstillande standard i høve trafikkgrunnlag.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga) Ulstein kommune (Teknisk etat)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Samarbeidsprosjekt mellom Herøy og Ulstein kommune.
	Igesund – Fosnavåg sentrum FV 20	Grunnlag for: Omlegging av Fylkesveg 20 frå Kvalsundbrua til Huldalskrysset. Ny gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg. Trafikkfarleg skuleveg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Tiltaket skal sjåast i samanheng med reguleringsplan for ny bru til Nerlandsøy.
	Voldsundneset – Remøybrua FV18	Grunnlag for omlegging av veg. Gjennomføring av reguleringsendring	Smal og uoversiktleg veg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Tiltaket skal sjåast i samanheng med ny bru til Nerlandsøy.
	Moltustranda FV10	Grunnlag for omlegging av veg. Oppfølging av tidlegare godkjent KDP og kommuneplan frå 2004	Smal og uoversiktleg veg. Utrygg skuleveg.	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid.
	Røyra (Herøybrua) – Mjølstadneset FV654	Grunnlag for ny hovudinnfartsåre til Bergsøya. Planarbeid i tråd med kommunestyrevedtak	Oppfølging av vedtak i K-styre og Kommuneplan	MR fylke Statens Vegvesen Herøy kommune (Utviklingsavdelinga)	Herøy kommune v/ Utviklingsavdelinga gjennomfører planarbeid. Samarbeid med Statens Vegvesen.

Tabell 11. Andre mindre tiltak:

Tiltak	Stad	Kommentar
Siktutbetring i vegkryss	Alle kommunale vegkryss	Fjerning av vegetasjon, omforming av terreng, fjerning av sikthindrande element i frisksiktsone.
Utbetring av vegdekke / re-asfaltering	Alle kommunale vegar	Reperasjon av øydelagt vegdekke. Legging av ny asfalt.
Oppsetting av «Barn leikar» skilt og opplysning om fartsgrense.	Alle kommunale vegar i tettbygde områder.	Opplysning om barns ferdsel i nærmiljøet til køyrande.
Feiing og kosting av fortau, gangareal og ferdselsårar.	Alle kommunale vegar + Fylkesveg 654	Viktig arbeid for å unngå ulukker for mjuke trafikantar.
Snøbrøyting og fjerning av is langs fortau, gangareal og ferdselsårar i sentrum	Alle kommunale vegar, fortau, ferdselsårar, sentrumspassasjer	Viktig arbeid for å unngå ulukker for mjuke trafikantar. Sikre framkomst for alle samfunnsgrupper.
Utskifting av eldre og dårlege gatelys / veglys. Meir lys i sentrum og langs hovudferdselsårar. Vurdere LED-belysning.	Alle kommunale vegar + Fylkesveg 654. Nye vegar, gangveggar og ferdselsareal. Opne plassar, samlingsstadar og byrom	Viktig arbeid for å sikre ferdsel. Stimulere til auka bruk av gang- og sykkelareal. Viktig i høve førebygging av kriminalitet. Viktig for energisparing.
Autovern	Alle kommunale vegar og strekningar der det er krav om sikring.	Det er viktig at desse vert sett opp for å hindra utforkøyringar på farlege stader (stup og bratte skråningar).

Dei tiltaka som er lista opp som «Andre mindre tiltak» er noko som ein føreset blir gjennomført kontinuerleg og som kan takast undervegs i planperioden.



13. Trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne

Herøy kommune har i fleire år, i samarbeid med handikaplaget, søkt om å få tilskot til trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne. Tilskotet kjem frå Statens Vegvesen og kan vere opptil 100 % av tiltaket sin kostnad. På fylkesbasis var potten på kr 250.000 i 2007 og det er høve til å søkje om tilskot til tiltak som gjer tilhøva i trafikken betre for funksjonshemma. Herøy kommune tek imot innspel om tiltak det bør søkjast om midlar til. I 2007 fekk kommunen eit tilskot på 100.000 kr for utbetring av fortau i Fosnavåg sentrum. Det har her vore gjennomført tiltak i Fosnavåg sentrum i høve utbetring av fortau. I denne kommunedelplanen vert det ikkje utarbeidd eige handlingsprogram for trafikktryggingstiltak for menneske med nedsett funksjonsevne. Herøy kommune tek kontakt med handikapforbund og andre organisasjonar, slik at det blir lagt til rette for at det kan fremjast søknader om tilskot dei åra ein har klare tiltak som bør gjennomførast.

14. Finansiering, oppfølging og rapportering

Finansiering

Den årlege økonomiplanen må prioritere midlar til trafikktryggingstiltak som kommunen ynskjer skal bli gjennomført innanfor perioden 2013-2016, der det første året alltid vil vere det viktigaste. Det må leggest opp til faste rutinar for søknad om fylkeskommunale trafikktryggingmidlar (TS-midlar). Mange av desse tiltaka føreset ein kommunal eigenandel for å kunne utløyse fylkeskommunale TS-midlar. Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens Vegvesen har det finansielle ansvaret for tiltak på fylkesvegane (som no også er tidlegare riksvegar).

Oppfølging og rapportering

Handlingsplanen viser at trafikktryggingarbeidet er ein del av kommunen sine faste oppgåver i dag. Det er viktig at innarbeidde rutinar og tiltak vert oppretthalde av dei enkelte aktørane. Ein bør difor utvikle gode rutinar for planlegging, gjennomføring og evaluering av trafikktryggingarbeid i kommunen sitt styringssystem. Etter godkjent kommunedelplan, er det forventa at dei ulike kommunale avdelingane innarbeider trafikktryggingplanar i sine årsplanar og budsjett, slik at tiltaka blir reelle og slik at desse er mogleg å gjennomføre.

Målet må vere at alle i Herøy kommune skal ha eit bevist forhold til arbeidet med trafikktrygging og visjonen om:

«INGEN SKAL BLI DREPNE ELLER KOME ALVORLEG TIL SKADE I TRAFIKKEN I HERØY KOMMUNE».

Ein oppmodar vidare privatpersonar, næringslivet, lag og organisasjonar om å tenkje trafikktrygging gjennom å vise gode haldningar og åtferd i trafikken.

Baksetet i foreldra sin bil,
er det viktigaste klasserommet for
trafikkopplæringa, og i stor grad
avgjerande for dei haldningar
barna tileignar seg
i oppveksten....



SKULESKYSS

Fylkeskommunen har ansvaret for å sørge for skyss for:

- *Elevar som har ein skuleveg på minst 4 km. For 1. årstrinn gjeld retten til skyss for elevar som har minst 2 km skuleveg.*
- *Elevar som på grunn av funksjonshemming eller mellombels skade eller sjukdom har behov for skyss. Dette utan omsyn til veglengda mellom bustad og opplæringsstad.*
- *Barn under skulepliktig alder med rett til spesialpedagogisk hjelp etter §5-7, har rett til skyss når det på grunn av særlege omsyn er nødvendig for å kunne ta imot denne hjelpa. Retten til skyss gjeld dei dagane barnet får spesialpedagogisk hjelp.*

Opplæringslova

§7-1: Rett til gratis skuleskyss:

"Elevar i 2.-10.klasse som bur meir enn fire kilometer frå skulen, har rett til gratis skyss. For elevar i 1.klasse / førskulen er skyssgrensa to kilometer."

"Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skuleveg, har rett til skyss utan omsyn til veglengda."

Om transporten:

"Departementet gir nærare forskrifter om tryggleiken til elevane under skuleskyssen."

§7-6: Skyss til barn under opplæringspliktig alder:

"Barn med rett til spesialpedagogisk hjelp etter § 5-7, har rett til skyss når det på grunn av særlege omsyn er nødvendig for å kunne ta imot denne hjelpa"

Friskolelova §3-4: Skyss m.m.

"Elevane har rett til skyss etter reglane i opplæringslova § 7-1 første og andre ledd om skyss i grunnskolen"

SKYSSREGLEMENT FOR HERØY KOMMUNE

Skuleskyss under 4 km (2 km for 1. arstrinn)

Skysreglementet gjeld for grunnskulen og friskular i Herøy kommune.

Framlegget til skysreglementet vart sendt ut på høyring. Saka var oppe i formannskapet 20.05.08. Saka vart utsett, og administrasjonen pålagde å utgreie økonomisk to konkrete framlegg. Nytt møte i formannskapet 17.06.08 der det opphavlege framlegget vart vedteke med tillegg av skyss for elevane frå Aurvåg/Kalveneset – Myrvåg 5.-7.årstrinn. Reglementet, med tillegget frå formannskapet, vart vedteke i kommunestyremøtet 26.06.08, sak 88/08. Som følge av endringar i skulestrukturen revidert i delegert vedtak januar 2010 med orientering til formannskapet.

1. Avstandar vert målt på digitale kartverk på godkjende ferdselsårar.
2. Kommunen kan i særlege høve, og etter søknad, dekkje skyssutgifter for elev som går på annan skule enn den næraste. Dersom eleven går på skule i annan kommune, dekkjer heimekommunen skyss innan egne kommunegrenser.



3. Kommunen kan etter søknad dekkje skyssutgifter for elevar i dei tilfelle der foreldre har dokumentert delt foreldreansvar/omsorgsrett, og eleven bur periodevis hos begge. Kommunen der barnet er registrert og går på skule, dekkjer utgiftene.
4. Ved endra trafikkforhold som gjer avstanden til skulen kortare, og eleven derfor misser rett til skyss, gjeld endringa frå påkomande skuleår.
5. Ved midlertidige endringar i trafikkbiletet, kan det gjevast skyss frå kommunen i ein avgrensa tidsperiode.
6. Ved vesentlege varige endringar i trafikkbiletet, skal endringar i skyssreglementet vurderast.
7. Desse strekningane gir rett til skyss etter vurdering av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg:

7.1.Ytre Herøy ungdomsskule

- frå Nerlandsøybrua

7.2.Stokksund skule

- frå Nautøy
- frå Sandvik 1. - 7.årstrinn

7.3.Bergsøy skule

- frå utanom Skaret: 1.årstrinn
- frå Myklebust, Eggesbønes og Berge, på sørsida av riksveg 654, 1. årstrinn
- frå Leine krins ut skuleåret 2009/10

Ved behov og etter søknad til skuleavdelinga:

- frå utanom Skaret: Vinterskyss 2. - 4. årstrinn
- frå utanom Skaret: Kleiva 2. - 4. årstrinn

7.4.Einedalen skule

- frå Ytre Leine
- frå Røyra 1. - 4. årstrinn
- frå Torvik vinterskyss 2. - 4. årstrinn, etter søknad til skuleavdelinga

7.5. Leikanger skule

- frå Leikongbakkane langs riksveg 61, 1. - 4. årstrinn (botnen av Leikongbakkane startar ved Leikanger kyrkje).
- frå Jøsokbakke 2. - 4. årstrinn (grensa til Jøsokbakke vert rekna frå der vegen kryssar Jøsokelva ved gardnr. 86 bruknr. 5-6).
- frå Jøsok, vinterskyss 2. - 4. årstrinn (2 km.grensa mot Jøsok går mellom gardnr. 86, bruknr. 16 og gardnr. 86 og bruknr 22 – skulevegen mot Voldnes blir rekna over Kleppeåsen).

Rune Sjurgard
rådmann

Sølvi Lillebø Remøy
skuleleiar

Presiseringar av nokre omgrep:

- **Skoleskyss** er den daglege transport mellom bustad og opplæringsstad.
- **Bustad** er den adressa eleven står oppført med i folkeregisteret. I dei tilfella der foreldra ikkje bur saman, gjeld som hovudregel at retten til skuleskyss følgjer den heimen der barnet oppheld seg. Denne retten gjeld og når den eine av heimane ligg i ein annan kommune.
- **Skuleveg** skal reknast frå dør til dør etter farande veg.



- **Midtskyss** er skyss når elevane startar / sluttar til andre tider enn når skulen tek til og sluttar for dagen. (Konsekvensane med midtskyss er å finne i rundskriv N – 1/90.)
- **Vinterskyss** er skyss om morgonen i den mørke årstida, frå første veke i oktober til ut siste veka i mars.
- **Skyss i samband med skulefritidsordning (SFO)**
Fylkeskommunen si skyssplikt tar utgangspunkt i transport mellom bustad og opplæringsstad. Elevar som deltek i SFO kan bydast skuleskyss dersom elevane kan nytte seg av eksisterande skyssopplegg, og dette ikkje medfører auke i kostnadane for ruteselskapet.
- **Måling av avstandar.**
Avstandane mellom skule og heim har tidlegare vore målt etter oppkøyring med bil. Desse avstandane kan ikkje seiast å vere nøyaktige. Prinsippet har vore å legge inn ein margin slik at tvil skulle kome den transporterte til gode.
Frå hausten 2006 kom det nye webbaserte måleinstrumentet som ligg på heimesida til Møre og Romsdal fylke: www.gislink.no/gislink_skoleskyss/
Målingar kan gjerast heilt nøyaktig frå skuledør til ytterdør i heimen. Retten til skyss vert no gitt etter digital oppmåling på godkjent vegstrekning.
- **Vurdering av særleg farleg eller vanskeleg skuleveg.**
Vurdering er gjort på grunnlag av alderen til borna: 1.årstrinn, 2.-4.årstrinn, 5.-7.årstrinn og ungdomstrinna.

BARNETRAKKREGISTRERING 2012



HERØY KOMMUNE
Utviklingsavdelinga



Innhald

1. Barnetrakkrapport.....	3
2. Kva er Barnetrakk?.....	3
3. Gjennomføringa.....	3
4. Symbola til Barnetrakk	4
5. Erfaringar	4
6. Resultat	5
7. Feilkjelder	8
8. Vidare bruk av «Barnetrakkregistreringar 2012»	9
9. Vedlegg	10



1. Barnetrakkrapport

Herøy kommune gjennomførte, våren 2012, ei såkalla Barnetrakkregistrering. Dette er eit prosjekt som kan nyttast til fleire formål. Barnetrakk kartlegg og hjelp oss til å finne ut kvar barn og unge leikar, oppheld seg vinter og sommar, kvar dei går til og frå skule samt kor dei føler seg trygg og mindre trygge i dei fysiske omgjevnadane. I tillegg til dette er Barnetrakk eit prosjekt som skal sikre medverknad frå barn og unge i forskjellige type planar.

I denne rapporten vil vi ta føre oss korleis vi jobba, både i forkant, under gjennomføringa og etterkant for å sikre oss best mogleg resultat – som var minst mogleg påverka av vaksne. Det vil i denne rapporten også bli presentert nokre utvalde områder som eksempel der barn og unge nyttar areala til leik, samt nokre utvalde trafikkområder som er registrert som utrygge.

2. Kva er Barnetrakk?

Barnetrakk er ei metode som kan sikre medverknad frå barn og unge. Hovudmålet med registrering av Barnetrakk er at ein skal kunne kartlegge arealbruken til barn og unge, samt fange opp deira ferdsels- og opphaldsområder i dei fysiske omgjevnadane. Kartlegginga skal gi eit bilete av korleis barn og unge oppfattar ulike areal og ferdselsområder, dvs kvar dei føler seg trygg og utrygg. Her med eit spesielt fokus på skuleveg eller veg til andre fritidsaktivitetar. Under Barnetrakkregistreringa vert ungene bedt om å teikne inn forskjellige symbol på kart (flyfoto), der dei forskjellige symbola symboliserer trygg veg, utrygg veg, huset mitt, fritidsaktivitetar (akebakkar, badestrender, leikeplassar m.m.). Barnetrakkregistreringane gir kommunen som planmynde oppdatert lokalkunnskap om kvar barn og unge oppheld seg i dei ulike delane av kommunen. Formålet med dette er difor å kunne skape eit viktig grunnlagsverktøy for betre samfunnsplanlegging. «Barnetrakk 2012» skal også verdifulle opplysingar til beslutningsprosessar som gjeld bruken av dei fysiske areala.

Medverknad er eit viktig element i denne kartleggingane. Mange arealplanar vil i større eller mindre grad få konsekvensar for barn og unge sine interesser. Krav til medverknad er sterkt nedfelt i plan- og bygningslova (PBL) og er ein viktig del av planprosessane. Opplysingane som barn og unge presenterer på kart og i form av munnleg informasjon, vert viktige data som skal nyttast som grunnlag i all planlegging og gjennomføring av tiltak etter PBL. Datagrunnlaget som kjem fram i form av desse registreringane vil difor vere sentralt i alt frå arbeidet med ny kommuneplan til gjennomføring av det enkelte byggeprosjekt.

3. Gjennomføringa


Herøy kommune tok føre seg alle barne- og ungdomsskulane i kommunen. Det vart sett av ein dag til gjennomføring av kartleggingsarbeidet for kvar i alt 9 skular i kommunen. Vi valde å besøke 4., 6. og 9. klasse ved alle skulane for å få brei medverknad.




Når ein skal inn i to og tre klasser ved kvar skule, der også nokre av klassene på kvart trinn var oppdelt i fleire, blei dette mykje arbeide. I forkant av sjølve registreringa kartla ein talet på elevar pr klasse på kvar skule. Det blei nytta gode og nøyaktige kart i A0 format. På nokon av dei større skulane talte ein opp og kartla kor heimstadane til elevane, slik at ein på denne måten var sikker på at det var nok kart til kvar klasse (dette var spesielt på ungdomsskulane der elevane blir samla frå alle bygdene rundt om i kommunen).

For at elevane skulle forstå kva ein ville at dei skulle hjelpe oss med, blei det gjennomført ein kort presentasjon av representantane frå Utviklingsavdelinga, kven vi var og kvifor vi var der i kvar klasse. I tillegg hadde vi med oss eit eksempelkart, der vi sjølve hadde teikna på kor vi bur, kva vegar vi brukar og kor vi føler oss trygge og utrygge. Der forklarte vi også alle symbol og meininga bak desse, og ikkje minst kvifor vi ville at ungane skulle gjennomføre denne kartlegginga. Ein var klar og tydeleg på at det var **ungane** sine erfaringar og opplevingar av lokalsamfunnet vi ville kartlegge og ikkje erfaringar og opplevingar som er påverka av vaksne. Difor spurte vi ofte dei lærene som var i rommet om dei kunne vere med å stille opne spørsmål for ikkje å "lede" elevane til å teikne noko dei ikkje sjølv heilt var eining i. Vi såg det som veldig praktisk å køyre ei slik presentasjonsrunde av oss og prosjektet før vi starta gjennomføringa. Presentasjonen brukte vi ca 5 minutt på.

4. Symbola til Barnetrakk

Raud strek  = Utrygg/ farleg veg

Grøn strek  = Trygg veg

Blå strek  = Runding rundt huset sitt, fritidsområde med meir
A for akebakke
B for badestrand

I forkant av arbeidet og i etterkant, har ein sett til andre som har utført same registreringane som her er gjennomført. Det vi oppdaga var at fleire av dei andre kommunane hadde langt fleire symbol som barna skulle ta stilling til. I ettertid ser vi at vi er glade for at vi valte vår framgangsmåte. Sjølv om vi berre hadde tre enkle symbol som elevane skulle hugse, har vi fått minst like god informasjon og resultat som dei andre kommunane.

5. Erfaringar

Vi frykta før sjølve registreringa tok til at vi skulle få den problemstillinga at ungane heilt ikkje klarte å vise til kor dei verken budde, gjekk på skule eller leika. Men fyrste dag for gjennomføring møtte vi opp med bunkevis av kart, tusjar og godt mot. Presentasjonen gjekk greitt og elevane, som var ei forholdsvis lita 4. klasse forsto godt kva dei skulle gjere. Vi hadde ikkje ein gong rulla ut karta på pultane deira før dei kunne peike på huset sitt, skulen og leikeplassen.



Dette var svært overraskande for kommunen sine representantar! I ettertid ser ein at karta som blei nytta var veldig godt framstilt, og at dette kanskje gjorde det lettare for elevane å forstå oppgåva. Eit ortofoto i A0 format er stort og lett å orientere seg på. Karta vart også snitta ut slik at dei skulle få med seg mest mogleg av det som var relevant for ungane av hus og liknande.

Vi delte inn elevane i grupper på 4-5 frå kvart område. Det vart fort litt for mange elevar og litt for mykje "rot" på karta, dersom ein skulle hatt fleire elevar på kvart bord. Vi såg også fort når ungane var lei og hadde fått teikna sitt. Påteikna symbol for "usynlege, farlege skjær" i vatnet, båtvegar og liknande var teikn til at dei fleste hadde fått teikna på det dei ville av trygg og utrygge vegar.

Det som vi gjorde og tok oss tid til når vi kom tilbake på rådhuset etter besøket på skulane, var at vi sett oss ned og gikk gjennom eit og eit kart for å sile ut det som eventuelt var "rot". Vidare blei det sett kryss over husa til elevane, då desse ikkje ville bli registrert. Vi sette kryss over det som ikkje er aktuelt for det vidare arbeidet med registreringa, og sette små forklaringar til forskjellige punkt som var avmerka på karta. På denne måten vert arbeid når ein skal gå gjennom å registrere kvar strek og kvar leikeplass i etterkant langt lettare, då ein har sila ut og kommentert når karta nettopp var påteikna og ein hugsar kva som var blitt både sagt og gjort.

6. Resultat

Vi fekk mykje godt resultat og material som kan brukast på mange måtar i all form for arbeid i Herøy kommune. Alle karta som vart teikna på i skulane vart nøye gjennomgått. Det blei gjennomført oppteljing og registrering av leikeområde og vegar. Alt av informasjon er lagt inn i eit digitalt kartsystem (GIS). For å kunne legge inn så nøyaktig og korrekt informasjon som mogleg i dei digitale karta, måtte vi finne ut korleis vi skulle gjere det med tanke på at elevane fekk teikne både raud og grøn strek på ein og same veg om det var usemde i gruppa, samt at dei kunne merke av berre delar av vegen dei meinte var utrygg/ trygg. Det vart difor bestemt at i det digitale kartet vil det bli lagt inn strekningar med **raude** og **grøne** strekar. Der overvekt av raude strekar markerer strekningar der born og unge opplevere vegen som utrygg, og dei strekningane som har overvekt av grønne strekar representerer strekningar som vert oppfatta som trygge av barn og unge. I digitaliseringsarbeidet har kommunen teke vare på karta som viser kor mange som har vurdert dei ulike strekningane og kva farge desse har fått tildelt. Leikeplassar er markert med **grøn** farge (areal). Klassifisering av dei ulike strekningane er gjort gjennom ei oppteljing av talet på farga strekar. Der det er delte meiningar blant barn og unge (50/50) har arbeidsgruppa for Trafikktrygging vurdert strekningane og klassifisert desse i anten utrygg eller trygg veg.

Herøy kommune er samansett av fleire øyer, derav fleire bygder og igjen fleire skular. Vi har hatt utruleg mange kart å handtere under dette arbeidet og det var på ein måte eit puslespel korleis vi skulle klare å samle opp all den viktige informasjonen som kom fram. Det var bestemt at for å "nøste opp" i alle karta og kome i gang med arbeidet, måtte ein starte i ein ende. Vi tok difor føre oss dei minste områda og skulane og laga eit så kalla "samlekart". Der gikk vi gjennom kart for kart og



registrerte kor mange strekar det var på kvar strekning og noterte dette inn i samlekartet på same måte som det vil bli når resultatet er digitalisert. Det same blei gjort med akebakkar, badeområde, leikeplassar med meir – det vart avmerka kor mange som hadde skrive opp dei forskjellige områda for fritidsaktivitet.

Her vil vi peike på og dra fram nokon av resultatata vi fann om dei mest omtala områda i kommunen. Samt dei områda der vi som planleggarar hadde klare meiningar om kva utfallet ville bli, som kanskje overraska oss eller bekrefta det vi hadde trudd. Vi kan ikkje ta føre oss alt av resultat som vi kom fram til etter digitaliseringa av karta, det er difor vi her trekke fram nokre eksempel. Men, all informasjon og alle resultat og digitalisering av kart vil vere tilgjengeleg for dei som måtte ynskje å sjå dette. Då må ein ta direkte kontakt med Utviklingsavdelinga i Herøy kommune.

Område 1 – Moltu skule – Nygjerdevegen (Etablert gangveg)



Resultat av «Barnetrakkregistreringar 2012» viser at krysset mot Nygjerdevegen og til skuleområdet er vurdert som både trygg og utrygg av barn- og unge. Dette sjølv om det er etablert eit differensiert trafikksystem (gangveg) på denne strekninga med gatelys, samt at fartsgrensa er låg (50 km/t). I registreringsarbeidet har 3 born markert denne strekninga som utrygg, mens 5 born har vurdert strekninga som trygg. Ein er overraska over resultatet som seier at nokre born vurderer denne vegen som utrygg, då det er etablert gangveg med gode veglys på denne delstrekninga.



Område 2 – Bergsøy skule (Blåhaugen, YHU, Borga)



Resultat av «Barnetrakkregistreringar 2012» viser at vegstrekninga langs skuleområdet på Bergsøya er vurdert som både trygg og utrygg av barn- og unge. Det er etablert eit differensiert trafikksystem (gangveg) på denne strekninga med gateløys, samt at fartsgrensa er låg (30 m/t). Det er i tillegg etablert overgangsfelt og fartsreducerande tiltak i vegbana. I registreringsarbeidet har 5 born markert denne strekninga som utrygg, mens 25 born har vurdert strekninga som trygg. Det er markert totalt 3 kryss som er vurdert som «farlege» av born- og unge. Resultatet viser ei overvekt av born- og unge vurderer denne vegen som trygg. Her har nok born og vaksne eit ulikt syn på kva som er «trygt» og «utrygt». Ein er overraska over resultatet.

Område 3 – Mjølstadneset industriområde





Resultat av registreringsarbeidet viser her at born- og unge har markert industriområdet på Mjølstadneset som eit område som blir nytta til opphald. Gjennom kartleggingsarbeidet kom det fram at området blir nytta til aktivitetar som sykling og rullebrett. Området er vurdert som både trygt og utrykt av born- og unge. Ein er overraska over dette resultatet.

Område 4 – Stokksund skule (Grøndal)



Her viser resultat av registreringsarbeidet at born og unge har kartlagt at dei nyttar eit større område i Grøndalen som leik og opphaldsområde. Det går ikkje fram av registreringane kva type leik og opphald arealet faktisk blir nytta til. Her bør det gjerast nærare undersøkingar i høve barn- og unge sine interesser. Ein er overraska over at dette arealet blir nytta av barn og unge, då dette arealet er registrert som eit myr-område i kommuneplanens arealdel frå 2004.

7. Feilkjelder

I alle registreringar, forskning og prosjekt må ein rekne med feilkjelder. På same måte må vi også rekne med nokre tilfelle av feilkjelder i denne registreringa også. Vi kan ikkje seie med 100 % sikkerheit at alle ungene har teikna berre det dei vil, og at dei ikkje er påverka av andre. Det har vore informert om arbeidet med Barnetrakk gjennom brev og i media.

Det er umogleg å vite kva som har blitt sagt til borna i forkant av prosjektet på skulen. Men vårt inntrykk av registreringsarbeidet er at det i hovudsak har vore elevane sine meiningar som har kome fram. Vi har som sagt oppfordra lærarane til å stille opne spørsmål dersom dei ville snakke med elevane under teikninga. I tillegg til dette var dei som gjennomførte registreringa obs på diverse moment, der ein blant anna stilte opne spørsmål for å hjelpe elevane inn på rett spor. Eksempel på dette kunne vere at elevane teikna inn ein bilveg med raudt (smal, dårleg veg), som kommunen kjende til var ein farleg veg. Vi kunne då spørje "er denne vegen farleg? Kvifor det?"



I nokre tilfelle svarte elevane at «det er farleg å kjøre bil der». Ein er av den oppfatning av at slike ting må ein rekne med og dette går under feilkjelder.

Sjølv om ein alltid må ta omsyn til moglegheiter for feilkjelder, meiner vi at vi har fått eit svært godt resultat gjennom dette registreringsarbeidet. Det at ein var såpass aktiv og hadde auge og øyre opne når ein var i klasseromma, gjorde at ein i stor grad fekk med seg det som blei sett på som feilkjelder og luka ut desse.

Ikkje alle feilkjelder var like alvorlige, vi oppdaga for eksempel at elevane hadde mange spennande historier å komme med mens dei teikna på karta. Mange av historiene var svært interessante og morosame, så vi valde å notere oss desse for å ta dei med som vedlegg til denne rapporten.

8. Vidare bruk av «Barnetrakkregistreringar 2012»

Prosjektet med å gjennomføre «Barnetrakkregistreringane» har utan tvil gitt kommune verdifulle opplysningar kring barn og unge sine oppfatningar av dei fysiske omgjevnadane. Desse oppfatningane er kartlagde gjennom eit omfattande registreringsarbeid og vidare digitalisert til SOSI-data for bruk i framtidig den vidare samfunnsplanlegginga. Kommunen har gjennom registreringsarbeidet styrka sitt kartgrunnlag. Dersom ein ynskjer å få innsikt i resultat frå registreringsarbeidet, kan kommunen tilby kartutsnitt for nærare bestemte områder etter bestilling.

Det er føreset at resultatata frå registreringsarbeidet vert nytta i høve arbeidet med; samfunnsplanar, kommuneplan, kommunedelplanar, temaplanar og reguleringsplanar (både i private og offentlege planar).

Dei aktuelle registreringane skal difor kunne nyttast i alt planarbeid innanfor kommunen.

For kommunale planleggarar og private konsulentar vil desse registreringane vere nyttige verktøy for å kunne ivareta barn- og unge sine interesser i den vidare samfunnsplanlegginga, både på overordna og detaljnivå. Det er føreset at resultatata av barnetrakkregistreringane faktisk vert nytta aktivt i planlegging og gjennomføring av nye tiltak i Herøy kommune. I nokre områder er det uklart kva type aktivitetar og interesser som gjer seg gjeldande innanfor dei markerte areala. Her vil det vere naudsynt med vidare medverknad frå barn- og unge, for å innhente meir utfyllande informasjon om bruken av desse områda.

For Barnerepresentanten i kommunen vil desse opplysningane vere verdifull grunnlagsinformasjon i arbeidet med å ivareta barn- og unge sine interesser. Opplysningane skal kunne fungere som eit vurderingsgrunnlag for innspel frå Barnerepresentanten i ulike plansaker.

Barnetrakkregistreringane vil også vere verdifull informasjon for innbyggjarar, lag og organisasjonar i arbeidet med å ivareta barn- og unge sine interesser. Denne rapporten blir publisert på nettsida til Herøy kommune.



Her vil desse opplysningane gi ei oversikt til ålmenta på korleis barn- og unge vurderer og oppfattar ferdsel og opphald i sine eigne fysiske omgjevnadar.

Ein vonar at resultatet frå «Barnetrakkregistreringar 2012» kan bidra til at ein i større grad når måla om ei berekraftig utvikling av Herøysamfunnet, der planlegging og samfunnsutviklinga skjer med eit breiare fokus på framtidig generasjon sine behov og interesser, jfr. PBL § 1-1.

9. Vedlegg

- Vedlegg 1: Historier til Barnetrakk
- Vedlegg 2: Tidsplan for gjennomføring
- Vedlegg 3: Informasjonsbrev til skular

Utviklingsavdelinga, april 2013.



Vedlegg 1:

Historier til Barnetrakk

Herøy kommune gjennomførte i april, veke 16 og 17 april 2012 ei barnetrakkregistrering på alle barne- og ungdomsskulane i kommunen. Representantane frå kommunen møtte opp på skulane med kart over dei aktuelle områda. Klassene vart delt inn i områda dei var frå, og fekk utdelt tusjar med fargane raudt, grønt og blått. Der raudt symboliserar utrygg veg, grønt er trygg veg og blått for å merke av leikeområde, akebakkar, badeplassar og andre aktuelle fritidsområde i deira lokale nærmiljø.

Vi var spente på korleis det skulle gå når elevar frå 4., 6. og 9. klasse ved skulane skulle leite fram hus, skule, butikkar, fotballbaner med meir. Men vi forsto fort, etter første besøk ved Nerlandsøy skule at dette ikkje var noko problem. Ungane forsto med ein gong kor dei budde på kartet og klarte like lett å finne fram både skule og leikeplassar på områda sine. Som to tilflyttarar i Herøy kommune har vi lært mykje om turområde, ukjente turstiar og fritidsområde som vi aldri før hadde hørt om.

Etter to hektiske veker med planlegging og gjennomføring sit vi att med mykje god informasjon om kor barn og unge ferdast i trafikken, både på veg til skule og fritidsaktivitetar, samt kor dei held seg ute både om vinteren og sommaren. På same tid som vi har fått kartlagt kor barn og unge ferdast, har vi også fått servert mange historier om dei forskjellige plassane i kommunen.

Kvalsvik

På kartet over Kvalsvik som ungene teikna på såg vi fort at ungene slett ikkje brukar så mykje av dei asfalterte vegane i bygda. Det kom tydeleg fram på kartet at "her ute spring vi over marka!". Ungane kunne fortelje at dei "liksom ikkje forsto vitsen med å gå på vegen", for det er jo tross alt mykje kjekkare, kjappare og ikkje minst tryggare å springe beint over jorda.

Nautøya

Det er tydeligvis stor aktivitet og mykje som skjer på Nautøya, etter det vi har fått høyre når vi var på besøk hjå Stokksund skule.

"Spøkelsesøya"

Da vi besøkte Stokksund barne- og ungdomskule fekk vi servert fleire interessante historier om lokalmiljøet. Gruppa frå Nautøya kunne for eksempel fortelje om ei spøkelsesøy like utanfor kaia på Nautøya. Det vart snakka ein del rundt denne øya som visst var så skummel og at dei ikkje hadde vore bort fleire gonger etter ei spesifikk hendig. Då vi spurte kva det var som gjorde at det var så skummelt på denne øya, fekk vi vite at der skjer nemleg mykje rare ting. For ein gong når ungene hadde reist ut dit med båt, hadde dei sjekka mengde drivstoff på motoren før dei for – tanken var då full. Ungane tok seg til øya og var der å leika ei stund, til dei skulle tilbake – det var då det rare hende. Tanken var nemleg tom og dei fekk ikkje start på motoren! Kor var drivstoffet blitt av?



Ungane måtte da bruke årene til å komme seg til Nautøya igjen. Men dette var dei ikkje særleg vande med, for dei hadde aldri gått tom for drivstoff før. På land sto fortvilte mammaer og pappaer å ropa til ungene at dei måtte padle – ”padle, kva er det?” Ein av ungene om bord i båten klarte omsider å få til padleteknikken og trygt til land kom dei seg. Men at det besøker denne øya igjen? ”Neppe, tenk om vi går tom for drivstoff igjen!”

Grågåsegg

Ved besøket på Stokksund skule kom det fram mange spennande historier om nærmiljøet. Ungane fortalte energisk om båtliv og båtturar til dei forskjellige ”småøyane” rundt Nautøya, å sette ein blå runding rundt den eine av dei. Då vi spurte kva dei gjorde på denne øya kunne den eine jenta fortelje ”her leitar vi og finn grågåsegg å dei brukar vi å knuse!”. Omtrent før ho er ferdig med setninga bryt ei nervøs venninne inn å seier ”neii..”, då andre jenta fortset ”eeh, nei da – vi gjer ikkje det! Det er jo stygt gjort.”

Fleire vittige historier kom fram gjennom alle dei besøka vi har hatt desse to vekene. Samtidig som vi har fått mange gode historier og informasjon om opphaldsplassar vi ikkje ante, både i skog og fjøre, har vi også erfart at ein må ta høgde for at nokon av respondentane har misforstått oppgåva litt. For eksempel var der ein elev som merka ein heil veg med raudt – vegen var ikkje i nær tilknytning til tungt trafikkert veg med høg fart. Difor spurte vi kvifor denne vegen var raud, der eleven kunne fortelje oss at denne bakken og svingen var så farleg, for når han sykla så fort som han brukar å gjere klarte han ikkje å bremse.

Ein anna elev merka av eit punkt på veg ut mot Herøy Gard med raudt og meinte dette var eit svært farleg område. På dette punktet er det verken biltrafikk eller andre ting som kan virke skremmande tenkte vi. Eleven kunne då fortelje at dette var eit farleg punkt og var merka med raudt av den enkle grunn at der var mange farlege sauder – eleven hadde nemleg vorte stanga av dei ein gong!

Mange raude område vart avmerka, på noko underlege stadar. For eksempel var ei heil badestrand i Tjørvåg merka med raudt. Grunnen til dette var orm og farlege fiksar.

Som ein forstår utifrå desse historiene er det tydeleg at ein må ta høgde for at dei som deltok i barnetrakkregistreringa ”tøysar” litt når dei var ferdige med den eigentlege oppgåva. Samtidig som vi har fått høyre mange historier som kanskje kjem litt på kanten av det arbeidet som barnetrakk eigentleg er, har vi også blitt merksame på turstiar og andre områder der barn og unge leikar. Ofte områder vi hadde rekna med ”berre var vanleg skog”.

To elevar kunne fortelje at dei ofte besøkte kvarandre, til tross for at den eine budde i Tjørvåg mens den andre budde i Sandvika. Desse to gjekk ofte over ”Skaret” for å kome til kvarandre. Somme tider, når det er fint ver, møtast dei ofte på toppen av ”Skaret” og leikar 2. verdskrig i nokre gamle ruiner/ bunkersar som ligg eit lite stykke nedi skogen ved ”Skaret”.



Leikeområde for dei små

På Moltu skule fekk vi registrert fleire større og mindre leikeplassar i bygda. Det vart særleg ein diskusjon i fjerde klasse som fanga vår merksemd då ei av jentene på gruppa seier at dei må merke "Moltusteinen" med blå ring og skrive leikeområde. Ei av dei andre jentene seier raskt "men vi leikar jo ikkje der!". Nysgjerrige som vi var spurde planleggaren, Kven som leikar der då? Jenta svarte då "det er leikeområde for dei små, vi har ikkje leika der på vertfall 2 år".

Då vi seinare på dagen gjennomførte barnetrakkregistreringa ved 6.klassingane vart Moltusteinen igjen avmerka som leikeområde. Og det var semje om at her var det barn i alle aldrar som leika i dette område.

Skumle lydar på Leikong

Under barnetrakkregistreringa på Leikanger skule var alle elevane svært ivrige med å få teikne på karta. Spesielt var der ein avstikkar på ein veg som vart merka raud på det eine kartet. På fleire av dei andre karta var denne vegen grøn. Då vi spurte eleven kvifor det var raudt her kunne han ivrig fortelje at her, på Jøsok var denne strekninga veldig farleg og veldig raud, fordi her sto ei maskin ein plass, eleven var ikkje sikker på kvar, men denne maskina lagde skumle lydar som likna ein veldig stor bil. Difor kunne han verken sykle eller springe fort på denne vegen, for han har jo lært at ein skal stoppe visst det kjem bilar.

"Vits å bu her?"

På Leikong kom ein elev opp til oss då timen og teikninga var avslutta, han ville vise noko på kartet. Planleggaren blei med eleven bort og såg på kartet å roste gruppa for at dei hadde vore så nøyaktige å flinke. Eleven såg fortvila på oss å sa "ja, men du.. sjå då, her er jo ikkje vits å bo her!" Kvifor det lurte vi på. "Hallo, heile Leikong er no raudt!"

"Væirane" på Måløya

Dei aller fleste av elevane har vore svært opptatt av båt og båtliv når vi har vore rundt med karta våre på skulen. Dette er forståeleg då vi bur i havgapet og ungane meir eller mindre er oppvaksen i fjørekantane. Mange av "småøyane" rundt om bygdene i kommunen er tydelegvis brukt mykje til grilling, overnatting, friluftsliv m.m. gjennom året.

På Leikanger skule var elevane sær ivrige med "båtvegar" og båtliv. Dei ville så gjerne merke av Måløya og Nykremsholmen som plassar dei heldt seg om sommaren. Då det vart merka rundt Måløya bryt eine eleven ut "hei vent, det der er ikkje Måløya!" Den andre eleven svarte lynraskt tilbake "kutt ut da, eg veit at det er Måløya! Eg er der nemleg meir enn deg!" Det vart stille og eleven som hardnakka påsto at Måløya var feil merka, svarte tilbake "korleis veit du at du er der meir enn meg?" Eleven vart fortvila, himla med augene å sa "eg har no nemleg væirane mine der!"

Det vart ikkje vidare diskusjon rundt plasseringa av Måløya..



For store

Til tross for at det nærmar seg sommar når barnetrakkgjennomføringa vart gjort kom det fram både akebakkar og badeområde i nærmiljøet. Helst vart det nok merka av flest badeområde sida det er det ungane no gleder seg til når det går mot sommar.

Særleg eit "badeområde" var utmerka på Leikong. Dei fire jentene på ei gruppe i 4. klasse hadde ein noko "merkeleg" badeplass. Den eine jenta fortalte at dei bada i "den lisje elva ved butikken", omtrent før jenta var ferdig med setninga bryt den andre ut "HÆ? Der? No? Nei veit du kva, vi er då både for høge og for store til å bade der!" Jenta som fyrst kom med kommentaren såg forsiktig opp på jenta som svarte "ja, men eg er då lita eg". "Ja, då er det du som badar der, for oss andre er det berre vassing". Latteren sto i taket frå heile gruppa!

Mange gode forslag

Når vi frå kommunen har kome til skulane å presentert oss å sagt litt om kvifor vi er her og kva vi vil at elevane skal gjere, har det fort dukka opp mange gode forslag til kor og korleis ein burde legge vegar, byggje hus og så vidare. Spesielt eit forslag merka seg godt frå Leikong. Ein elev ville veldig gjerne kome med eit godt forslag, "fyr laust!"

På gamle ferjekaia (til Volda) på Leikong syns eit par gutar nemleg at det hadde vore kjempeflott og ikkje minst praktisk dersom kommunen kunne byggje ein undersjøisk tunell frå Leikong/ gamle ferjekaia heilt under vatnet og heilt inn til Folkestad/ Volda!

Vi har hatt to veldig kjekke veker med elevane på alle skulane i kommunen! Det har vore spennande både å sjå og høyre kor og korleis barn- og unge beveger seg i områda og kor dei held seg sommar og vinter. I tillegg til dette har vi også hatt mykje moro med alle forteljingane og påstandane som har kome fram etter kvart som ungane har jobba med karta.

Vedlegg 2:

**TIDSPLAN FOR GJENNOMFØRING AV BARNETRAKK**

DATO	SKULE	KLASSE	TIDSPUNKT	ANNA
VEKE 16:				
Onsdag 18.04	Nerlandsøy skule (2 grupper)	4. klasse 6. klasse	09.10 – 09.55 10.00 – 10.45	
Torsdag 19.04	Bergsøy , avd. Borga (2 grupper)	Gr. 1 Gr. 2	11.30 – 12.15 12.15 – 13.00	
Fredag 20.04	Bergsøy, avd. Blåhaugen (2 grupper)	Gr. 1 Gr. 2	08.30 – 09.15 09.15 – 10.00	
VEKE 17:				
Måndag 23.04	YHU (4 grupper)	9 A) 9 B) 9 C) 9 D)	08.30 – 09.15 09.20 – 10.05 10.15 – 11.00 11.30 – 12.15 ??	
Tysdag 24.04	Einedalen skule (3 grupper)	4.klasse 6.klasse gr. 1 6.klasse gr. 2	10.00 – 11.15 12.35 – 13.20 13.30 – 14.15	
Onsdag 25.04	Stokksund skule (3 grupper)	5. klasse 4. klasse 9. klasse	09.30 – 10.15 11.05 – 11.50 08.15 – 09.00	
Torsdag 26.04	Moltu skule (2 grupper)	4. klasse 6. klasse	08.30 – 09.15 09.15 – 10.00	
Fredag 27.04	DAG FOR OPPSUMMERING	DAG FOR OPPSUMMERING	DAG FOR OPPSUMMERING	DAG FOR OPPSUMMERING
VEKE 18:				
Måndag 30.04	Leikanger skule (2 grupper)	4. klasse 5. og 6. klasse	09.00 – 09.45 10.00 – 10.45	



Vedlegg 3:

INFORMASJON TIL FORELDRE/ FØRESETTE OM KOMMUNEN SITT ARBEID MED BARNETRAKKREGISTRERINGAR

Herøy kommune er inne i eit rulleringsarbeid med kommunedelplan for trafikktrygging og vil i tida framover utarbeide ein trafikktryggingsplan gjeldane for 2013- 2016, som omfattar heile Herøy kommune. Planen skal omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetane til barn- og unge. Fokuset er spesielt retta mot skulevegar og utrygge strekningar i samband med både skulevegar og arealområde nytta til fritidsleik langs farleg, lite oversikteleg og utrygg veg.

I samband med planarbeidet vil det bli gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane vil bli gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane.

I gjennomføringa av barnetrakkregistreringane vil elevane verte inndelt i grupper frå kva område i nærleiken dei er frå. Dette for å kunne dekke og kartlegge for heile Herøy kommune. Elevane får utdelt eit kart og teiknar inn:

- Vegar: kva for vegar som brukast til skulen og kva for vegar som vert nytta i fritida.
- Områder: kva for område som vert nytta i løpet av året og kva for aktivitetar dei eignar seg til.
- Stader: kva for stadar barn og ungdom likar og ikkje likar, samt kva for ynskjer dei har for endring av desse stadane.

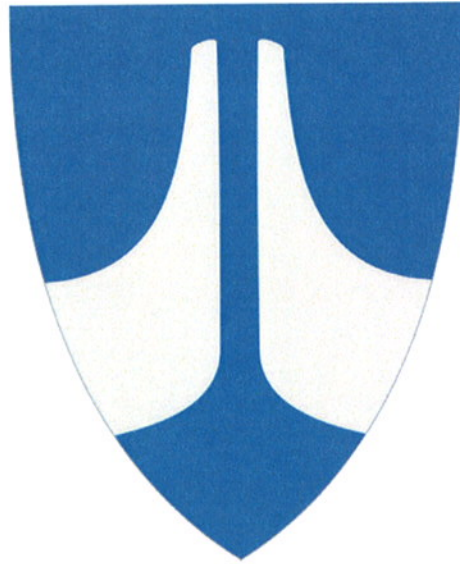
Informasjonen som Herøy kommune samlar inn frå elevane ved dei forskjellige skulane er anonym og elevane skal ikkje signere kartet med namn. Informasjonen elevane gir ut ved registreringa vert såleis ikkje offentleggjort ved namn.

Samtidig som Barnetrakkregistreringane er til stor nytte for dei som arbeidar med planar i kommunen, er dette ei viktig læring for elevane også, då dei får tilegna seg læring om kart og kartbruk i nærområdet.

Barnetrakkregistreringane på skulane startar i april, veke 16, 17 og 18.

Kontaktperson i kommunen er Ole Magne Rotevatn og kan kontaktast per e- post ole.magne.rotevatn@heroy.kommune.no eller telefon 70 08 13 53

Status for trafikktrygging i dag



DELRAPPORT 2:
TRAFIKKTRYGGINGSPLAN 2013-16
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

Innhold

1. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen
2. Oversikt over tidlegare ynskte tiltak
3. Arbeidsfordeling og ansvarsområder
4. Evaluering av tidlegare handlingsprogram
5. Kartlegging og forslag til nye tiltak
6. Vedlegg

1. Trafikktryggingsarbeidet i kommunen

Trafikktryggingsarbeidet som har vore gjennomført dei seinare åra har vore på fartsreducerande tiltak og langs bygdevegar. Dette har ofte hatt si årsak i enkeltsøknader frå foreldre i byggjefelt som ynskjer fartsdempande tiltak der borna leikar.

Gjeldande kommunedelplan for trafikktrygging var vedteken i 2008. Ein vil i denne delrapporten setje fokus på kva trafikktryggingstiltak som var prioritert i perioden 2009-2012, samt kva tiltak som har vore gjennomført og kva tiltak som enno ikkje er utført i høve trafikktrygging i Herøy kommune.

Ein har gjennom eit kartleggingsarbeid funne grunnlag for at det må prioriterast arbeid med planlegging av nye strekningar for gang- og sykkelvegar langs fylkesvegar, samt planskilt kryssingspunkt ved FV654, for å betre den generelle trafikktryggleiken og sikre ein tryggare skuleveg for born og unge i Herøy kommune. Resultat av kartleggingsarbeidet er presentert i denne rapporten.

2. Oversikt over tidlegare ynskte tiltak

Ei liste over tidlegare ynskte tiltak går fram av vedlegg 1 til denne rapporten. Ein vil ikkje gå nærare inn på desse tiltak i denne rapporten, men ser det som relevant at tidlegare ynskte tiltak blir nemnt i eige vedlegg.

3. Arbeidsfordeling og ansvarsområder

Herøy kommune: har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på kommunale vegstrekningar. Kommunen har ei viktig rolle som planmynde i å legge til rette for ei betring av trafikktryggleiken på kommunale vegar, samt å gjennomføre fysiske tiltak som betrar den generelle trafikktryggleiken.

Eksempel på slike tiltak kan vere; *skilting, oppmerking, siktutbetringar, veglys, fysiske tiltak i vegbana, utbetring av vegkurvatur og opparbeiding av gang- og sykkelfelt.*

I Herøy kommune er det Utviklingsavdelinga som har ansvaret for planarbeid etter plan- og bygningslova. Anleggs- og driftsavdelinga har ansvaret for prosjektering og gjennomføring (utbygging) av trafikktryggingstiltak.

Møre og Romsdal fylkeskommune: har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på fylkesveggar (her også tidlegare riksveggar som dei har overteke frå staten). Møre og Romsdal fylkeskommune har ei viktig rolle saman med Statens vegvesen å planlegge og gjennomføre trafikktryggingstiltak på fylkesvegane innanfor kommunen.

4. Evaluering av tidlegare handlingsprogram

Trafikktryggingssplan 2009-2012 var oppbygd slik:

- Innleiing om kvifor og korleis ein utarbeider ein kommunal trafikktryggingssplan
- Bakgrunnsinformasjon og ulykkesstatistikk
- Oversikt over ynskje tiltak (innkomne innspel og ynskjer frå publikum)
- Visjon og mål for trafikktryggingssarbeidet i Herøy kommune
- Handlingsprogram delt i 4 ulike program/ oversikter:

Ein har i denne kommunedelplanen valt å evaluere førre handlingsplan for å sjå kva tiltak som er realisert i høve arbeidet med trafikktrygging i perioden 2009-2012. For dei fire ulike handlingsprogramma har ein valt å kommentere tiltaka på følgjande måte.

Gjennomførte tiltak

Delvis gjennomførte tiltak

Ikkje gjennomførte tiltak

Denne evalueringa baserer seg her på ei tabellform der tiltaka blir vurdert ut i frå dei tre ovannemnde klassifiseringane. Kjelder for oppklaring av status for dei ulike tiltak har vore kontakt dei avdelingane som har hatt ansvar for gjennomføring. Det har vore lagt ned mykje arbeid i å innhente opplysingar knytt til status for dei aktuelle tiltaka.

Tabell 1: Fysiske strakstiltak langs kommune- og fylkesvegar

Pri nr.	Reistreringsn / stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	Fylling, Myklebust	Langs FV Skilje gang-, trafikk- og parkeringsareal	Kryssproblematikk	STV/ HK	HK gjennomfører grunnnerv og plan	Gjennomført
2	Statoil, Eggesbønes	Oppstramming av kryss. Trafikkøy/ innsnevring	Dårleg regulert kryss	STV / HK	HK gjennomfører grunnnerv og plan	Ikkje gjennomført Må ha regulering
3	Bø, sande	Nedsetting av fartsgrense	Utrygg skuleveg	HK	Herøy kommune v/ Anleggs- og driftsavdelinga	Ikkje gjennomført
4	Dragsund	Fartsdumpar / innsnevring	Utrygg skuleveg	HK	Herøy kommune v/ Anleggs- og driftsavdelinga	Ikkje gjennomført
5	Torvik	Kommuneveg, behov for glidekant	Ikkje godt nok sikra ved elva	HK		Gjennomført
6	Remøy	Fysisk sperre mellom GV 2 og veg 2 i Remøy bustadfelt	Stor motortrafikk på gangveg	HK		Gjennomført
7	41, Kjeldsund		Smal veg, mykje trafikk	HK		Ikkje gjennomført
8	33, Leikong		Farleg trafikksit. M. rygging	HK, Eigedom		Ikkje gjennomført Avsett midlar 1 million kr.
9	20, Nerlandsøy		Mangel på av-påstigning	HK, Eigedom		Ikkje gjennomført Avsett midlar

*Den tidlegare prioriteringa er gjort ut frå handlingsprogram i førre plan, nye innkomne innspel til varsel om oppstart, nytt vedtak i kommunestyret i høve uttale til nasjonal transportplan (K-sak 06/08 den 31.01.08) og ut frå dette vurderingar gjorde i arbeidsgruppa og styringsgruppa.

Tabell 2: Langsiktige fysiske tiltak langs kommune- og fylkesvegar

Pri nr.	Reistreringsn/ stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	*41 Leine-Remøyholm	Gang- og sykkelveg	Langs FV Utrygg skuleveg	STV/ HK	Midlar HK-grunnnerv 50/50	Ikkje gjennomført
2	Frøystad – Torvik	Gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg	STV/HK	50/50	Ikkje gjennomført
3	*Huldalsvegen- Nerlandsøy bru	Gang- og sykkelveg, generell vegutbetring, oppretting av sving	Smal og uoversiktleg veg	HK	50/50	Ikkje gjennomført
4	63 Sandvika, Tjørvåg	Gang- og sykkelveg	Smal og uoversiktleg veg. Farleg skuleveg	HK	HK- grunnnerv 50/50	Ikkje gjennomført
5	Eggesbømarka FV 654	Gang- og sykkelveg	Byggefelt, skuleveg, tungtrafikk	HK	50/50	Ikkje gjennomført Inngår i privat plan
6	15 Huldalen	Utarbeiding av akseptabel snuplass for skulebuss	Tryggare transport av skuleborn	HK	50/50	Delvis gjennomført Utvida veg i kryss
7	Fylkesveg Kvalsund – Teige	Utbetring av sving/ kryss	Smal bygdeveg Dårleg sikt – Frisiktsone	HK	50/50	Gjennomført I tråd med reguleringsplan
8	Kvalsund – Teige	Opprusting av veg Kvalsund – Teigenes	Smal bygdeveg	HK	50/50	Ikkje gjennomført

*Reguleringspanarbeidet for Leine/Remøyholm er no slutført. Arbeidet med reguleringsplan for vegstrekninga gjennom Igesund er sett på vent (ikkje prioritert), grunna manglande avklaring for

situasjonen rundt ny bru til Nerlandsøy. Det er naturleg at planarbeidet blir sett i samanheng med reguleringsplan for ny bru til Nerlandsøy.

Tabell 3: Atferdsendrande tiltak

Pri. nr	Type tiltak	Mågruppe	Ansvar	Antatt kostnad	Kommentar
1	*Overhalde trafikktryggingstiltak som er skildra i utarbeidd/vedteken rammeplan for skule/barnehage	Barn og foreldre til barn i skular og barnehagar	Oppvekstsjef	Små kostnader innafor skul-/barnehagebudsjett.	Gjennomført i høve årsplanar i barnehagane.
2	Foreldre/ungdom/barn-kveldar	Foreldre, barn og ungdom.	Trygg trafikk, vegvesenet, kyrkja, kommunen, evt andre.	Mindre kostnader knytt til ressursbruk innanfor dei forskjellige etatane som er med.	?
3	Refleksutdeling	Alle fotgjengarar	Herøy kommune	Sponsor / kommunen (ca. 10.000,- kommunedel)	Gjennomført. Utdelt refleks til barnehagar. 1.klassingar har motteke refleks i skulen.
4	Oppdatering av ulykkesanalyse i TT-plan	Alle	Herøy kommune		Gjennomført. Oppdatering i høve revidering av plan

*I Herøy kommune er det utarbeidd rammeplanar både for skulane og barnehagane. Desse skilrar trafikktryggingstiltak som skal utførast i dei forskjellige alderstrinna. Pkt. 1 inneheld med andre ord svært mange tiltak.

Tabell 4: Tiltak langs riksveggar (no Fylkesveggar)

Pri nr.	Reistreringsnr / stad	Type tiltak	Grunngjeving	Ansvar	Føresetnad	Kommentar
1	Kalveneset – Torsethøgda	Gang- og sykkelveg	Skuleveg for både barnetrinnet. Vil løyse ut samanhengande g/s-veg over lenger strekning.	STV/ HK	Planarbeid oppstarta av Statens vegvesen i 2008.	Delvis gjennomført. Godkjend reguleringsplan. Fysisk byggjearbeid ikkje oppstarta.
2	Frøystadkrysset / Frøystad byggefelt	Vegkryssing ungergang. Ynskje om plassering ved busslomma bak Frøystad byggefelt.	Vert ny skuleveg til Nærøymarka	STV / HK	Berekning må gjerast av vegvesenet. Titlaket må forskotterast av kommunen.	Delvis gjennomført. Godkjend reguleringsplan. Fysisk byggjearbeid ikkje oppstarta.
3	Koppen	Vegkryssing undergang	Farleg kryssing i 80-sone. Vert ny skuleveg til Nærøya for dei som bur i Røyra.	STV/HK	Berekning må gjerast av vegvesenet. Må ha reguleringsplan	Ikkje gjennomført.
4	FV 654 Stokksund	Omlegging av FV i tråd med kommunepanens arealdel	Vil løyse farleg strekning og dårleg kryssløysing for køyrande + gjere at ein lettare kan få til ein g-/s veg frå Sandvika til Stokksund.	STV	Må ha godkjent plan før omlegging av krysset.	Ikkje gjennomført. Planarbeidet pågår i regi av STV.
5	Strekninga Herøy kyrkje – Sparebanken Møre	Trafikksikringstiltak langs strekninga, der heile trafikkbiletet vert gjennomgått	Farleg veg	STV		Ikkje gjennomført. Prosjekt med regplan er starta

**Mange av dei tidlegare ynskte tiltaka gjeld kryssing av riksvegar/fylkesvegar (no berre Fylkesvegar). Desse tiltaka må det søkjast om direkte til Statens vegvesen. Det er dei som gir løyve til etablering av fotgjengarovergangar (sebrastriper), det same gjeld etablering av busstur, fartsreduksjonar og etablering av gateløys langs Fylkesvegane. Når det gjeld tiltak som planfrie kryssingar for FV og ombygging/omlegging av desse, må slike tiltak inn på Møre og Romsdal fylkeskommunen sin handlingsplan.*

Resultat av evaluering

Slik det går fram av ovannemnde evaluering, er det ikkje gjennomført fleire av dei fysiske tiltak som det var vedteke skulle prioriterast i perioden 2009-2012. Spesielt gjeld dette fysiske tiltak i tabell 1.

Med tanke på omfang og tidsramme for fleire av desse tiltak, kan ein påpeike at gjennomføring av desse tiltak innanfor perioden 09-12 verkar urealistisk å gjennomføre med tanke på dei prosessane desse tiltaka krev i høve lovverk. Dei tiltak som gjeld Fylkesvegar, står også i konkurranse med mange andre prosjekt i andre kommunar i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt handlingsprogram. Herøy kommune havnar her i konkurranse med andre kommunar når det gjeld å få midlar og prioriterte ressursar til å gjennomføre desse prosjekta.

Eit anna viktig moment ved evalueringa av førre handlingsprogram for trafikktrygging, er at det kvart år har vore avsett kr 500.000,- til trafikktryggingsarbeid i kommunen. Realiteten viser at ein i løpet av budsjettåra ikkje har makta å nytte desse midlane til ulike trafikktryggingstiltak som skulle vore prioritert.

På grunn av etterslep i tidlegare prioriterte saker, er nokre av desse teke med i forslag til handlingsprogram for 2013-2016. I tillegg til at det er kome inn nye tiltak. Dei tiltaka som var prioritert og som ikkje er utført, vert framleis sett på som svært viktige og avgjerande tiltak som må gjennomførast for å betre den generelle trafikktryggleiken i Herøy kommune.

I budsjett for 2013 er det avsett kr 2.000.000 til trafikktrygging. Midlane er øyremarka til bestemte prosjekt/tiltak, der kr 500.000,- skal nyttast til skilting ved Einedalen skule. Kr 600.000,- skal nyttast til oppgradering av vegkryss i Skarabakken, og kr 900.000,- til gateløys i Dragsund. (Gjeld ei strekning på om lag 500 meters veglengde på «gamlevegen» – frå nedre Dragsund til det kommunale bustadfeltet).

5. Kartlegging og forslag til nye tiltak

Kommunen har gjennomført ei kartlegging av behovet for nye tiltak og då med vekt på trygg skuleveg. Gjennom ei vurdering av behovet for nye gang og sykkelveg og trafikktryggingstiltak, viser det seg at ein bør prioritere oppstart av planlegging av nokre utvalde strekningar for å oppnå ein betre samanheng i eksisterande utbygd nettverk. Her står skuleveg for born og unge sentralt og tiltaka vert sett i samanheng med Møre og Romsdal fylkeskommune sin transportstrategi for gåande og syklande. Gjennom kartlegginga har ein kome fram til at følgjande strekningar bør prioriterast med tanke på oppstart av planarbeid:

- **NY!** Moltustranda I og II: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Sandvika – Stokksundkrysset: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Nykrem – Djupvik: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** Frøystadkrysset – Torvik: Gang- og sykkelveg langs FV
- **NY!** «Koppen FV 654»: Ny planfri kryssing av FV
- **NY!** Etablering av «SeeMee»: Varslingslys ved overgangsfelt FV

Denne kartlegginga er meint å vere eit fagleg grunnlag for vidare oppstart av planarbeid for gang- og sykkelveg i Herøy kommune. Resultat av denne kartlegginga gir forslag til aktuelle strekningar der ein bør starte opp med planarbeid for å legge til rette for eit større og meir samanhengande nettverk av gang og sykkelveg i Herøy kommune. Kartlegginga vil difor ha eit sterkt fokus på dagens trafikksituasjon og forslag til nye strekningar for gang- og sykkelveg.

Utviklingsavdelinga vil i løpet av 2013 ha eit særskilt fokus på planleggingsoppgåver knytt til samferdsel, tilrettelegging av nye gang- og sykkelveg og trafikktryggingstiltak i Herøy kommunen.

Det er særskilt viktig at det finst sykkelveg i ein radius på 4 km rundt grunnskular og 6 km rundt vidaregåande skular. Også rundt innfartsårer til byar og tettstader er det viktig med gang- og sykkelveg, i tillegg til at det fins samanhengande gang- og sykkelvegnett i bygder/mindre lokalsamfunn. I Noreg er 40 % av alle arbeidsreiser under 3 km. I dette ligg eit stort potensiale i å legge til rette for at arbeidstakarar kan gå eller sykle til jobb.

Tiltak som fremmer meir fysisk aktiv form for transport har vist seg å ha store gevinstar for individ og samfunn. Transportøkonomisk institutt anslår at investeringane betaler seg minst 4-5 gonger, sjølv forsiktig kalkulert. Satsing på meir gang- og sykkelveg vil ha positive effektar for helse, miljø, trafikktryggleik, oppvekstvilkår, levande lokalsamfunn, reiseliv og næringsliv (Kjelde: MRfylke).

Ein vurderer det slik at ei sterkare satsing på gang- og sykkelveg i Herøy kommune vil vere berekraftig utvikling innanfor fleire samfunnsområder. Ei større satsing på gang- og sykkelveg vil kunne stimulere til endå meir fysisk aktivitet, gjennom at infrastrukturen blir betre tilrettelagt for dei mjuke trafikantane, slik at fleire av innbyggjarane kan bruke kroppen fysisk til transport i og rundt sitt nærmiljø, på fritida eller til og frå arbeidsplassen. På denne måten vil ein leggje betre til rette for å auke folkehelsa til innbyggjarane i kommunen. Vidare vurderer ein nye gang- og sykkelveg som eit positivt bidrag for å kvalitativt betre den generelle trafikktryggleiken i kommunen. Gjennom eit differensiert trafikksystem – der køyreveg og ferdselsareal for mjuke trafikantar kan vere fysisk åtskilt i trafikkbilete. Dette vil spesielt styrke rettane til dei mjuke trafikantane, spesielt med fokus på born- og unge. Ved å realisere nye gang- og sykkelveg og trafikktryggingstiltak som kan skape ein samanheng i dagens fysiske struktur / nettverk av ferdselsareal, vil borna kunne gå og sykle til/frå skulen på ein tryggare måte. Dette vil også kunne minimalisere behovet for biltransport og minske behovet for ressursar som i dag vert nytta til skulskyss, noko som ein ser på som positive tiltak i høve miljø- og forureining i lokalmiljøet.

Denne kartlegginga vil ta utgangspunkt i områda rundt dei aktuelle skulane i Herøy kommune, der det overordna fokuset vil vere skulevegen for born- og unge. Ein vil her sjå på trafikksituasjonen rundt skulane, vegnettet til/frå skulen mot aktuelle bustadområder, samt bruke data frå «Barnetrakkregistreringar frå 2012» som underlag for korleis borna vurderer sin eigen skuleveg. Det vil her vere eit fokus på dei delane av strekningane som i dag manglar gang- og sykkelveg for å kunne tilby samanhengande differensierte og trafikksikre vegstrekningar.

5.1 Overordna planar og retningslinjer

Her følgjer ei rekkje planar og overordna dokument som har relevans for arbeidet med planlegging av nye gang- og sykkelveggar i kommunen:

Nasjonal transportplan (NTP):

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovudtrekka i regjeringa sin transportpolitikk og legg grunnlaget for heilskaplege politiske vurderingar, effektiv bruk av verkemiddel og styrking av samspelet mellom transportformene. Dette dokumentet har relevans for kommunalt og regionalt arbeid med planlegging av gang- og sykkelveggar, samt planlegging av infrastruktur.

Kommuneplan for Herøy 2004:

I den overordna kommuneplanen for Herøy ligg det inne ei rekkje strekningar med planlagt gang- og sykkelveggar. Desse er markert med raud stipla linje. Føringar i overordna plan vil ha relevans for vidare oppstart av planarbeid for nye gang- og sykkelveggar. Nokre av desse strekningane vil ein kome attende til seinare i kartlegginga.

Trafikktryggingsplan Herøy kommune 2009-2012:

Arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging er starta opp. Dette er ei revidering av tidlegare trafikktryggingsplan som vart vedteken i K-sak 109/08, som omfatta perioden 2009-2012. Det er tidlegare vurdert at det er behov for å gjere ei revidering av denne planen. Den reviderte Trafikktryggingsplanen som vil gjelde for perioden 2013- 2016 vil byggje på og dra meg seg viktige moment frå tidligare Trafikktryggingsplan (2009-2012).

Sidan 2002 har ein kommunedelplan som Trafikktryggingsplanen vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak av born sin skuleveg på fylkesveggar og kommunale veggar. Ved søknad om støtte skal Trafikktryggingsplanen ligge ved.

I eksisterande trafikktryggingsplan for Herøy kommune gjekk fysisk sikring av barn og unge sin skuleveg (til dømes utbygging av gang- og sykkelveggar), forbetre løysingar på spesielt ulukkesbelasta område og åtferdsendrande tiltak fram som dei viktigaste tiltaka for kommunen. Desse tiltaka vil framleis stå som viktige tiltak i

arbeidet med revidering av trafikktryggingssplan.

Ny kommunedelplanen har mellom anna eit langsiktig mål om at det ikkje skal følast skremmande og utrygt å ferdast i trafikken, både for barn – og unge, menneske med nedsett funksjonsevne, eldre og elles andre mjuke trafikantar. Å ferdast i trafikken skal følast trygt. Det skal også vere trygt, oversikteleg og godekøyreforhald for bilistane.

Denne rapporten er meint til å vere ein del av ei oppfølging eller eit vidare arbeid i høve gjeldande Trafikktryggingssplan. Ein føreset at ny trafikktryggingssplan vil ha eit breiare fokus på aktuelle tiltak i kommune – då med fokus utover aktuelle strekningar for nye gang- og sykkelveggar.

Investeringsprogram / planramme fylkesveggar 2012-2021:

I dette programmet ligg det inn ei rekkje prosjekt frå Herøy kommune. Ein kan her nemne av mindre utbetringar; FV18 Leinebygda (Pri 6), Indre Herøy ungdomskule vegomlegging (Pri 8). Av nye gang- og sykkelveggar som er planlagt realisert kan det nemnast Torsethøgda - Kalveneset (godkjend reguleringsplan, men ikkje oppstarta byggjearbeid) denne har prioritet 6 på lista. Gang- og sykkelveg FV654 - indre Herøy ungdomskule – Rafteneset har prioritet 10 på lista. Strekinga FV 61 Djupvika – Nykrem har prioritet 31 på lista. Av trafikktryggingstiltak ligg FV654 Planskilt kryssing (undergong) på Frøystadtoppen inne på lista med prioritet 5.

Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010 – 2019:

Dette strategidokumentet har relevans for planlegging av nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak. Dokumentet seier det skal leggest vekt på følgjande kriteriar ved prioritering i høve tilhøva til mjuke trafikantar:

- I ein radius på 4 km rundt grunnskular, 6 km rundt vidaregåande skular.
- Etablering av sykkelnett inn til byar, større tettstadar og store arbeidsplassar
- Samanhengande gang- og sykkelvegnett i bygder/mindre lokalsamfunn.
- Skilting og tilrettelegging av gjennomgåande sykkelruter i fylket.
- Etablering av reiselivspakkar.

Barnetrakkregistreringar 2012:

Herøy kommune er inne i eit rulleringsarbeid med kommunedelplan for trafikktrygging og vil i tida framover utarbeide ein trafikktryggingsplan gjeldane for 2013- 2016, som omfattar heile Herøy kommune. Planen skal omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetane til barn- og unge. Fokuset er spesielt retta mot skulevegar og utrygge strekningar i samband med både skulevegar og arealområde nytta til fritidsleik langs farleg, lite oversikteleg og utrygg veg.

I samband med planarbeidet er det gjennomført Barnetrakkregistreringar på alle skulane i kommunen. Registreringane er gjort av elevane i 4. og 6. klasse ved barneskulane og 9. klasse ved ungdomsskulane.

Barn og ungdom er ekspertar på fysisk miljø. Det er ingen som kjenner kratt og sti, bakgårdar og grøntdrag betre enn dei som bruker dei. Barn opplever, ser og bruker uterom på kreative og unike måtar. Eit problem i dagens samfunn er at altfor få utemiljø innbyr til aktiv leik og rørsle. Forskarar er bekymra for utbreiinga av ekstrem fedme og livsstilsjukdomar og meiner at eit av dei viktigaste tiltaka er å planlegge stadar for fotgjengarar og syklistar framfor bilar. Uterom bør sikrast for at barn og unge kan opphalde seg ute, leike, gå og sykle trygt i kvardagen.

Norge er under sterkt byggepress og all byggverksemd krev areal. Når det vert konflikt mellom dei vaksne og barn sine interesser vert som regel barn og ungdom sine behov oversett eller nedprioritert. Slike situasjonar ser vi dagleg i planleggingsarbeid. For å sikre barn tilgang til gode, utfordrande og trygge leike- og opphaldsareal, bør barn og unges arealbruk dokumenterast.

Poenget med registreringa er at ein ynskjer å vite kvar barn og ungdom oppheld seg, korleis dei bruker lokalmiljøa, kva vegar som vert brukt, kva stadar dei likar, og kvar dei føler seg utrygge eller møte problem.

Barnetrakk er ein metode for å involvere barn sjølve i planarbeidet. Det er barna sjølve som registrerer sine skule- og fritidsvegar, kvar dei oppheld seg når dei leikar,

stadar dei likar og ikkje likar og kva fysiske forandringar dei ynskjer i sine nærområde. Barn og ungdom brukar nærmiljøet på kreative måtar som vaksne ikkje tenkjer over. Barn brukar ofte uteområde som ikkje er "regulert" til leik eller aktivitet. Der dei vaksne ser ein parkeringsplass kan barn sjå ei fotballbane. Ved å kartleggje kvar barn og ungdom ferdast og oppheld seg kan ein unngå å bygge ned dei områda som vert brukt til leik og opphald.

Barnetrakkarbeidet gir kommunen oppdatert kunnskap om barn og ungdoms arealbruk og kan kvalitetssikre avgjersler som kan påverke barn og unge. Barnetrakkregistreringa kan brukast av alle som skal bygge i Herøy kommune. Dokumentet passar kanskje særleg til barnerepresentanten då det kan auke kunnskapen om kva område ein må sikre ved utarbeiding av kommunale og private planar. Ein vil kunne "krevje" i sterkare grad at område som vert brukt av barn og unge skal bevarast og ein kan vise til barnetrakkregistreringa og gå vekk frå skjønnsbaserte vurderingar av kvar vi trur barn og ungdom oppheld seg.

Registreringa kan også peike på trafikksituasjonar som burde utbetrast. Det kan kome fram kjende og ukjende problemstillingar gjennom ei slik registrering då det vert basert på barna sine vurderingar av kva som oppfattast som trygt og utrygt. Som regel vert det vist til vegnormalar frå Statens vegvesen når det er spørsmål om utbetring av kryss, fotgjengarovergangar og gangvegar. Denne barnetrakkregistreringa må sjåast i samanheng med dei ulike normalane.

Skysseglemt for Herøy kommune:

Regulerer skuleskyss for born i kommunen. Dokumentet er relevant då det inneheld ei rekkje moment som vert vurderer krav om skuleskyss.

5.2 Områder med særskilt fokus

Som nemnt innleiingsvis vil denne rapporten har eit hovudfokus på områder innanfor 4 kilometer frå grunnskular i Herøy kommune. Fokuset her vil vere på etablering av nye gang- og sykkelvegar, for å kunne legge til rette for vidare utbygging av transportsystemet for mjuke trafikantar, med særskilt fokus på barn- og unge. Med dette fokuset er det naturleg å fokusere på områda rundt aktuelle grunnskular, og sjå kva som er status og kva planbehov som gjer seg gjeldande i desse områda.

Ein vil her starte med ei skildring av området og der etter gjere ei vurdering av vidare planbehov for området med fokus på utbygging av nye gang- og sykkelveggar. Det vil her bli gjennomført ei gradering av det vidare behovet for oppstart av planarbeid i dei ulike områda gjennom kriteria; sterkt, middels og svakt behov.

Fig.1 Planleggingsbehov nye gang- og sykkelveggar

Sterkt behov	Oppstart av planarbeid bør prioriterast høgt (fullført planarbeid innan 2013-2015)
Middels behov	Oppstart av planarbeid bør prioriterast, men kan utsetjast til perioden 2015-2018.
Svakt behov	Tiltak bør innarbeidast i Trafikktryggingssplan

Område 1: Moltu skule



Tal på elevar: 47 stk	Skuleskyss: JA
Skildring av området:	
<p>Skuleområdet ligg tett inn på Fylkesveg 10. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet vert oppfatta som uoversiktleg med ingen klare avgrensingar mellom blant anna parkeringsareal til skulen og den etablerte busslomma i området. Fartsgrensa i området er 50 km/t. Det er heller ikkje etablert skilting eller fysisk oppmerking av kryssingspunkt mellom skuleområdet i nord og etablert gangveg i sør. Skulen har etablert fysisk gjerde mot veg. Det er etablert busslomme sør for skuleområdet. Langs FV10 er det etablert veglys frå skuleområdet i austleg og vestleg retning. Vegstrekninga er relativt godt opplyst, men eksisterande vegelys kunne vore skifta til nyare type lys for betre kvalitet. Eksisterande vegkurvatur aust for skuleområdet er prega av ei bratt kurve med dårleg siktforhold. Det ikkje tilrettelagt for gang- og sykkelveg i austleg retning frå skuleområdet, det ligg heller ikkje føre godkjende reguleringsplanar for nye gang- og sykkelveggar i denne retninga. I vestleg retning er det etablert gang- og sykkelveg fram til Nygjerdevegen. Det ligg ikkje føre godkjende reguleringsplanar for ny gang- og sykkelveg frå Nygjerdevegen og i vestleg retning. Frå sentrum av bygda til Tarberg ligg det føre ein godkjend reguleringsplan for omlegging av fylkesvegen som ikkje er realisert pr 2013.</p>	

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: **Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015)**

Det bør prioriterast oppstart av planarbeid for området rundt Moltu skule. Det generelle trafikkbilete rundt skulen er uoversiktleg og ein bør arbeide med trafiksikringstiltak. Det bør utarbeidast ein detaljreguleringsplan for ny gang- og sykkelveg langs FV10 frå sentrum av bygda – via skuleområdet – til vegkrysset mot «Legane på Moltustranda»

Område 2: Stokksund barne- og ungdomsskule



Tal på elevar: 172 stk

Skuleskys: JA

Skildring av området:

Området ligg ved Fylkesveg 654 i Stokksund. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet er oversiktleg. God parkeringsdekning. Etablert busslomme og bussskur. Området har gatebelysning. Ingen differensiert gangareal internt på busshaldeplass. Oppstillingsplass for buss er ikkje fysisk avgrensa eller oppmerka. Gang- og sykkelveg etablert mot sør og gjennom Tjørvgane. Ingen gang- og sykkelveg mot nord (Stokksundkrysset). Ingen reguleringsplanar som er godkjent for trafikkområdet. Etablert undergong (planfri kryssing) i Trolldalen. Statens vegvesen arbeider med reguleringsplan for omlegging av FV654 frå Stokksund skule til Stokksundkrysset – ny veglinje til Fosnavåg. Skuleelevar frå retning Tjørvgåg er vurdert til å ha etablert trygg skuleveg. Ingen kopling mot Sandvika og Notøya.

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).

Statens vegvesen har starta planarbeid med omlegging av FV654 i Stokksund. I lys av dette bør det utarbeidast ein reguleringsplan som legg til rette for ny gang- og sykkelveg frå Sandvika til Stokksundkrysset, slik at skuleelevane i Sandvika kan få ein trygg skuleveg. Det bør vurderast planarbeid i retning Notøya ved eit seinare høve.

Område 3: Leikanger skule



Tal på elevar: 61 stk	Skuleskyss: JA
Skildring av området:	
<p>Skuleområdet ligg om lag 0,5 kilometer frå Fylkesveg 15. Vegen frå FV15 til skuleområdet er kommunal, og er vurdert til å ha svært låg trafikk. Det er moglegheiter for omkøyring i området rundt Kleppåsen. Det er ikkje utbygd gang- og sykkelveg mellom skulen om Fylkesvegen. Det er gatelys i området og fartsreducerande tiltak gjennom fysisk opparbeidd fartsdumpar.</p> <p>Trafikksituasjonen rundt skuleområdet er vurdert til å vere uoversikleg med ein vanskeleg tilkomst. Området er base for barnehage, skule, korps og idrettslag og har difor eit høgt aktivitetsnivå. Det er avsett kommunale midlar til utbetring av trafikksituasjonen i og rundt skuleområdet, då med</p>	

fokus på tilkomst og snuplass for buss. Det er opparbeidd GS ved avkøyringa frå Fylkesvegen til skuleområdet, gjennom Leikong bygd til Nykrem. Det er ikkje Gang- og sykkelveg frå Nykrem til Djupvik. Nettverket er her ikkje fullverdig utbygd.

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015). Med bakgrunn i aukande trafikk som følgje av bustadbygging, vurderer ein det som naudsynt med gangveg mellom Fylkesvegen og skuleområdet. Ein bør også starte planarbeid frå Nykrem i retning krysset til Djupvika, for å sikre trygg skuleveg for dei borna som her er busett langs denne strekninga. Sjå vedlagt kartutsnitt.

Område 4: Einedalen skulen



Tal på elevar: 184 stk	Skuleskyss: JA
Skildring av området:	
Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Leinøya og er storskule for områda; Runde, Remøy, Leine, Nærøy, Frøystad, Torvik, Røyra, Bø og Sande. Trafikksituasjonen rundt skuleområdet vert vurdert som oversiktleg, med oppstillingsplass for buss og klare avgrensa areal. Unntaket her er manglande kryssingspunkt for mjuketrafikantar ved FV18 i krysset ved Buholmlinja. Gatelyst og parkering ved skuleområdet. Det er her godt utbygde gang- og sykkelveggar i retning Leine og Bergsøya og til Frøystad. Det er ferdig planlagt planfri kryssing på Frøystadtoppen, som pr i dag ikkje	

er realisert.
Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015). Området er i dag vurdert til å vere godt dekket av gang- og sykkelveggar mot dei store bustadområda. Unntaket er kryssingspunktet for fotgjengarar ved Buholmkrysset. Dette bør snarleg realiserast. Det bør startast opp eit planarbeid for ny GS frå Frøystadkrysset mot Torvik, samt regulering av planfri kryssing (undergang) i «Koppen» i retning Røyra.

Område 5: Bergsøy skule



Tal på elevar: 286 stk	Skuleskyss: JA
Skildring av området:	
Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Bergsøya og i tilknytning til større bustadområde. Ved skuletider (morgon og ettermiddag) er trafikksituasjonen uoversiktleg pga køying / henting av skuleborn. Området har godt utbygd nettverk av gang- og sykkelveggar. Utdringa her er talet på bilar som oppheld seg samstundes i området på same tidspunkt, noko som skaper ein situasjon med stor trafikk – inn og utkøying. God belysning og utbygd parkeringsareal.	

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018. Ein vonar at ei vidare utvikling av kringliggjande nettverk av gang og sykkelveggar kan bidra til at skuleborna i området blir mindre avhengig av biltransport til og frå skuleområdet. Situasjonen rundt Bergsøy skule bør kunne løysast gjennom haldningskampanjar og alternative trafikktryggingstiltak for å oppnå ein reduksjon i talet på bilar, framfor å gjennomføre fysiske tiltak i området. Ein bør også avvete vidare fysiske tiltak i området inntil situasjonen rundt framtidig skulestruktur er avklara. Unntaket er Skarabakken mot Fosnavåg sentrum – her bør det gjerast tiltak for å betre trafikktryggleiken.

Område 6: Herøy vidaregåande skule



Tal på elevar: ?	Skuleskyss: JA, også frå andre kommunar
Skildring av området:	Skuleområdet ligg ved eit sentralt knutepunkt på Bergsøya. Skulen har elevar frå både indre og ytre Herøy. Mykje av transporten til/frå skulen skjer gjennom kollektivtransport eller ved at elevane nyttar eigen køyretøy. Området har godt utbygd nettverk av gang- og sykkelveggar i nærområdet. Unntaket

her er Skarabakken og løysingar mot Fosnavåg sentrum. Det er utbygd parkeringsareal i området. Godkjend reguleringsplan for Campus Fosnavåg legg til rette for ny køyretilkomst med fortau.

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Svak - Tiltak bør innarbeidast i Trafikktryggingssplan

Kollektivhaldeplassar burde utbetrast i området, då dagens situasjon i Lisjebøvegen vert vurdert som negativ i høve trafiktryggleik, då bussopphald i stor grad sperrar for framkomst via etablerte fortau nord for kulturhuset. Gangsystem i godkjende reguleringsplanar bør realiserast. Viktig med sikre gangforbindelsar til sentrum og badeland/ idrettsområdet.

Område 7: Nerlandsøy skule



Tal på elevar: 77 stk	Skuleskyss: JA
Skildring av området:	
Skuleområdet ligg mellom Koparstad og sentrum av Kvalsund, langs Fylkesveg 21. Trafikksituasjonen i området er vurdert til å vere uoversiktleg i høve forholdet mellom køyretøy og	

mjuketrafikantar. Det er ikkje formelt etablert gang og sykkelveg i området, og eksisterande Fylkes veg er smal med ei køyrebane. Det er etablert parkeringsplass i tilknytning til skuleområdet, men det er manglane snutilhøve. Vidare er det etablert grusa gangfelt parallelt med vegbana ved skuleområdet.

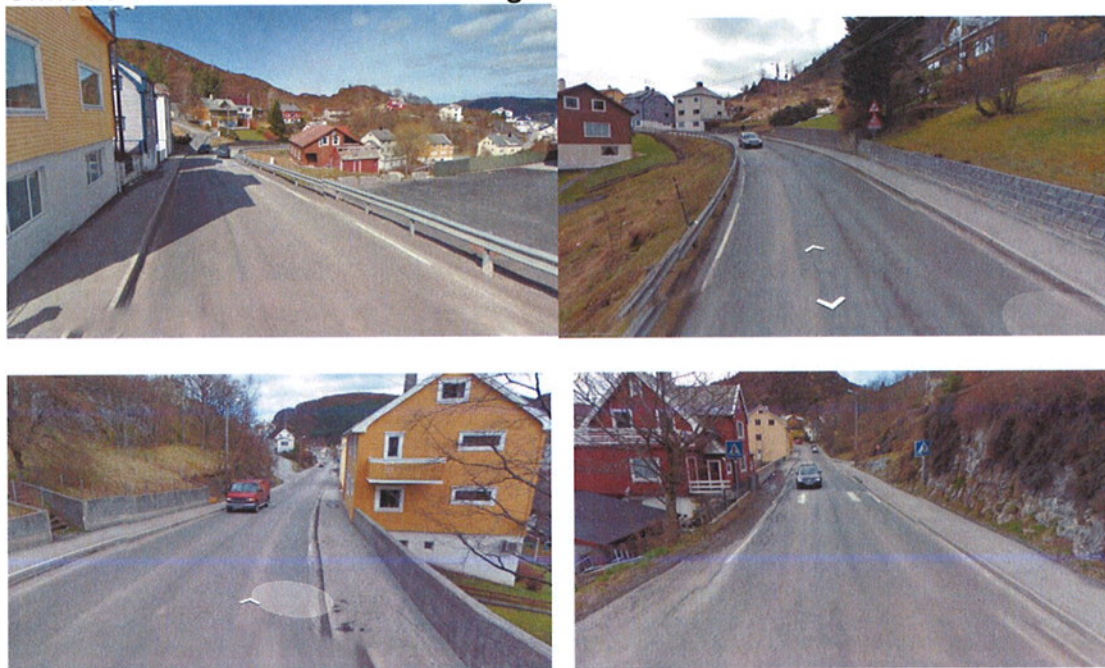
Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018.

Det er i dag avgrensa trafikk til skuleområdet og i svært liten grad gjennomgangstrafikk frå Koparstad. **ÅDT langs FV 21 er oppgjeve til å vere ????**. Ein vil tilrå at det i området blir gjennomført ein reguleringsplan av FV21 som legg til rette for breiddeutviding av dagens vegbane med tilhøyrande fortau frå Koparstad til krysset ved sentrum av Kvalsund. Dette for å betre forholda for dei mjuke trafikantane i eit område som i dag opplever vekst i høve bustadbygging og auka trafikk.

Område 8: Skarabakken – Fosnavåg sentrum



<p>Tal på elevar: - Bergsøy skule (286 elevar) Skildring av området:</p>	<p>Skuleskyss: ??</p>
---	------------------------------

Denne strekninga er ein del av FV654 og strekk seg frå kryssingspunktet ved Høgtun til kryss/avkøyning mot Nørvågen/Pettervågen. Det er etablert ensidig fortua langs denne strekninga pr i dag, som er registrert til å vere av varierende kvalitet når det kjem ti toppdekke. Avgrensing mellom fortau og bebyggelse er i form av murar og fjell /jordskråningar, langs enkelte delar av strekninga er avgrensinga oppført som murkonstruksjonar (støtte). Deler av desse er vurdert til å vere ein risiko for mjuke trafikantar som ferdast langs fortauet på strekninga, då desse har fått feil helningsgrad grunna bevegelse i grunnforholda på staden. Vegbana i området er smal og kringliggjande bebyggelse i området kompliserer moglegheitene for å oppnå gode trafikkløysingar for sentrum.

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Sterkt – bør prioriterast høgt (2013 – 2015).

Herøy kommune er i dialog med Statens vegvesen vedk tiltak for utbetring av dei trafikale tilhøva på strekninga Skarabakken – Fosnavåg sentrum. Arbeidet bør gjerast i eiga sak.

Område 9: Fosnavåg sentrum (Igesundkrysset) – Kvalsundbrua



Tal på elevar: -	Skuleskys: ??
Skildring av området:	

Strekninga gjeld samanbinding (Fylkesveg 20) mellom Nerlandsøy og Fosnavåg sentrum (Igesundkrysset). Dagens vegbane er ikkje utbygd med 2 køyrbaner og det er heller ikkje etablert gang- og sykkelveg i området. Det pågår offentleg planarbeid i området. Situasjonen blir oppfatta som uoversiktleg og lite tilfredstillande i høve trafikkkavvikling – både for køyretøy og mjuketraфикantar.

Kartutsnitt:



Behov for vidare planarbeid: Middels – bør vurdere tiltak i perioden 2015-2018. Det pågår i dag planarbeid for FV20 som legg til rette for ei oppgradering av vegbana og tilrettelegging for gang- og sykkelveg frå Kvalsundbrua i retning Fosnavåg sentrum. Ein føreset at dei trafikale løysingane får si avklaring i dette arbeidet. Statens vegvesen vil gjennomføre reguleringsarbeid for ny Kvalsundbru, og det er naturleg at desse planane vert sett i samanheng med kvarandre.

5.3 Vidare behov for planlegging og utbygging

Denne kartlegginga viser at det eksisterer eit sterkt behov for planlegging og realisering av nye gang- og sykkelvegar og trafiktryggingstiltak i Herøy kommune. Ved fokus på dei ulike skuleområda og allereie utbygd infrastruktur, vil det her vere behov for nye tiltak som kan vidareutvikle og forsterke det allereie eksisterande nettverket av gang- og sykkelvegar i kommunen. Aktuelle strekningar som bør prioriterast er ferdsselsårar for born og unge, der momenta om å legge grunnlaget for ein «tryggare skulevegar» bør stå som overordna målsetting. Herøy kommune sine registreringar av «Barnetrakk 2012» har vore eit godt grunnlag for denne kartlegginga. Desse registreringane må også sjåast i samanheng med det allereie etablerte nettverket av gang- og sykkelvegar, for så å sjå kva som er manglar for å oppnå eit heilskapleg og samanhengande system.

Dersom ein skal oppnå eit heilskapeleg nettverk av gang- og sykkelveg frå skular med ein radius på 4 km, vil dette medføre omfattande tiltak langs Fylkesvegane i

kommunen. Der er ikkje realistisk at eit slikt nettverk kan planleggast og realiserast i fullskala innanfor eit kort tidsrom. Planlegging, prosjektering og utbygging av nye gang- og sykkelveggar i Herøy kommune bør difor vere ein prosess som går føre seg over eit lengre tidsperspektiv (etappevis i tidsperiodar). Det er difor viktig at ein fastsett kva strekningar som skal prioriterast innanfor dei ulike periodane.

Med bakgrunn i denne kartlegginga vil ein anbefale at det blir starta planarbeid for følgjande nye gang- og sykkelveggar og trafikktryggingstiltak i perioden 2013-2015:

1 – Stokksundkrysset – Sandvika:

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå Stokksundkrysset mot Moltustranda har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg. ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for born som går på Stokksund skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 1,1 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 1 min, og gange til fots er berekna til om lag 14 min.

Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste kruvene på strekninga. Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sør og austsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå konsentrasjonen av bustadhus til den aktuelle gang- og sykkelvegen.



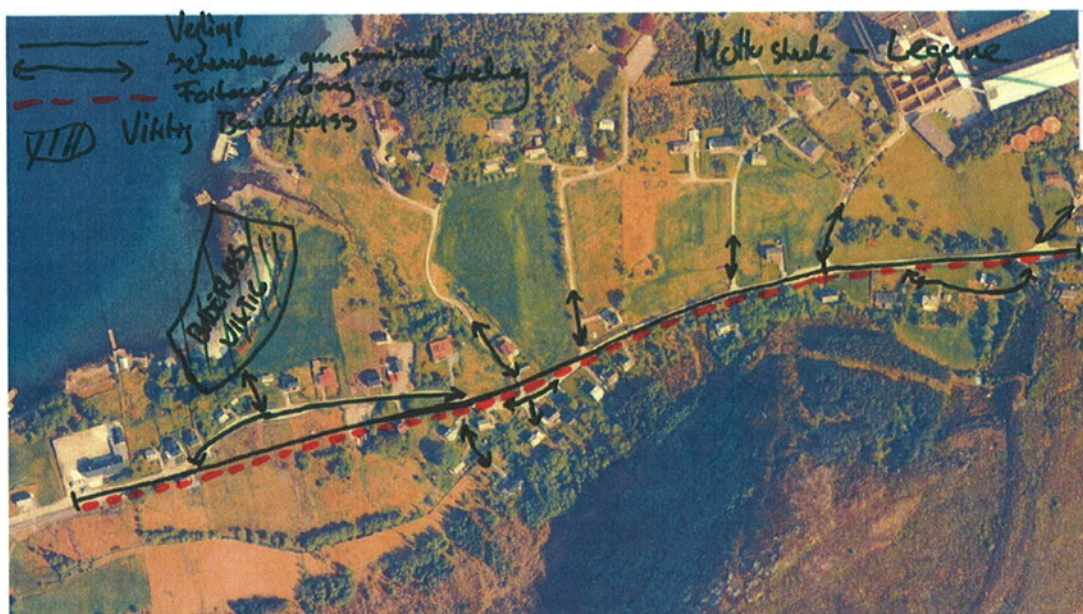
Ny gang- og sykkelveg på strekninga kan koplatt mot etablert bustadklynge i Sandvika gjennom sekundere vegsystem (pilsymbol). Her er det i dag etablert busetnad og det er kome ynskje om ei vidareutvikling av bustadareala i Sandvika gjennom innspel til arbeidet med ny kommuneplan. Området har i dag etablert busslomme for kollektivtrafikk, samt ein badeplass / samlingsplass i strandsona vest for dagens FV10. Det må gjennom planprosessen avklarast om det er vidare behov etablering av ny busslomme langs FV10 (mot Moltustranda). Gjennom etablering av ny gang- og sykkelveg vil ein kunne styrke interessene knytt til ferdsel, kollektivtransport og tilkomst til badeplass / samlingsplass.

Strekninga er vurdert som «farleg» i Barnetrakkregistreingane frå 2012, og vist som planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel frå 2004. Ny gang- og sykkelveg vil betre den generelle trafikktryggleiken for bustadane i området. Ferdig utbygd gang- og sykkelveg i dette området vil vere viktig og avgjerande for sikkerheita til skuleborna og sikre ein tryggare skuleveg til og frå Stokksund skule. Prioritering av denne strekninga vil ha stor gevinst for spesielt borna i Sandvika i høve tryggare ferdsel og auka tilgjengelegheit til skule og aktivitetsområdet i Stokksund. Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

2 – Moltu skule – Legane (Avkøyning):

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå avkøyrsla til Legane (bustadområde) mot Moltustranda sentrum (skuleområdet) har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg.

ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for 47 born som går på Moltu skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 0.9 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 1 min, og gange til fots er berekna til om lag 13 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste krundene på strekninga (ved skulen). Det ligg føre ein godkjend kommunedelplan for FV10 på denne strekninga. Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004.

Ny gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sørsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei naturleg koping mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområder til den aktuelle gang- og sykkelvegen.

I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg frå skuleområdet til krysset mot «Legane». Her er samlevegen vurdert som «trygg» av born- og unge i registreringsarbeidet. Via denne vegen og gjennom busetnaden til

Grendahuset, er det mogleg å ferdast på ein parallell samleveg (differensiert) gjennom bustadområda, som i dag har låg trafikk.

Ny gang- og sykkelveg frå skulen til «Legane» vil betre den generelle trafikktryggleiken og skape ein samanhengande og trygg skuleveg for borna til/frå Moltustranda grendahus og skuleområdet. Tiltaket må sjåast i samheng med planarbeid frå skulen og vidare vestover. Arbeidet vil gi gevinst i form av tryggare skuleveg for borna i området og auka tilgjenge til idrettsstadion og skuleområdet.

Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

3 – Moltu Skule – Gjeldande reguleringsplan («Brattebakken»):

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 10 frå avkøyrsla til Legane (bustadområde) mot Moltustranda sentrum (skuleområdet) har i dag gjennomgangstrafikk, der større køyretøy nyttar denne vegen om vinteren når Leikongbakken er uframkomeleg.

ÅDT på strekninga er 1001-1500. Strekninga er skuleveg for 47 born som går på Moltu skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga.

Området er vidare prega av tett busetnad gjennom sentrum av Moltu. Dette gjer det vanskeleg å få til kvalitativt gode løysingar for mjuke trafikantar (full gang- og sykkelveg) utan at det blir gjennomført vesentleg inngrep / sanering i eksisterande busetnad. Ein bør her difor vurdere fortau og vegomlegging for enkelte deler av strekninga. Den aktuelle strekninga er 0,5 km. Gange til fots 6 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste kruvene på strekninga (ved skulen). Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på sørsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområde til den aktuelle gang- og sykkelvegen. Vidare bør det leggast vekt på å finne ei ny tilkomstløysing for dei øvre bustadområde i sør (alternativ for Nygjerdevegen) slik at desse får tilfredstillande tilkomst på vinteren med tanke på beredskap. Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004.

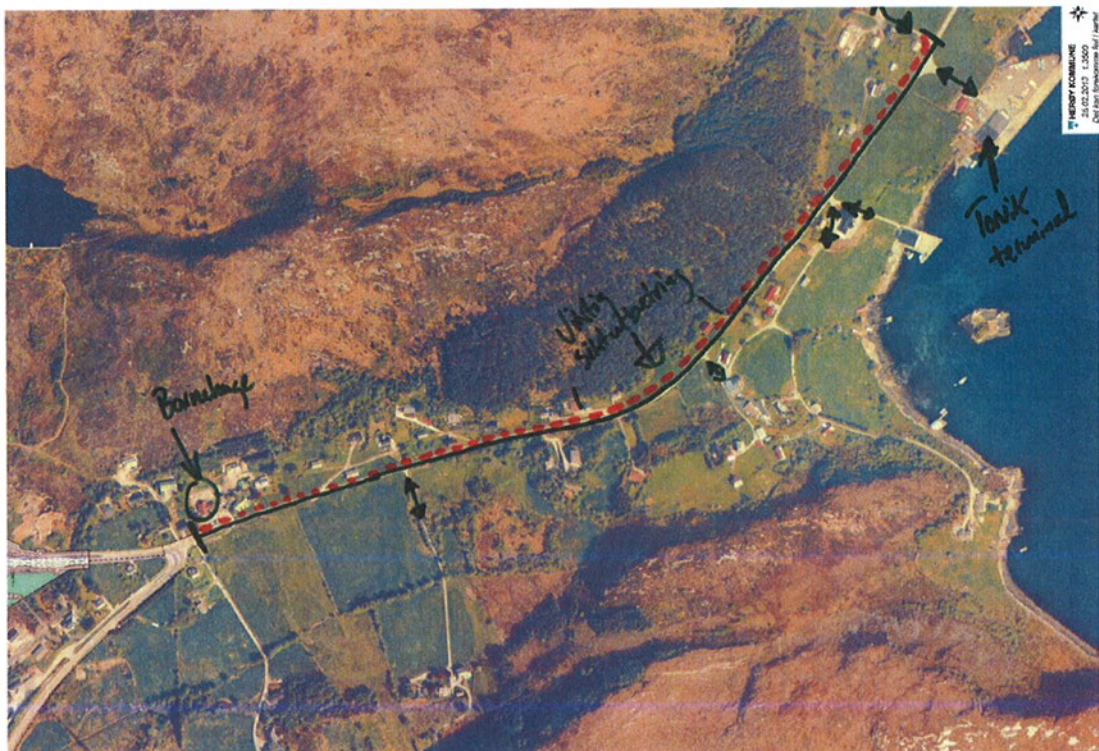
I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg frå skulen og til «Øyrane» der det er utbygd gang- og sykkelveg. Ny gang- og sykkelveg vil betre trafikktryggleiken og skape ein tryggare skuleveg for borna i området. Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast i ei utstrekning frå Moltu skule til «Brattebakken» der ein møter ein godkjend reguleringsplan som inneheld planlagt gang- og sykkelveg. Tiltaket bør vidare sjåast i samanheng med godkjend reguleringsplan for vegstrekninga Tarberg – Moltustranda sentrum (FV10). Der element som er vist i denne reguleringsplan bør realiserast for å oppnå eit fullverdig gang- og sykkelvegssystem frå ytre Tarberg til Moltu skule.

Planarbeid med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

4 – Frøystadkrysset – Torvikterminalen:

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 16 frå Frøystadkrysset til Torvikterminalen. Strekninga gir tilkomst til områda Torvik, Bø og Sande, der trafikk til og frå Torvikterminalen (Hurtigruta) er dominerande.

ÅDT på strekninga er 5001-1000. Strekninga er skuleveg for born som går på Einedalen skule. Fartsgrense på strekninga er 60 km/t. Vegbana i området er prega av stipla kantlinjer for køyrebana, noko som innebere at vegen her ikkje har to fullverdige køyrefelt. Det er etablert enkelte møteplassar for bil langs strekninga. Strekninga er målt til 1.1 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 2 min, og gange til fots er berkna til om lag 14 min.



Oppstart av regulering for denne strekninga bør innehalde ei breiddeutviding av køyrebana, samt utbetring av vegkurvatur lang dei krappaste kruvene på strekninga

(ved skulen). Gang- og sykkelveg bør vere lokalisert på nordsida av Fylkesvegen, slik at ein kan oppnå ei kopling mot tilgrensande bustadområde, samt at ein kan redusere gangavstanden frå tilgrensande bustadområder til den aktuelle gang- og sykkelvegen. Ei lokalisering på nordsida vil gjere det mogleg med ei siktutbetring for topp-punktet (høgbrekket) med avkøyring mot Steinsvika. Tilrettelegging av ny gang- og sykkelveg her vil vere viktig for framtidig utvikling av bustadområdet i Torvika, og danne eit grunnlag for alternativ transport til / frå området Torvik terminal. Arbeidet bør på sikt vidareførast mot området på Bø og «Torvik Resorts» for å betre den generelle trafikktryggleiken i denne delen av kommunen. Det er føreset at det blir planlagt nye tekniske anlegg, samt oppført veglys dersom ved realiseringa av ny gang- og sykkelveg på denne strekninga.

Den aktuelle strekninga er vist med planlagt gang- og sykkelveg i kommuneplanens arealdel av 2004. I Barnetrakkregistreringane av 2012 er strekninga vurdert som farleg. Ny gang- og sykkelveg vil betre trafikktryggleiken og skape ein tryggare skuleveg for borna i området.

Planarbeidet med reguleringsplan bør her prioriterast snarast råd.

5 - Nykrem – Djupvik:

Denne vegstrekninga har eit sterkt behov for etablering av gang- og sykkelveg. Fylkesveg 61 frå Myrvåg til Sande. Strekninga gir tilkomst til områda Kjelsund, Djupvika, Nykrem og Leikong.

ÅDT på strekninga er 2501 – 3000. Strekninga er skuleveg for born som går på Leikanger skule. Fartsgrense på strekninga er 80 km/t. Vegbana i området er prega av to køyrebaner. Strekninga er målt til 0.6 km. Køyretid med bil er berekna til om lag 30 sek, og gange til fots er berekna til om lag 8 min.



Dagens gang- og sykkelveg frå Leikong er i dag avslutta på Nykrem. Frå denne enden er det relativt kort veg til Djupvika (Større bustadområde), der borna har skuleveg til Leikanger skule. Dersom ein kan kople saman Djupvika med eksisterande gang- og sykkelveg, vil ein kunne oppnå eit samanhengande system for mjuke trafikantar (skuleborn spesielt) til/frå Djupvika og Leikanger skule. Frå Djupvika har ein vidare kopling mot Myrvåg via grusa turveg langs Djupvikvatnet. Ved å bruke gamlevegen gjennom bustadområda i Djupvika kan ein ferdast vidare til/frå bustadområda i Kjelsund. Utfordringa her er kryssing av FV 61 ved avkøyringa til Kjelsund. Dette vil gi store gevinstar for ein tryggare ferdsel i området, samt skape ein naturleg samanheng i gang- og sykkelvegssystemet i kommunen.

Planarbeid med reguleringsplan for strekninga «Nykrem – Djupvik» bør her prioriterast snarast råd.

6 – Planfri kryssing «Koppen» FV 654

Denne strekninga gjeld ein avgrensa del av FV654. Det er i dag etablert gang- og sykkelveg frå Frøystad til Røyra, med kryssing av FV654 (i dagen) ved «Koppen». Dette kryssingspunktet er vurdert som trafikkfarleg for mjuke trafikantar, jfr. registreringar «Barnetrakk 2012». Kryssingspunktet er ein del av skulevegen for born som er busett i Røyra og som har tilhald på Einedalen. ÅDT på denne strekninga er 3001-5000. Fartsgrensa i området er 80 km/t.



Det vil her vere naudsynt med etablering av planfri kryssing (undergang) Denne vil medføre tiltak på eksisterande gangveg (senking av dei parallelle sidegåande gang- og sykkelveggar i nord/sør retning). Dette for å tilfredstille krava til universell utforming me maksimal stigning på 7.0 %. Det må etablerast rekkverk for sikring og murar mot eksisterande terreng. Etablering av undergang i «Koppen» og på Frøystadtoppen vil skape eit samanhengande nettverk for gang- og sykkelveg frå Røyra til Einedalen skule og vidare mot Torvik terminal. Dette vil skape ein differensiert og trygg skuleveg for borna i Røyra, då dette medfører at dei kan ferdast åtskilt frå øvrig trafikk på eige areal til og frå Einedalen skule. Ein vurderer dette tiltaket til å ha positive gevinst for den generelle trafikktryggleiken langs FV654. Særskilt vil dette tiltaket vere avgjerande for å sikre ein tryggare skuleveg for born i Røyra.

Planarbeid med ny planskilt kryssing bør prioriterast snarast råd.

7 – Skarabakken – Fosnavåg sentrum (Sparebanken)

Strekninga kan delast i to delar. Del A gjeld strekninga frå toppen av Skarabakken (fotgjengarfelt) til krysset mot «Pettervågen». Del B gjeld strekninga frå «Pettervågen» til «Sparebanken Møre»



Delstrekning A: har i dag etablert fortau på vest og nordsida av FV654. Kvaliteten på eksisterande fortau er vurdert som låg. Det eksisterer i dag ein støttemur som utgjør ein risiko for ferdsel på dagens fortau. Denne bør snarast mogleg utbetrast for unngå utrasing. Samstundes vil det vere avgjerande for den vidare trafikktryggleik at det aktuelle fortauet kan utvidast mot vest, samstundes som det vert gjennomført tiltak for å utvide køyrefeltet i vegbana. Oppføring av evt nye støttemurar bør gjevast ei kvalitativ god estetisk utforming – då denne strekninga vert sett på som ein «inngangsport» til den mest tettbygde delen av Fosnavåg. Ein føreset at utbetring av denne strekninga blir realisert gjennom eit allereie pågåande prosjekt.



Delstrekning B: har i dag ikkje etablert fortau på austsida av vegbana frå krysset og mot sentrum. Det er etablert fortau på vestsida langs vegbana pr i dag.

Med fokus på trafikktryggleik og ferdsel i sentrum, samt med omsyn til generelle utvikling av gaterom langs FV654 bør det også etablerast nytt fortau på austsida av FV654 for den skisserte strekninga. Reguleringsplan for ny innfartsveg til Fosnavåg omfattar denne delen av vegstrekninga, og her er det vist nytt fortau på austsida av FV654. Ein føreset at tiltaket kan vidare detaljprosjekterast og realiserast med bakgrunn i godkjend reguleringsplan for ny innfartsveg. Dersom ny innfartsveg med tunnel til Fosnavåg blir redusert, vil trafikken gjennom Skarabakken bli avlasta og ein kan nytte gateromet til alternativ bruk. Dette vil likevel skape grunnlag for nye ferdselsareal i form av fortau. Det bør arbeidast vidare med etablering av fortau på austsida av FV654 frå krysset mot «Pettervågen» og til Sparebanken Møre, samt opparbeiding av fortau frå krysset mot Nørvågen / Vågsholmen for å sikre trygg

ferdsel for skuleborn frå desse bustadområda til Bergsøy skule. ÅDT på denne strekninga er 6001-6500. Fartsgrensa er 40 km/t.

5.4 Oppsummering og konklusjon:

Forslag til nye gang- og sykkelvegar må sjåast i samanheng med målsettinga om eit større samanhengande nettverk for mjuke trafikantar i Herøy kommune, der eit særskilt fokus på «tryggare skuleveg» står sentralt. Ein legg til grunn at fleire gang- og sykkelvegar også vil ha positive effektar i høve fysisk aktivitet blant innbyggjarane, samt vere positivt for miljøet då innbyggjarane i større grad kan ferdast langs vegane fots, sykkel eller ved bruk av alternative framkomstmiddel.

Denne kartlegginga viser at det eksisterer eit sterkt behov for planlegging og realisering av nye gang- og sykkelvegar i Herøy kommune. Eit viktig funn i denne kartlegginga er manglande strekningar for gang- og sykkelveg der born- og unge ferdast til/frå skuleområdet og sine bustadområde. Barnetrakkregistreringar frå 2012, (som er data frå born og unge sine eigen opplevingar av omgjevnadane), har stått sentral i dette kartleggingsarbeidet. Dei områda som ein har skissert som prioriterte områder tek utgangspunkt i nettopp desse registreringane, og desse strekningane er viktige «brikkar» i eit større nettverk av ferdselsareal. Dersom ein kan planlegge og bygge ut desse strekningane vil ein oppnå eit større og meir heilskaplege nettverk av gang- og sykkelvegar som i større grad vil sikre born- og unge ein kvalitativt tryggar skuleveg. Det vil på sikt vere naudsynt å sjå realisering av desse strekningane i samanheng med andre trafikktryggingstiltak, som t.d skilting, oppmerking, fysiske avgrensingar og veglys.

Når det gjeld andre trafikktryggingstiltak, viser denne kartlegginga også eit behovet for ei større utbygging av gatelys langs ulike vegstrekningane. Dagens situasjon er prega av manglande lys for enkelte områder, mens det i andre områder er veglys av «eldre karakter» som har avgrensa effekt. Ved framtidig utvikling av dei ulike strekningane kan det vere eit viktig moment å vurderer ny teknologi innanfor bruken av veglys, slik at eldre veglys vert erstatta med nyare typar LED-lys. Betre lyssetting vil kunne innby til ein høgare bruksfrekvens av ferdselsareala, vere positivt for folkehelse, førebygge trafikkulukker, skape større oversikt i trafikkbilete i mørke

periodar, samt verke positivt i høve kriminalitetsførebygging. Desse er alle er viktige faktorar som skal vektleggast i samfunnsplanlegginga. Det vil difor vere viktig at ein tek høgde for utbygging av veglys i samband med planlegging, prosjektering og realisering av nye gang- og sykkelveggar. Som eit ledd i det vidare arbeidet bør det difor gjerast nærare vurderingar rundt veglys langs utbygde gang- og sykkelveggar, slik ein oppnår eit heilskapleg og funksjonelt ferdselssystem for både køyrande og gåande.

Ved planlegging av nye gang- og sykkelveggar, vil det også vere svært viktig at ein ser framføring av nye ferdselsareal i samanheng med annan infrastruktur. Her vil planlegging og prosjektering av nye kommunaltekniske anlegg stå sentralt. Dersom ein kan koordinere planlegging og prosjektering av andre tekniske anlegg (vatn, avløp, el- og tele) vil dette kunne fungere som «nøklar» for tilrettelegging av hovudinfrasturktur til nye byggjeområder. Ny infrastruktur kan også koplust saman med eksisterande anlegg, slik at ein oppnår ei større og meir heilskapleg nettverk innanfor det samla kommunaltekniske anlegget. På denne måten vil ein kunne gi innbyggjarane eit betre tenestetilbod knytt til områda; vassforsyning, straum, avlaup og el/tele.

Vidare planarbeid med gang- og sykkelveggar vil krevje koordinering mellom dei ulike fagetatane (Utviklingsavdelinga og Anleggs- og driftsavdelinga), der Utviklingsavdelinga ynskjer vere den koordinerande eininga Vidare vil medverknad og dialog i planprosessen med private og offentlege partar stå sentralt, dette for å oppnå eit best moglege resultat av planarbeidet. Ein ynskjer tidlege involvering i planprosessen for dei partane som har interesser eller som blir råka av arbeidet. Her vil informasjons- og medverknadsmøter vere viktig for å sikre ein dialog med innbyggjarane undervegs i planprosessane.

Denne kartlegginga tek ikkje stilling til kven som skal realisere eller når dei ulike strekningane skal realiserast. Ein føreset at det vert gjennomført eit plangrunnlag og for-prosjektering som grunnlag for fysisk realisering ved eit seinare høve. Realisering av gang- og sykkelveggar i kommunen må skje gjennom dialog med Statens Vegvesen (fagetat) og Møre og Romsdal fylkeskommune (vegeigar).

6. Vedlegg:

- 1 – Oversikt over tidlegare ynskete tiltak
- 2- Kartutsnitt med ÅDT og radius på 4 km
- 3- Kartutsnitt med ÅDT og radius på 2 km

4 Oversikt over ynskete trafikktryggingstiltak

4.1 Trafikktryggingarbeidet i kommunen

Trafikktryggingarbeidet dei siste åra har vore fokusert på fartsreducerande tiltak i bustadområde og langs bygdevegar. Det har si årsak i mange enkeltsøknader frå foreldre i byggjefelt som ynskjer fartsdempande tiltak der borna leikar.

Det har og vore gjort mindre tiltak i nærleiken av skuleområde, som til dømes fartshumpar og busslommer. Døme er Moltu og Frøystad skular. Statens vegvesen har bygt ut eit godt gang- og sykkelvegnett langs riksvegane. Mykje står att på fylkesveg nivå og eit av dei viktigaste satsingsområda i framtida vert å sikre skulevegane som ofte går langs smale fylkesvegar.

4.2 Oversikt over ynskete tiltak

I det komande følgjer ei oppsummering av ynskete tiltak, inndelt etter område. Grunnen til at lista vert inndelt etter område er for at folk raskt skal kunne finne "sine område" og kontrollere dette opp mot tiltak dei veit burde vore gjort i sine område. Ein håper med dette å oppnå best mogleg kvalitetssikring. Tiltaka her er ikkje prioriterte. Tala i parantes bak kvart tiltak refererer til nummer på innspel på vedleggslista over innkomne merknader.

Leikong

- Det er 60 km sone ved Klokkargarden. SU stiller seg undrande til at 50 km sona er oppheva rett før eit bustadområde der det ikkje er gang- og sykkelveg. (33)
- Det er farleg for barn i krysset ved butikken (33)
- Krysset ved kyrkja. Her kryssar skuleelevane hovudvegen til og frå skulen. Ynskjer gangbru eller undergang (33)
- Leikongbakken. Farleg å krysse vegen her. Rett til skuleskyss berre 1. året (33)
- Trafikktryggleiken på skulen sitt område er dårleg. Bør kome eigen parkeringsplass for dei tilsette ved idrettsbana. Foreldra som køyrer elevane til skulen bør ha ei "rundkøyring" slik at ein slepp farlege situasjonar med rygging inne på skuleplassen (33)
- Aurvågtunnelen. Elevane tek buss til Stokksund på bading kvar veke. 24.02.04 var 1. og 2. klasse ved skulen ute for ei nesten-ulykke ved inngangen til tunnelen med møtande trailer (rapportert) (33)
- Busskur ved Osen på rett side (for skuleskyssen til Jøsok/Voldneset) (33)
- Vegen frå Osen og rundt Kleppeåsen. Smal veg. Fartsdumpane rundt Kleppeåsen må utbetrast (33)
- Vegen ned til kaia må utbetrast. Der bør vere fartsdumpar (33)
- Gangvegen ved Djupvik Bil og Transport er til tider delvis blokkert og uoversiktleg. Fleire foreldre har tatt kontakt med FAU om dette(33)
- Gang-/sykkelveg frå Nykrem mot Vestsink må vidareførast fram til trailerlomma. I neste omgang bør gang-/sykkelveg byggast ut til Djupvika. Dette er ein veldig farleg sving (33)

Myrvåg

- Gang- og sykkelveg frå Kalveneset til Torsethøgda (3, 10, 13, 22, 29, 35, 37)
- Mellombels tiltak; busstopp mot Aspevika og mot Stemmedalen vassverk/Aurvågclid, samt nedsett fartsgrense til 60 km/t i Torsetbakken (10, 22)
- Gatelys forbi Lisjevatnet til Nedre Dragsund, kommuneveg (13, 14, 29)
- Gatelys frå Torsethøgda til nye gatelys i Myrvågneset (13, 29)
- Gatelys rundt Djupvikvatnet (13, 14, 29)

- Fotgjengarundergang/planfritt kryss RV 654 frå Djupvika/Kjeldsund mot skulen (13, 14, 29)
- Få bussane til å køyre oppom vegen i Dragsund, slik at borna slepp å krysse riksvegen. I tillegg flytting/oppsetting av bussskur frå riksvegen til busslomma ved byggefeltet i Dragsund (14)
- Utbetre vegen og brøyte vinterstid på vegen rundt Djupvikvatnet (29)
- Forbetre/utvide Kjeldsundvegen. Sette ned fartsgrensa, etablere fartsdemparar og sette opp skuleskyss (41, 48)
- Gang- og sykkelveg frå Djupvik til Leikong (35)
- Fotgjengarfelt ved Tuftene/Kalveneset (35)

Tjørvåg

- Gang- og sykkelveg frå Sandvika til Stokksund skule (2, 5, 8, 11, 19, 35, 40, 52)
- Ny Rv 654 frå svingen ved Kåre Jensholm til brufeste, kombinert med fotgjengarundergang og g-/s-veg frå Sandvika til Stokksund (40)
- Senke fartsgrensa til 60 km/t på riksvegen forbi Stokksund skule (35)
- Gang-/sykkelveg frå Stokksund til Nautøya (35)
- Fjerne beplanting/beskjere trevekst langs vegen frå Storneset forbi kyrkja (35)
- Fjerne fjellnabben mellom busslomma og kyrkja (sikt + parkering) (35)
- Tryggare busstransport – Få slutt på ståplass på bussen (35)
- Større bussskur ved skulen (35)
- Lys i undergangen ved Trollaldalen (35)
- Lys ved innkøyrsla til skulen (35)

Moldtustranda

- Skilting og fotgjengarfelt frå den nye gang- og sykkelvegen til skuleporten (6, 42)
- Reduksjon av fartsgrense ved skulen, kanskje også fysisk fartsdemping (6)
- Gang- og sykkelveg frå Storelva til Nygjerdekrysset og frå Moltu skule til gamle fylkesvegen (no kommuneveg) (17, 27)

Frøystad

- Fotgjengarundergang i Koppen. (4, 9, 24, 34, 43)
- Utbetring/fotgjengarundergang Frøystadkrysset, ved busslomma bak byggefeltet (på toppen) (4, 9, 24, 34, 43, 50)
- Gang- og sykkelveg frå Frøystad til Torvik (4, 9, 16, 24, 34, 43, 46)
- Einsidig busslomme og betre lys ved busslomma i Røyra (4, 9)
- Bussskur ved Frøystad skule (4, 9)
- Bussskur ved Herøyterminalen (4, 9)
- Lys på strekninga Frøystadkrysset til Torvik/Bø (46)

Bø

- Gang- og sykkelveg til Bø og Sande, samt betre skilting mot Bø og Sande (16)
- Trafikktejing av bilar frå Frøystadkrysset til Sande (16)

Leine

- Hundane bustadfelt, Nærøya. 30-sone og 3 fartshumpar (7)
- Privat fellesavkøyrsla mellom 24/120 og 24/26 er trafikkfarleg. Dårleg sikt og bratt (15)
- Bussskur ved hamna til Indre Leine (23)
- Bussskur ved bedehuset (23)
- Bussskur på samlevegen ved Arve Leine m.fl. (23)

- Gang- og sykkelveg med busslommer og busskur på strekninga Leine skule – Voldsund/Remøyholmen (32)
- Fotgjengarfelt over vegen ved krysset til Nærøya (32)
- **Leine skule (32):**
 Utbetre sikta ved vegen som går rundt skuleplassen
 Høgare fartshumpar
 Busslomme ved avkøyring fylkesveg/kommuneveg ved skulen
 Sikring/innsnevring av skulevegen som kjem direkte ned på kommunevegen

Remøy

- Ynskjer vegspegel 3 stader (28):
 1. I Stien, øvst i den bratte kneika som er "inngangen" til Vikane
 2. Ved Bjørgunn og Oskar Waage. Der vegen svingar opp mot Haldor Sævik og Knut Sævik
 3. I byggefeltet i Myrane, om lag ved postkassestativet ved Gudrun og Perry Remøy
- Høge murkantar langs vegen i Sævikane er farlege for syklistar på kanten (28)
- Ynskjer trafikkspegel på skuleområdet, i svingen opp til skulen (49)

Runde

- Ynskjer gang- og sykkelveg frå brufyllinga til Skorpenhuset ved Gryta (31)
- Ynskjer gang- og sykkelveg vidare mot Goksøyra (31)
- Svingen rett etter parkeringsplassen til Goksøyr Camping bør få gangveg på utsida av vegen (31)
- Ynskjer busskur på Runde (31)

Nerlandsøy

- Ynskjer utviding av eksisterande parkeringsplass ved skulen grunna mangel på av- og påstigningsplass når elevane vert køyrde til skulen (20)
- Kvalsvikeidet. Krev fartshumpar og betre belysning frå Karl Kvalsvik mot Mulevika (53)

Bergsøy

- Fotgjengarfelt over RV 654 til byggefeltet på Nedre Hjelmeset – Statens vegvesen har avslått. (1, 12, 44, 47)
- Lisjebøvegen. Her bør vere betre skilting. Belysning ved fotgjengarovergangane. Det bør vurderast andre løysingar for av-/påstiging av buss og bil (evt. nytt område og ikkje langs vegen). Vurdere om det bør vere vakt ved fotgjengarovergangane i tida 08:00-08:30 (18)
- Lisjebøvegen. Krev stenging for gjennomkøyring forbi skulane i skuletida (08-15). Politiaksjon. Tilrettelegging av ny og større snuplass/busshaldeplass ved Blåhaugen skule og forbetring av rundkøyringa ved kulturhuset (47)
- Strekninga Fosnavåg-Nerlandsøy bru må utvidast til to køyrefelt, gang- og sykkelveg og skikkeleg belysning på heile strekninga (25, 26, 30)
- Statoilkrysset må få trafikkøy og innsnevring av køyrebana (38, 44)
- Valvegen bør gjerast breiare slik at to bilar kan møtast (38)
- Svingen på Storesteinråsa ved huset til Ivar Nærø må utbetrast. Vegen har rast ut (38)
- Rydding i frisisiksoner i Eggesbømarka. Dette gjeld hekken til Anders Nærø og hekken i krysset Valvegen/Markvegen ved huset til Solfrid Pettersen. Ber om at kommunen gir hus-/hekkeigarane pålegg om rydding i frisisiksona (38)
- På strekninga frå gamle Bergsøy barnehage (er riven no) og 200 meter mot Vikane ynskjust to fartsdemparar og skilting om born si ferdsle (39)

- Strekninga Fylling/Myklebust (området Fylling, Cash & Carry – krysset til Mega og Kiwi) må utbetrast mtp. køyremønster, kryss, parkering (44, 45)
- Fleire fotgjengarovergangar på strekninga Mega - krysset inn til Flusund (44)
- Gang- og sykkelveg på begge sider av riksvegen på strekninga Mega – krysset inn til Flusund (44)
- Fosnavåg sentrum, Holmefjordvegen, Rådhusgata og Tollåsbakken. Støy- og fartsmålningar. Eventuell omlegging av trafikksystemet for å redusere frekvensen av gjennomgangstrafikk. Samarbeid med politiet om hyppigare fartskontrollar. Nedjustering av fartsgrense frå 50 km/t til 30/40 km/t. Eventuelt etablering av fartshumpar og fotoboksar. Ynskjer fotgjengarovergang (helst oppheva) i krysset Rådhusgata/Tollåsbakken, Rådhuset/Kvadranten og øvst i Tollåsbakken. Tillaging av fleire passeringpunkt (nedseinkingar) for rullestol- og gåstolbrukarar frå fortauet i Tollåsbakken. Etablering av system for vekkføring av overflatevatn samt hyppigare sandpåstrøing vinterstid på fortauet i Tollåsbakken (54)

5 Visjon og mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy

5.1 Planar på statleg og fylkeskommunalt nivå

På statleg og fylkeskommunalt nivå har ein og ”trafikktryggingsplanar” som naturlegvis får følgjer for den kommunale planlegginga. På begge nivåa vert det arbeidd ut frå den såkalla 0-visjonen, visjonen om ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken. Ideen er i utgangspunktet adoptert frå Sverige.

Statlege planar

Strategiplan "Trafikksikkerhet på veg 2002-2011" (Samferdselsdepartementet) er ein del av Nasjonal transportplan for same planperiode. Det er sett i gong arbeid med ein eigen "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet" med bakgrunn i strategiplanen.

Fylkeskommunale planar

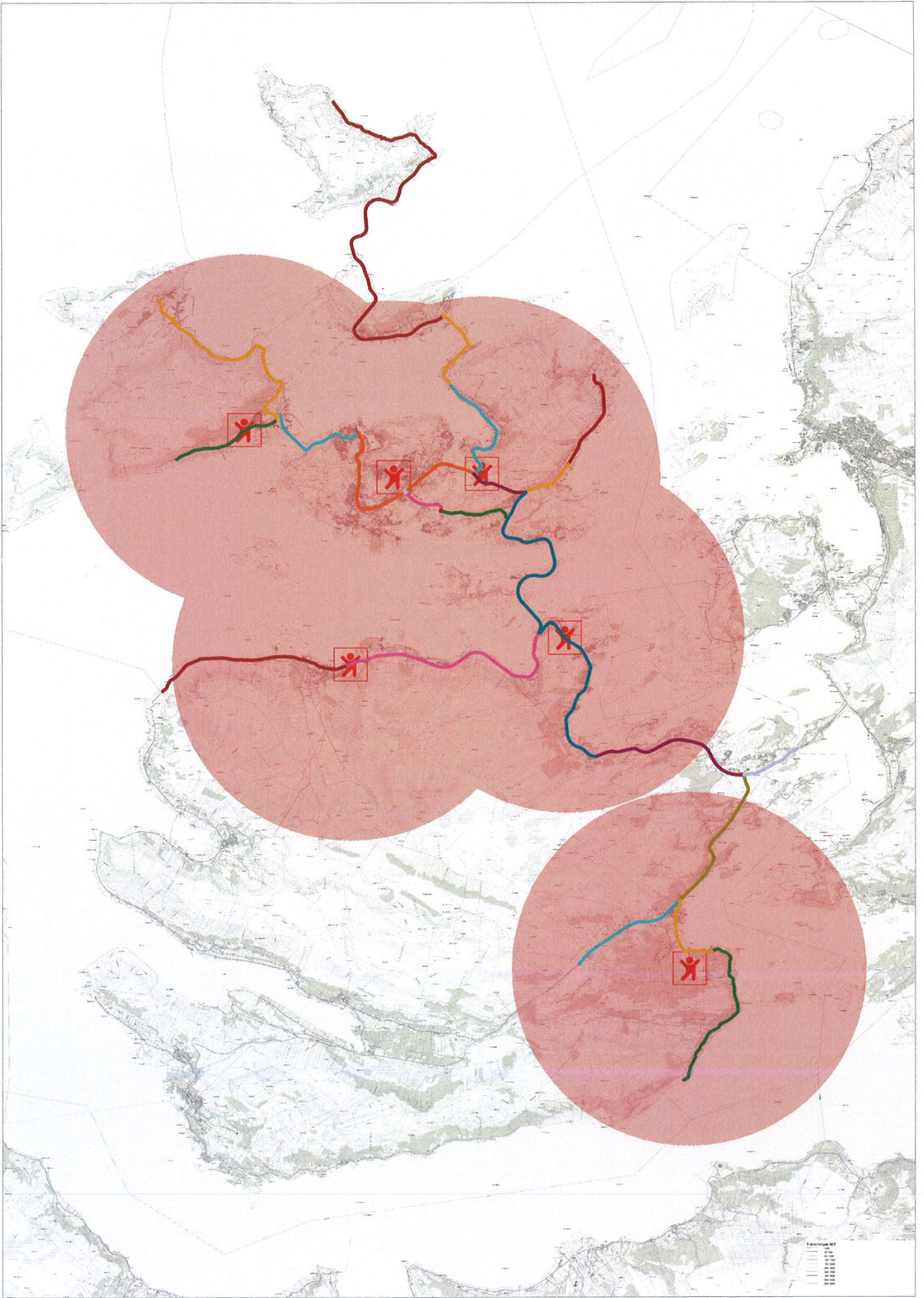
"Handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal 2005-2008 - strategidel" gjeld på fylkesnivå (ny plan frå fylket er ventande). Planen tek blant anna for seg ulykkessituasjonen i Møre og Romsdal, etatar og organisasjonar som arbeider med trafikktrygging, mål og satsingsområde. Den har med andre ord omtrent same innhald som ein kommunedelplan for trafikktrygging, berre på fylkesnivå. Det kan vere greitt for ein kommune å ha denne som utgangspunkt for eigen trafikktryggingsplan.

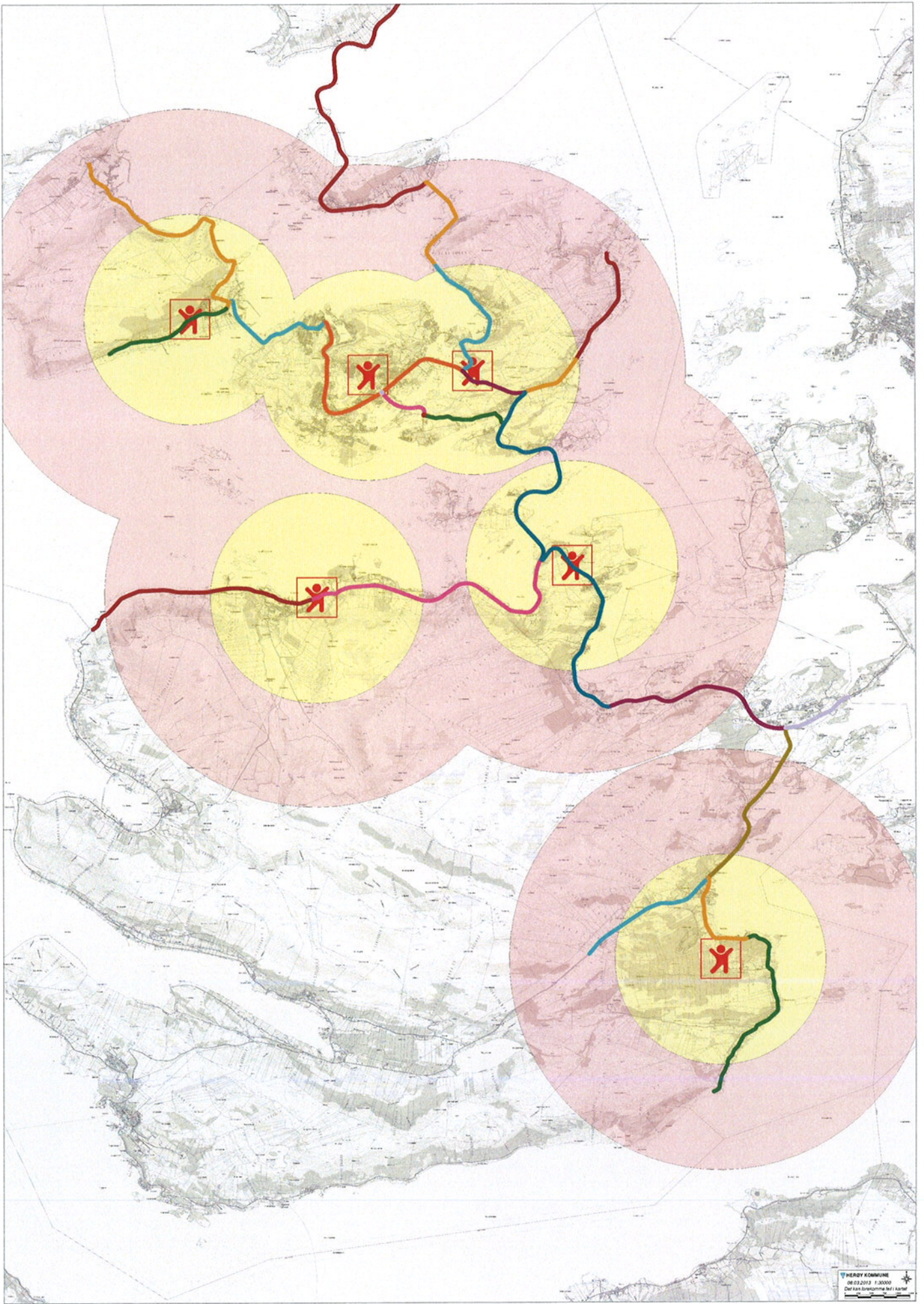
I tillegg til den ovannemnde strategidelen som gjeld for fire år, utarbeider fylket kvart år ein tiltaksplan (årsplan) for komande år som i tillegg til å innehalde liste over satsingsområde, inneheld liste over komande møte til Fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU). FTU er, i samarbeid med Statens vegvesen, ansvarlege for utarbeidinga av dei to nemnde planane.

Det er også utarbeidd ein Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal (2010-2019). Denne er kommunen kjent med og vi meiner å følgje om lag same prinsippa i våre vurderingar av kva for tiltak som bør prioriterast først.

5.2 Mål for trafikktryggingsarbeidet i Herøy kommune

Ingen har råd til å miste nokon i trafikken. Det er berre tragisk når det skjer. På vegnettet kan det eksistere mange trafikkfeller, til dømes i form av farlege kryss, gangfelt eller





Behandling av innspel til oppstart av Trafikksikkerhetsplan 2013 - 2016

Nr	Innspel	Vurdering (tilråding)
1	<p>Moltustrandingen (organisasjon): Påpeikar at bygda har registrert ein betydeleg auke av tungtrafikk etter ferdigstilling av ny veg til Sande grense i 2001, samt trafikk knytt til aktivitet ved eksisterande industriverksemder. Det vert vist til eit køyremønster der tung trafikk vel å køyre FV10 om vinteren grunna situasjonen i Leikongbakkane med glatt vegbane og stor stigning. Det vert vist til trafikktal frå Statens vegvesen på 1055 bilar i snitt pr dag i 2010 gjennom Moltustranda.</p> <p>Organisasjonen viser til at foreldre i dag køyrer ungane sine til skulen pga at vegen vert vurdert som livsfarleg.</p> <p>Det er eit krav frå bygdefolket at gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda FV 10 vert prioritert.</p> <p>«Moltustrandingen» viser også til at det er utarbeidd ein godkjent reguleringsplan av gang- og sykkelveg frå Storelva (vest for gamlevegen) til Moltu sentrum (ca til Myrabakken).</p>	<p>Vår kommentar: Grunna situasjonen med manglande gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda og trafikkauske i denne delen av kommunen, vil ein tilrå at innspelet vert teke inn på prioriteringslista over aktuelle planleggingstiltak i perioden 2013-2016. Dette som ein del av ein «Gangvegpakke» der ein tek sikte på å utarbeide reguleringsplanar for denne strekninga.</p> <p>Der det er ein allereie godkjent reguleringsplan for vegstrekninga på Moltu, vil ein tilrå at ein prioriterer ei realisering av trafikksikkerselement i denne planen gjennom handlingsprogrammet.</p> <p>Tiltaket gjeld Fylkesveg 10 der Møre og Romsdal fylkeskommune er vegeigar. Dersom tiltak skal realiserast på denne strekninga er ein avhengig av fleire moment som t.d; godkjende reguleringsplan, prioritering og avsette midlar frå MR fylke, signal frå Herøy kommune om at ein ynskjer at strekninga skal prioriterast.</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen er at ny gang- og sykkelveg gjennom Moltustranda FV 10, blir prioritert i handlingsprogrammet for 2013-2016, slik at ein kan starte planleggingsarbeidet.</p> <p>Ein vil også tilrå at realisering av element i eksisterande reguleringsplan blir prioritert i handlingsprogrammet for 2013-2016, med signal til MR fylke om at kommunen ynskjer at denne strekninga skal bli prioritert på lista over aktuelle samferdselstiltak.</p>

2	<p>Arnstein Lystad: Viser til gjennomkøyring på gamlevegen ved Hjelmeset, dvs vegen frå Mix/Video Vest og ned igjen ved Nygjerdet. Påpeikar at dette er ein veg som er særleg nytta som skuleveg, der det er registrert unødvendig gjennomkøyring. Lystad viser til at dei godkjende reguleringsplanane bidra til ei auke av trafikken i dette området i framtida.</p> <p>Lystad ynskjer at denne vegen vert avlasta ved at det vert sett opp ein bom, der denne er merka av i kartet under (dvs like over rundkøyringa). Lystad påpeikar at han ikkje kan sjå at nokon skal bli skadelidande av dette tiltaket.</p>	<p>Vår kommentar: Ein viser til at det ligg føre ein godkjend reguleringsplan (Bergsøy/Bendal) for det området som Lystad ynskjer at det skal førast opp ein bom ved. Godkjend reguleringsplan for dette området inneberer ei omlegging av vegen og reguleringsplan viser at vegen skal vere gang- og sykkelveg for deler av veggstrekningar.</p> <p>Ein er av den oppfatning av at slikt tiltak vil vere i tråd med intensjonane bak gjeldande reguleringsplan for området, og at det ikkje vil medføre nokon ulemper for bustadeigedomane i området med tanke på tilkomst. Oppføring av bom for å hindre gjennomgangstrafikk vil krevje eit vedtaket stenging om skilting</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen vil vere at spørsmålet om stenging av vegen i dette området bør takast opp til vurdering av Anleggs- og driftsavdelinga med grunnlag i trafiktryggleiken i området og at denne vegen vert nytta av skuleelevar. Tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor trafiktryggingssplanen og ansvarleg avdeling bør vurdere tiltaket innanfor eigne rammer for økonomi- og handlingsplanar.</p>
3	<p>Eldrerådet: Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed om å få utbetra dei vanskelege trafikktilhøva i området på Hjelmeseth. Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at: 1) Fartsgrensa etter rundkøyringa vert sett ned til 50 km i timen. 2) Det vert opparbeidd og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av FV 654. 3) I ei vidare planlegging av FV 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområde til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av FV 654.</p>	<p>Vår kommentar: Når det gjeld tiltak som berører Fylkesvegen, vil ein påpeike at både mynde og ansvaret for planlegging og gjennomføring ligg til Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen. Herøy kommune har likevel ei viktig rolle gjennom å signalisere kva tiltak ein ynskjer skal prioriterast langs fylkesvegane i kommunen.</p> <p>Dersom det skal gjennomførast tiltak i området på Hjelmeset etter punkt 1 og 2 er dette avhengig av vedtak om nedsett fartsgrense av Statens vegvesen og etablering av kryssingspunkt over Fylkesvegen. Når det gjeld punkt 3 må dette løysast gjennom ein reguleringsplan for veggstrekninga.</p>

		<p>Tilrådinga frå administrasjonen vil vere at spørsmålet om grunnlag for nedsett fartsgrense må takast opp med Statens vegvesen i eige brev. Dette tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor trafikktrykingsplanen og heller takast opp direkte mellom Anleggs- og driftsavdelinga (vegmynde i Herøy kommune) og Statens vegvesen / Møre og Romsdal fylkeskommune som vegeigar.</p> <p>Når det gjeld punkt 3 er tilrådinga frå administrasjonen at dette vert teke inn i handlingsprogrammet for langsiktige tiltak, der ein ber om at ei val av kryssløysing for fotgjengarar vert vidare vurdert gjennom komande planarbeid for dette området på vegstrekninga FV 654.</p>
4	<p>Oppsittjarar (Leikong): Det vert her vist til kommunal veg nr 166 som går «oppom åsen» forbi Leikanger skule og barnehagen. Oppsittjarane viser til at vegen har dårleg standard på dekke og at der er djupe hjulspor i vegbana. Fartsdumpane på staden har djupe «svokker» rett før opphøging. Det vert vist til at vegen må hovlast ned og at det må leggest ny asfalt på vegne, samt at fartsdumpane i området treng utbetring.</p> <p>Det vert vist til at dei som køyrer i området opplever skade på bilane.</p> <p>Oppsittjarane krev at kommunen utbetrar vegen snarast.</p>	<p>Vår kommentar: Ein viser til at dette innspelet gjeld vedlikehald av kommunale vegar og at ansvaret for dette ligg til Anleggs- og driftsavdelinga.</p> <p>Dette tiltaket er såpass lite at det bør haldast utanfor Trafikktrykingsplanen.</p> <p>Tilrådinga frå administrasjonen vil her vere at innspelet vert oversendt Anleggs- og driftsavdelinga, som er ansvarleg eining for vegvedlikehald, og at tiltak vert handsama innanfor denne avdelinga sitt budsjett og handlingsplan.</p>
5	<p>FAU Moltu skule: Ynskjer at det blir etablert fotgjengarovergang ved Moltu skule.</p>	<p>Vår kommentar: Innspelet frå FAU Moltu skule er allerede teke inn i handlingsprogrammet for ny trafikktrykingsplan. Ein viser også til at det er starta opp planlegging av ny gang- og sykkelveg frå skulen til Myrabakken på Moltu. Ein rår vidare til at det blir søkt Statens Vegvesen om skilting og fysisk oppmerking av overgangsfelt ved skulen.</p>
6	<p>Asbjørn Kleppe: Ynskjer å utbetre trafikk og vegforholda rundt skuleområdet på Leikong. Viser til skisse med aktuelle tiltak.</p>	<p>Vår kommentar: Anleggs- og driftsavdelinga og Eigedomsavdelinga arbeider med tiltak på skuleområdet i høve ny kunstgrasbane. Det er avsett budsjettmidlar til å utbetre snutilhøva for buss på Leikanger skule.</p>

		<p>Ein rår til at dei skisserte tiltaka som er vist innanfor skuleområdet blir teke med som eit innspel til Eigedomsavdelinga sitt prosjekt om utbetring av snutilhøva for buss i området.</p> <p>Dei tiltak som kjem i kontakt med den nye planlagde kunstgrasbana er oversendt Anleggs- og driftsavdelinga som eit innspel til deira prosjekt. Ein vonar at dette får si handsaming i samanheng med anleggsprosjektet.</p> <p>Når det gjeld innspelet som gjeld omlegging av kommunevegen, rår ein til at det vert sett nærare på tiltak som fjerning av vegetasjon langs vegen for å betre siktilhøva i området, slik at ein også kan betre trafiktryggleiken rundt skuleområdet. Ansvar for dette blir lagt til Anleggs- og driftsavdelinga.</p>
--	--	--

Arbeidsgruppa, 2013.

INNSPEL TIL PLANARBEIDET

Varsel om oppstart

(E)

Trafikkbygginga

HERØY KOMMUNE RADMANNEN	
Postnr 2012/548	Saksnr 032
- 2 MARS 2012	
Ark. kode 1?	Ø80
Ark. kode 5	
Utt	Utt nr 1
Kategori	

Moltustrandingen

v/ leiar André Tarberg

6076 Moltustranda

den 28.2.2012

Herøy Kommune / Utviklingsavdelinga

6090 Fosnavåg

Krav om gang og sykkelveg

Etter bygginga av ny fylkesveg mellom Tarberg og Sande grense i 2001 har bygda registrert ein betydeleg trafikkauke gjennom bygda. Tungtrafikken har og auka som følgje av auke aktivitet ved Sunnmøre Seafood på Moltustranda, i tillegg kjem biltrafikk og tungtransport til og frå industriverksemdar i Sande, som ofte velger kjørerute gjennom Moltustranda, spesielt om vinteren når vegane er glatte over Leikong bakkane.

Vaksne folk kvir seg for å gå tur etter fylkesvegen og det er livsfarleg spesielt for born og eldre å ferdast på denne vegen. Å sende borna på skule langs denne vegen, med eller utan sykkel er for lengst historie, i dag må foreldra eller besteforeldra kjøre borna til og frå skulen. Dette er ikkje livskvalitet verken for dei vaksne eller den oppveksande generasjon, dessverre er det ofte ei ulykke som skal til før tiltak vert gjort.

Skal Moltustranda framleis vere ei bygd for trygg, god oppvekst og trivsel for alle, så må trafikksikring på plass. Statens Vegvesen opplyser at i 2010 passerte 1055 bilar i snitt pr dag gjennom Moltustranda, og trafikken har auka sidan da.

Det er eit krav frå bygdafolket at gang og sykkelveg gjennom Moltustranda fylkesveg 010 vert prioritert.

Det er og utarbeidet ein ferdig godkjent reguleringsplan av gang og sykkelveg frå Storelva (vest for gamlevegen) til Moltu sentrum, (ca til Myrabakken)

Med venleg helsing

Moltustrandingen v/ Andre Tarberg/ leiar

Kopi: Ordførar Arnulf Goksøy

2

Ole Magne Rotevatn

Fra: LYSTAD Arnstein [Arnstein.LYSTAD@bourbon-online.com]
Sendt: 3. april 2012 15:34
Til: Ole Magne Rotevatn
Kopi: Jarl Martin Møller
Emne: Trafikkråd
Vedlegg: ATT00001.txt

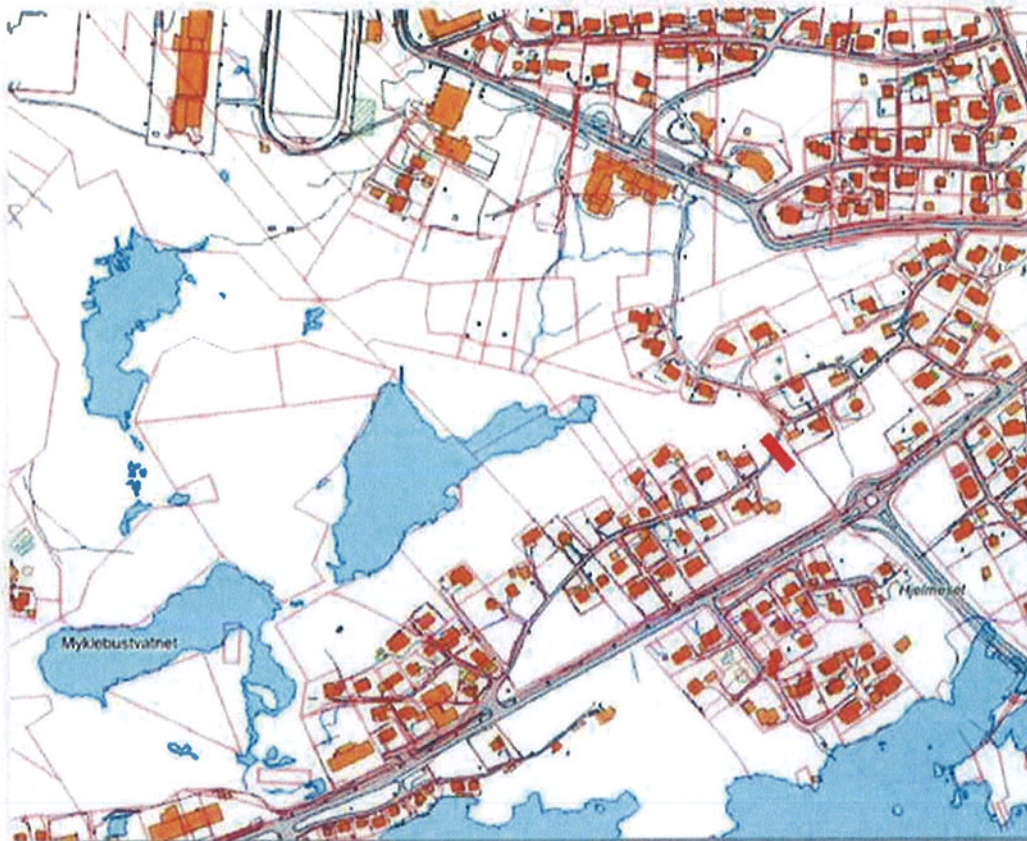
Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Hei,

Eg ser i Vestlandsnytt at det jobbast med trafikktryggleik. Har eit forslag som kan vere med på å tryggje både skulevegen for ei heil rekke med ungar samt betre del trafikal forholda på ein veg som ikkje er dimensjonert for utbygginga som vi ser vil kome i området.

Det gjeld gamlevegen på Hjelmeset som går frå Mix/ Video Vest og kjem ned igjen på hovudvegen nærare Nygjerdet. Dette er ein veg som er særleg nytta som skuleveg, men vi ser også stor grad av unødvendig gjennomkøyring. Med tanke på dei godkjende reguleringsplanane i begge endar av denne veggen vil trafikken her auke mykje i åra framover.

For å avlaste denne veggen meiner eg det bør setjast opp ein bom som merka av i kartet under (like over rundkøyringa). Tidsmessig kan eg ikkje sjå at nokon skal verte skadelidande av dette- det er i så fall så minimalt at ein ikkje treng å reflektere over det.



Møtebehandling:

Eldrerådet kom med slik tilråding:

Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed formannskap/kommunestyre om å ta opp denne saka med tanke på å få utbetrad ei vanskelege trafikktilhøva i dette området.

Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at:

1. Fartsgrensa etter rundkjøringa vert sett ned til 50 km i timen.
2. Det vert opparbeidt og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv. 654.
3. I ei vidare planlegging av Fv 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområd til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv 654.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

Vedtak i Eldrerådet - 26.09.2011

Eldrerådet viser til saksutgreiinga og bed formannskap/kommunestyre om å ta opp denne saka med tanke på å få utbetrad ei vanskelege trafikktilhøva i dette området.

Etter eldrerådet si meining kan dette i første omgang skje ved at:

1. Fartsgrensa etter rundkjøringa vert sett ned til 50 km i timen.
2. Det vert opparbeidt og skilta gangveg mellom vegen til Gjerdet over Myklebustvegen og til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv. 654.
3. I ei vidare planlegging av Fv 654 bør moglegheitene vurderast for etablering av ei planfri kryssing for gang- og sykkelveg frå Gjerdet bustadområd til gang- og sykkelvegen på nordvestsida av Fv 654.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

5

Underskriftskampanje for utbedring av kommune veg 166 i Herøy Kommune

HERØY KOMMUNE	
RADMANNEN	
HERØY KOMMUNE	SAKSBEHANDLER
2018/04/16	AKT
PR. 10. APRIL 2018	0830
17	

ommune veg 166 går "oppom åsen" forbi Leikanger skole og barneskole. Dette er en veg dei aller fleste som bur i området må kjøyre oppfil fleire gonger for dag. mange år har denne vegen vore til tider svært skada. or å kjøyre der må en kjøyre i snegle fart og ligge ut på graskanten om ein skal unngå å krape sund bilen. Personleg har eg skrappa ned i vegen 3 gonger siste veka uansett kor rsjiktig eg har kjørt. Eg er heilt for å kjøyre seint på strekninga, men det skal kunne gjerast tan fare for å øydelegge bilane.

egen ser fleire stadar ut som ein feltkopp med djupe dalar på begge sider, og med atsdumpar som har djupe svokker rett før dei, er det som å kjøyre på ei berg og dalbane. ar må vegen hovlast ned og leggest ny asfalt på. Fartsdumpane kunne og trengd litt tbedring enkelte plassar. Fartsdumpane er ei viktig sikkerheitsinnretning for skule elevane ; som for all del ikkje må fjernast.

om du ikkje kjemner til vegen ta deg ein kjøretur der, så veit du kvifor eg no håpar på å få ei uksefull underskriftskampanje som fører til at kommuna, og ordføraren som bur på ienne strekninga, no må gjere noko med vegen.

r du einig, skriv under på at denne vegen må kommuna utbetre snarast. Vi betalar snart 000kr i året i vegavgift, så det minste vi burde kunne kreve er at vegane skal vere orsvarlege å kjøyre på. Enten dei er eigde av kommune, fylke eller stat.

du kan og skrive under på internett: <http://www.underskrift.no> og søk på herøy kommune.

tåper på di underskrift.

Mvh. Annelise Kløpp

Nr	Navn	Adresse
----	------	---------

- | | | |
|----|----------------------|--|
| 1 | Kristine Fjorlef | |
| 2 | Sny Steen Bjørneset | |
| 3 | Wenche Roldal | |
| 4 | Solveig Fosok | |
| 5 | Hans Jønsok | |
| 6 | Ragnar Rønne | |
| 7 | Per Stegner | |
| 8 | Andreas Stegner | |
| 9 | Perit Stegner | |
| 10 | Lendis V. Rødhus | |
| 11 | Franz Rudi Jacobsen | |
| 12 | Annikristin Rødal | |
| 13 | Tove F. Bjørneset | |
| 14 | Nora Bjørneset | |
| 15 | Olav Georg Bjørneset | |
| 16 | Eva Bjørneset | |
| 17 | Norvald Nybom | |
| 18 | Puthild | |
| 19 | Siv Kihle | |
| 20 | Solveig Helmer | |
| 21 | Bodil Stegner | |
| 22 | Annelise Stegner | |
| 23 | Sanne Arvid Stegner | |
| 24 | Borghild Stegner | |
| 25 | Rosa Anne Stegner | |

Nr	Navn	Adresse
26	Evelyn Klippe ♂	
27	Sven-ove Klippe ♂	
28	Hanna Baustack ♂	
29	Torvald H. Harland ♂	
30	Taina S. Leikanger ♀	
31	Ingrið G. Djupvik ♀	
32	Peter Blisei varne ♂	
33	Aron. K. Leikanger ♂	
34	Trofic Ertzen andersen ♂	
35	Slebung Frickebakke	
36	Nigel Green	
37	Arnd K. Green	
38	Annelise Klippe	
39	Janne Karlsehn	
40	Magnus Klippe	
41	Ronny Klippe	
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		

Nr	Navn	Adresse
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		

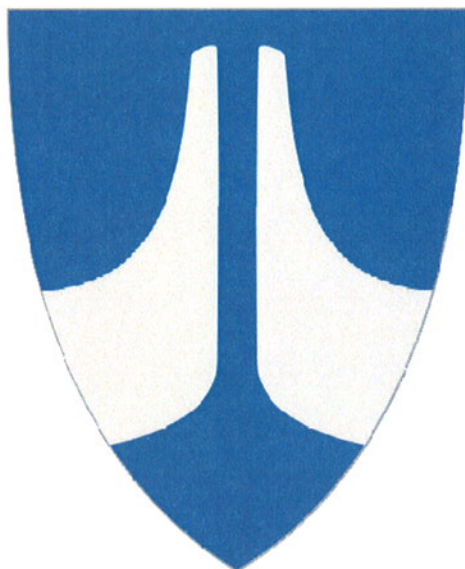
Sjekkliste for vurdering av risiko og sårbarheit i samfunnsplanlegginga

Utarbeidd av beredskapsseksjonen, Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Oppdatert 26.02.2009

Emne		Er det knytt uakseptabel risiko til følgjande forhold?	Nei	Ja
Naturgitte forhold	a	Er området utsett for snø-, jord-, steinskred eller større fjelskred?	X	
	b	Er det fare for flodbølger som følgje av fjelskred i vatn/sjø?	X	
	c	Er det fare for utgliding av området (ustabile grunnforhold)?	X	
	d	Er området utsett for flaum eller flaumskred, også når ein tek omsyn til auka nedbør som følgje moglege av klimaendringar?	X	
	e	Vil skogbrann/lyngbrann i området vere ein fare for bustader/hus?	X	
	F	Er området sårbart for ekstremvêr/ stormflo medrekna ei ev. havnivåstigning som følgje av endring i klima?	X	
	g	Er faren for radon vurdert i området?		
	h	Er det tatt omsyn til ein potensiell fare for radon (radonsperre)?		
	i	Anna (Spesifiser)?	X	
Omgivnad	a	Er det regulerte vassmagasin med spesiell fare for usikker is i nærleiken?		
	b	Er det terrengformasjonar som utgjer spesiell fare (stup etc.)?	X	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til oversymjing i lågareliggende område?	X	
	d	Anna(spesifiser)?	X	
Verksemdsrisiko	a	Omfattar tiltaket spesielt farlege anlegg?	X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar i nærliggande verksemder (industriføretak etc.), utgjere ein risiko?	X	
Brann/ulykkesberedskap	a	Har området tilstrekkelig sløkkjevassforsyning (mengde og trykk)?		
	b	Har området gode tilkomstruter for utrykkingskjøretøy?		X
Infrastruktur	a	Er det kjende ulykkespunkt på transportnettet i området?	X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendingar som kan inntreffe på nærliggande transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjere ein risiko for området?	X	
	c	Er det transport av farleg gods til/gjennom området?		
Kraftforsyning	a	Er området påverka av magnetfelt frå høgspenlinjer?		
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspenmaster?	X	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningstryggleiken i området?	X	
Vassforsyning	a	Er det tilstrekkeleg vassforsyning i området?		X
	b	Ligg tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevatt, og kan dette utgjere ein risiko for vassforsyninga?	X	
Sårbare objekt	a	Medfører bortfall av følgjande tenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet? - teletenester? - vassforsyning? - renovasjon/spillvatn?	X	
	b	Er det spesielle brannobjekt i området?	X	
	c	Er det omsorgs- og oppvekstinstitusjonar i området?	X	
Er området påverka/forureina frå tidligare bruk	a	Gruver: opne sjakter, steintippar etc.?	X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringar etc.?	X	
	c	Industriverksemd som t.d. avfallsdeponering?	X	
	d	Anna (spesifiser)?	X	
Ulovleg verksemd	a	Er tiltaket i seg sjølv et sabotasje-/terrormål?	X	
	b	Finst det potensielle sabotasje-/terrormål i nærleiken?	X	

Sjekklista er gjennomgått den April 2013 - __ av sign: Aleksander Zahl Tarborg

**KOMMUNEDELPLAN
TRAFIKKTRYGGING
HERØY KOMMUNE 2013-2016**



PLANPROGRAM
Planprogram, sist revidert 24.5.2012



1. Planprogram

I samsvar med plan- og bygningslova § 5-1 skal dette planprogrammet vere eit verkty for å sikre tidleg medverknad og avklaringar av viktige omsyn som må takast i planarbeidet. Det skal angi formålet med planarbeidet, avklare viktige problemstillingar og utredningsbehov og skildre korleis planarbeidet er tenkt gjennomført.

Eit planprogram skal gjere greie for formål, planprosess, medverknad, kva for alternativ som vert vurdert og behovet for utredningar. Forslaget til planprogram vert sendt ut for høyring og offentleg ettersyn samstundes med varsling av planoppstart. Dette i medhald av plan- og bygningslova § 4-1.

Interesserte vert difor bedne om å kome med innspel og synspunkt til planprogrammet gjennom offentleg ettersyn før det vert fastsett av maritim og teknisk komite. Etter at det endelege planprogrammet er vedteke skal arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging fullførast.

2. Planarbeidets formål

Arbeidet med kommunedelplanen for trafikktrygging er ei revidering av tidlegare trafikktryggingsplan som vart vedteken i K-sak 109/08, denne trafikktryggingsplanen omfatta perioden 2009-2012. Det er såleis naudsynt å gjere ei revidering av denne planen.

Den reviderte Trafikktryggingsplanen som vil gjelde for perioden 2013- 2016 vil byggje på og dra meg seg viktige moment frå tidligare Trafikktryggingsplan (2009-2012).

Sidan 2002 har ein kommunedelplan som Trafikktryggingsplanen vore ein føresetnad for å få statleg støtte til planlegging og gjennomføring av sikringstiltak av born sin skuleveg på fylkesvegar og kommunale vegar. Ved søknad om støtte skal Trafikktryggingsplanen ligge ved.

I eksisterande trafikktryggingsplan for Herøy kommune gjekk fysisk sikring av barn- og unge sin skuleveg (til dømes utbygging av gang- og sykkelvegar), forbetre løysingar på spesielt ulykkesbelasta område og åtferdsendrande tiltak fram som dei viktigaste tiltaka for kommunen. Desse tiltaka vil framleis stå som viktige tiltak i arbeidet med revidering av trafikktryggingsplan.

Denne kommunedelplanen har mellom anna eit langsiktig mål om at det ikkje skal følast skremmande og utrygt å ferdast i trafikken, både for barn – og unge, menneske med nedsett funksjonsevne, eldre og elles andre mjuke trafikantar. Å ferdast i trafikken skal følast trygt. Det skal også vere trygt, oversikteleg og gode køyreforhald for bilistane.

Kommunedelplanen for trafikktrygging legg til grunn fylgjande langsiktige mål, i tillegg til målet nemnd ovanfor, og resultatmål/kortsiktig mål, desse byggjer som nemnd ovanfor på den gamle Trafikktryggingsplanen:



Langsiktige mål:

- Ingen har råd til å miste nokon i trafikken! "0- visjonen" er eit omgrep for dette. Visjonen står for at Herøy kommune ikkje skal ha nokon omkomne eller hardt skada i trafikken. Dette er ei overordna målsetting som ein må jobbe med for å nå. Ein må nå mange delmål før ein når denne målsetting.
- Herøy kommune har eit fokus på at alle skal føle seg trygge i trafikken. Dette er eit langsiktig mål då mange, store og relativt tidkrevjande endringar i trafikkbiletet må utarbeidast for å nå dette målet.

Resultatmål/ kortsiktige mål:

Etter den gamle Trafikktryggingsplanen var det stort fokus på å sykkel- og gangvegar, nedsetjing av fartsgrenser, fartshumpar, overgangsfelt/ under- og overgangar m.m. Såleis vil det kortsiktige målet for Trafikktryggingsplanen vere å trygge mjuke trafikantar i tråd med tiltaksplanen.

3. Rammer og føringar

Kommunedelplan trafikktrygging skal vere ein overordna plan for all trafikk og trafikktrygging i Herøy kommune. I planarbeidet og drifta vil det vere fokus på å oppfylje krav til medverknad frå barn og unge i plan- og bygningslova.

Plan- og bygningslova, spesielt retta mot barn- og unge, skal sikre eit heilskapeleg samfunn, vegar og trygge rammer for både dei unge og mjuke trafikantane i samfunnsbiletet. Kommunedelplan for trafikktrygging vil ta omsyn til dei momenta som er aktuelle i plan- og bygningslova.

Eksisterande planar:

- Trafikktryggingsplan 2009-2012

4. Planområde

Planen vil omhandle tilrettelegging for barn og unge i trafikken, menneske med nedsett funksjonsevne, samt eldre og mjuke trafikantar. Trafikktryggingsplanen skal betre villkåra for dei som ferdast i trafikken, til og frå skule, jobb og fritidsaktivitetar til barn – og unge. Såleis vil planområdet omfatte heile Herøy kommune, då med fokus retta spesielt mot skulevegar og utrygge strekningar i samband med både skulevegar og arealområde nytta til fritidsleik langs farlege, lite oversiktelege og utrygge vegar.

5. Planperiode

Kommunedelplanen vert utarbeidd for perioden 2013-2016. Det langsiktige målet i planen er nok uopppnåeleg for ei slik avgrensa periode. Dette fordi ein alltid vil ha eit samfunn prega av eit trafikkbiletet i stor utvikling med stor trafikk og mange bilistar som ferdast på alle vegane i kommunen, alt frå riksvegar, fylkesvegar og kommunevegar. Etter plan og bygningslova § 10-1, i arbeid med kommunal planstrategi, skal kommunestyret minst ein gong i løpet av kvar valperiode vurdere kommuneplanen samla, herunder om det er naudsynt å foreta endringar i planen.



Eit grundig forarbeid beståande av kartlegging og lokalisering av stiar, råser, akebakkar m.m. vil ligge føre for å kunne oppnå flest mogleg av dei kortsiktige måla i planen.

Tiltaksprogram skal rullerast kvart år og reviderast kvart 4. år.

6. Viktige utfordringar

Generelt:

Brukarinteresser knytt til turstiar, akebakkar, råser, leikeområde og andre områder der barn og unge ferdast vil verte kartlagde i prosessen.

Desse vert vurdert til dei viktigaste utfordringane i samband med planen:

- Kartlegge vegar, skulevegar, stiar, akebakkar, leikeområde m.m.
- Ta vare på alle råser barn og unge nyttar i fritida si.
- Omsyn til brukarinteresser i kommunen.
- Berekne kostnader.

7. Planlagde utgreiingar

Det vil verte gjort utgreiingar rundt aktuelle utfordringar og i samband med dette vil det bli lagt opp til utarbeiding av delrapportar. Desse vil vere med å danne eit grunnlag for utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging.

Delrapport 1: "Barnetrakk"

Etter innsamla informasjon frå utvalde klassetrinn på skulane rundt om i kommunen vert dei analysert og presentert. Registreringane og analysen vil bli presentert i form av mellom anna kart.

Delrapport 2: Status trafikktrygging i dag.

Ei skildring av dagens situasjon med omsyn til kartlegging av noverande vegar, sykkel – og gangvegar, overgangsfelt, ulukkesstatistikk m.m.

Ein tek høgde for at det kan kome til andre utgreiingar i arbeid med trafikktrygging i Herøy kommune.

8. Kommunedelplan trafikktrygging

Kommunedelplan trafikktrygging vil innehalde:

- Rammevilkår, status og målsettingar.
- Tiltak og handlingsprogram
- Delrapportar som vedlegg.

Kartvedlegg som omhandlar planlagde vegar og andre tiltak som vert utarbeidd i samband med kommunedelplanen, vil innehalde informasjon om området har registrerte kulturminne eller om det kan verte naudsynt med arkeologisk registrering før det kan vera aktuelt med tiltak.

Den nye planen skal erstatte noverande plan fult ut og innehalde alle relevante faktaopplysningar og eit godt gjennomarbeida kartgrunnlag, registreringar og gode tiltaksplanar for utvikling og sikring av trafikken.



Kommunedelplan for trafikktrygging vil vere gjenstand for høyring og politisk handsaming.

9. Samfunnstryggleik

Det skal utførast risiko- og sårbarheitsanalyse(ROS) i kommunedelplanen for å vurdere potensielle uønskte hendingar og konsekvensane av desse i høve samfunnstryggleik.

Kommunen vil nytte fylkesmannen sitt skjema for ROS- analyse.

10. Konsekvensutgreiing

I samband med utarbeiding av kommunedelplan trafikktrygging ser ein ikkje at det utløyser krav om konsekvensutgreiing. Planen i seg sjølv vil ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing etter Forskrift om konsekvensutredning §§ 2,3 og 4.

Krav om konsekvensutgreiing tilknytt tiltak til m. a eksisterande veg, som i denne Trafikktryggingssplanen, fell kravet om konsekvensutgreiing bort. Tiltak der nye veglinjer vert diskutert og planlagd, vil krav om konsekvensutgreiing vurderast.

11. Organisering og medverknad

Utviklingsavdelinga vil vere ansvarleg for utarbeiding av planen og syte for at planprosessen er i tråd med plan og bygningslova sitt regelverk. Anlegg- og driftsavdelinga vil stå for det som skal gjennomførast i planen.

Under arbeidet med trafikktryggingssplanen vil det verte oppnemnd ei arbeidsgruppe og ei referansegruppe. Arbeidsgruppa bli beståande av minst:

- Ein planleggar
- Ein representant frå anlegg- og driftsavdelinga
- Barnerepresentant
- Ein politisk representant

Rådmannens leiargruppe er referansegruppe i arbeidet med trafikktryggingssplanen.

Saman skal gruppa arbeide fram for å kartlegge og sette i fokus kva som skal vere fyrsteprioriteringar i handlingsprogrammet for planen 2013-2016.

Jf. plan- og bygningslova har kommunane eit særskild ansvar for medverknad frå dei yngste, der kommunen vil nytte seg av dei tidligare nemnde Barnetrakk registreringane og innspel frå barnerepresentant.

Det vert lagt opp til informasjon og moglegheiter for innspel til planprogrammet på følgjande måte:

- Varsel om oppstart vert annonsert og forslag til planprogram vert lagt ut til offentleg ettersyn etter plan og bygningslova § 11-13. Det vert mogleg å kome med innspel til planarbeidet generelt. Alle merknader som kjem inn innan



utløpet av fristen vert teke med i kommunen si vurdering når planprogrammet skal fastsetjast. Innspel må komme i løpet av 6 veker frå planprogrammet vert lagt ut til offentlig ettersyn.

- Kommunedelplanen vil vere gjenstand for høyring og offentlig ettersyn etter plan og bygningslova § 11-14 med moglegheiter for å kome med innspel før politisk handsaming. Innkomne innspel vert vurdert av arbeidsgruppa fortløpande og kommentert i saksframlegg i samband med politisk handsaming.

12. Framdriftsprosess

TIDSROM	AKTIVITET
Mars – april 2012	Innleiande arbeid: - Oppstartsmøte, varsel om oppstart - Utarbeiding av planprogram
April – mai 2012	Høyring/ offentlig ettersyn av planprogram i min. 6 veker
Juni – juli 2012	Fastsette planprogram, utarbeide planutkast
August – september 2012	Høyring/ offentlig ettersyn i min. 6 veker
Oktober – november 2012	Utarbeide plan, vedtak politisk utval
November – desember 2012	Vedtak - KUNNGJERING



HERØY KOMMUNE
HERØY KOMMUNE

Utviklingsavdelinga

SAKSFRAMLEGG

-

Sakshandsamar:	HR	Arkivsaknr:	2013/1086
		Arkiv:	L12

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
167/13	Formannskapet	01.10.2013

**FV 654 KVITHAUGSMYRKRYSET - FLUSUNDKRYSET.
PLANUTFORDRINGAR/OPPSTART AV PLANARBEID.**

Tilråding:

Formannskapet ber om at det vert iverksett førebuingar for oppstart av reguleringsplanarbeid for FV 654 på strekninga Kvithaugsmyrkryset – Flusundkryset med basis i dei utfordringar og prioriteringar som er skissert i utgreiinga frå rådmannen.

Særutskrift:

Statens Vegvesen Region Midt, Fylkeshuset, 6404 Molde

Vedlegg:

FV 654 Kvithaugsmyrkrysset – Flusundkrysset, oversikt over viktige kryss og rundkøyningar.

FV 654 Kvithaugsmyrkrysset – Flusundkrysset, forslag til inndeling i planområde.

Saksopplysningar:**BAKGRUNN FOR OG FORMÅL MED PROSJEKTET**

Eksisterande FV 654 har ei rekkje forbetningspotensiale når det gjeld trafikktrygging og trafikkavvikling. Avgjerda om at arbeidet med reguleringsplanen for ny innfartsveg til Fosnavåg i stor grad skulle baserast på bruk av denne vegen, noko som inneber at strekninga frå Hjelmsetrundkøyninga og utover skal ta all trafikk mot Fosnavåg, har i høgste grad aktualisert desse utfordringane. Dette gjeld for så vidt heile strekninga frå Flusundkrysset til sentrum, men prosjektet, slik det no er avgrensa og prioritert, gjeld strekninga: *Kryss mot Vikane (Kvithaugsmyrkrysset) – Flusundkrysset*. Samla lengde er på om lag 2,2 km.

Formålet med prosjektet er såleis å avdekke moglege utbetringstiltak med sikte på gjennomføre reguleringsplanarbeid som grunnlag for å gjere strekninga tryggare å ferdast på for gåande, syklande og køyrande og som i tillegg betrar trafikkavviklinga. Tiltaket er gjeve prioritet 1 i den kommunale planprioriteringa.

DAGENS STATUS

Den aktuelle delen av FV 654 har ei køyrebanebreidde på om lag 2,90 meter og med svært smale og til dels svake vegskuldrar. På einskilde strekningar er skulder nærast fråværande. Det er bygt gang- og sykkelveg på nordsida av fylkesvegen på heile strekninga og denne er også vidareført mot Fosnavåg og mot Frøystad/Røyra i andre retninga.

Store deler av strekninga har ein ÅDT på godt over 7000 bilar (på strekninga Nygjerdekrysset – Flusundkrysset noko lavare) og trafikken er jamnt aukande.

I tilknytning til konsekvensutgreiinga for ny innfartsveg vart det utarbeidd støysonkart for dei ulike alternativa, her under alternativ 0 (bruk av eksisterande veg), på strekninga frå Hjelmsetrundkøyninga og utover.

Tilsvarande vart det gjort støyutrekningar i tilknytning til arbeidet med reguleringsplanen for Hjelmset 3 på strekninga frå Hjelmsetrundkøyninga mot Nygjerdekrysset. Utrekningane viste at store deler av randbebyggelsen er støyutsett utover tilrådde verdjar.

For strekninga Nygjerdekrysset – Flusundkrysset er det ikkje gjort tilsvarande utrekningar, men ein forutset også her at den næraste randbebyggelsen er utsett for støy utover det akseptable.

På Hjelmset er det etablert rundkøyning med arm mot Mjølstadneset. Øvrige tilknytningar består av T-kryss og 4-arma kryss av varierende kvalitet. Dei mest trafikkerte kryssa utanom Hjelmsetrundkøyninga er:

- Kvithaugsmyrkrysset
- Megakrysset
- Sjukeheimskrysset
- Nygjerdekrysset
- Flusundkrysset

Av andre viktige og ein del trafikkerte kryss kan nemnast:

- Begge kryssa ved Statoil/Fosnavåg bilverksted
- Begge kryssa med Hjelmesetvegen

I tillegg til dette har også strekninga ein del mindre trafikkerte offentlege og private tilknytningar.

Det er oppmerka og skilta kryssingspunkt på følgjande stader:

- Ved Mega
- På Dæmingane
- Vest for Hjelmesetrundkøyninga
- Ved Nygjerdekrysset

Busslommer er etablert på følgjande stader:

- Ved Megakrysset (1-sidig stor lomme)
- På Dæmingane (2-sidig)
- Ved Gjerdet, bustadfeltet Hjelmeset (2-sidig)
- Ved austre Hjelmesetkrysset (2-sidig)
- Ved Nygjerdekrysset (2-sidig)
- Ved kryss med veg til Elsebø (1-sidig)
- Ved Flusundkrysset (2-sidig)

EKSISTERANDE PLANAR PÅ STREKNINGA

Både kommuneplanen og ei rekkje reguleringsplanar inneheld ikkje utbygde element som vil vere av betydning for trafikksituasjonen. I gjennomgangen nedanfor vil planar som ikkje inneheld slike element, ikkje verte kommentert med mindre det er andre forhold som kan vere av interesse i den komande planprosessen.

Kommuneplanen

Etter gjeldande kommuneplan var det forutsett ny arm på Hjelmesetrundkøyninga med tanke på framføring av ny innfartsveg til Fosnavåg. Med vedtaket som inneber at eksisterande veg fortsatt skal fungere som innfartsveg, er dette tiltaket pr. dato ikkje lenger aktuelt. Ut over dette viser kommuneplanen gang- og sykkelveg på sørsida av fylkesvegen mellom Hjelmesetrundkøyninga og Nygjerdekrysset og om lag 300 meter i motsatt retning frå rundkøyninga.

Reg.plan Joakim-marka

Planen ligg utanfor prosjektområdet, men det bør nemnast at den viser fortau langs vestsida av FV 654 frå Eurospar til Kvithaugsmyrkrysset (der prosjektområdet startar i vest).

Reg.plan Eggesbønes/sjuka- og aldersheimsområdet

Planen viser gang- og sykkelveg langs sørsida av FV 654 i om lag 150 meters lengde austover frå sjukeheimskrysset.

Reg.plan bustadfelt gnr. 37 bnr. 12 og 17 m.fl.

Planen viser forbikøringslomme sør for FV 654, rett overfor det vestre Hjelmesetkrysset.

Reg.plan Hjelmeset 2

Planen inneheld ei kort strekning (i planområdet si breidde) med gang- og sykkelveg på sørsida av FV 654.

Reg.plan Hjelmeset

Planen inneheld eigentleg ingen element av direkte interesse for det foreståande prosjektarbeidet, men det bør nemnast at ein opparbeidd bustadveg i området (Gjerdet) kanskje vil kunne inngå som del av eit samanhengande gang- og sykkelveg samband på sørsida av FV 654.

Reg.plan Hjelmeset 3

Planen viser gang- og sykkelveg langs sørsida av FV 654 samt kryssingspunkt aust for Hjelmesetrundkøyringa og over Mjølstadnesvegen sør for rundkøyringa.

Reg.plan gang- og sykkelveg Hjelmeset

Planen viser gang- og sykkelveg på sørsida av FV 654 på ei kort strekning mellom reguleringsplanområda til Hjelmeset 3 og Verket.

Reg.plan Verket

Planen viser gang- og sykkelveg på sørsida av FV 654 på ei kort strekning på begge sider av tilknytingspunktet mot bustadfeltet (rett overfor Nygjerdekrysset).

Ser ein samla på reguleringsplanane Hjelmeset 3, Gang- og sykkelveg Hjelmeset og Verket inneber det at det ligg føre godkjende planar for ein samanhengande gang- og sykkelveg på sørsida av FV 654 mellom Hjelmesetrundkøyringa og Nygjerdekrysset.

Reg.plan Indre Bergsøy (forslag)

Planen, som ikkje er godkjend, viser ei utbetring av Flusundkrysset ved at det er lagt til rette for ei avkøyringsfil for trafikk frå Fosnavåg mot Flusund.

Vurdering og konklusjon:

UTFORDRINGAR/AVGRENSING I PLANOMRÅDE

Utfordringar

Den største utfordringa har ein heilt klart frå Kvithaugsmyrkrysset til og med Megakrysset. Her foregår avkøyringa frå/tilkøyringa til fylkesvegen over ei lengre strekning utan skjerming og trafikkforholda inkl. Megakrysset er uoversiktlege. Sistnemnde kryss bør etablerast som rundkøyring.

Både ved ovannemnde kryss og ved Sjukeheimskrysset og Nygjerdekrysset er det tidvis problem med trafikkavviklinga. Dette gjeld både innkøyringa på fylkesvegen

og bilar som ventar i og stenger vegbanen for avkøyring frå fylkesvegen. I det foreståande reguleringsplanarbeidet må det såleis gjerast ei vurdering av samtlege kryss med tanke på behovet for etablering av rundkøyringar, avkøyrings- og forbikøyringsfiler.

Planen bør vidare legge til rette for samanhengande gang-/sykkelveg og/eller fortau langs heile sørsida av fylkesvegen. Dette med bakgrunn i den busetjinga som alt er etablert og ikkje minst med tanke på foreståande planarbeid for vidare utvikling langs denne sida av veggen. I denne samanheng må det også gjerast ei vurdering om standarden på køyrevegen skal betrast gjennom auka køyrebanebreidde.

Til orientering kan her nemnast at eksisterande veg over Buholmen har ei køyrebanebreidde på vel 3 meter og med breide og gode vegskuldrar medan tilrådd køyrebanebreidde for del av ny innfartsveg mot Campus Fosnavåg er på 3,25 meter og med 0,25 meter skulder på kvar side. For trafikkantane vil nok vegbreidda på strekninga Kvithaugsmyrkrysset – Flusundkrysset kunne opplevast som bortimot 1 meter smalare enn dei eksempla det er vist til ovanfor. Når ein dessutan veit at storbilparken har auka både i antal og storleik dei seinare år så er dette ei problemstilling som det må takast stilling til.

Dagens plassering av busslommer og behovet for nye busslommeetableringar må også inngå som ein del av planvurderingane. Tilsvarende gjeld oppmerka kryssingspunkt for fotgjengarar. Ny og aukande busetnad på sørsida av veggen har i høgste grad også aktualisert dette.

Reguleringsplanarbeidet for den aktuelle strekninga vil sjølvstøtt omfatta ei rekkje detaljar og problemstillingar ut over det som her er peika på. Ein kan i denne samanheng til dømes berre nemne trafikkstøytproblematikken, men dette er krav som vert stilt i tilknytning til all reguleringsplanlegging og treng ikkje særskilt påpeikast i denne fasen av arbeidet. Med ovannevnde vurderingar har ein imidlertid meint å setje fokus på ein del sentrale element som er viktig å ha med i vurderingsgrunnlaget i denne konkrete saka. Kort oppsummert kan dette listast opp som følgjer:

- Legge til rette for skjerming mellom køyrande og gåande/syklende samt avkøyringsregulering på strekninga Kvithaugsmyrkrysset – Megakrysset.
- Legge til rette for gang-/sykkelveg eller fortau lang heile sørsida av fylkesvegen.
- Legge til rette for etablering av rundkøyring i Megakrysset.
- Vurdere behovet og mulegheitene for etablering av rundkøyringar alternativt avkøyrings-/forbikøyringsfiler også i tilknytning til andre eksisterande kryss på strekninga.
- Vurdere behovet og mulegheitene for standardheving (auka køyrebanebreidde) på dagens køyreveg.
- Vurdere plassering av og standard på eksisterande busslommer og fotgjengarkryssingar samt behovet for evt. nye.

Avgrensing i eitt eller fleire planområde

Når det gjeld spørsmålet om ein skal operere med eitt planområde for heile strekninga eller ein skal dele den inn i 2 eller fleire planområde er det fleire moment som spelar inn. Eitt planområde vil naturleg nok gi den beste samanhengen i arbeidet og best grunnlag for å vurdere dei ulike elementa samla.

På den andre sida har ein vel erfaring for at lengda på planprosessane gjerne aukar med storleiken på planområdet og med det omfanget av problemstillingar innanfor området.

Ein har tidlegare vurdert utfordringane til å vere klart størst på første del av strekninga (frå Kvithaugsmyrkrysset til Sjukeheimskrysset) og med særleg fokus på området omkring Cash & Carry/Mega. Dersom det er aktuelt å prioritere delområda ulikt i tid vil det i alle høve vere viktig å avgrense planområda. Ei evt. rundkøyring i Megakrysset vil imidlertid innebere endra lineføring på deler av fylkesvegstrekinga vidare austover og eit minimum avgrensa planområde må i alle høve omfatte desse evt. endringane.

Endra kryssutforming i Sjukeheimskrysset (rundkøyring/forbikøyringslomme) vil mest truleg kome i konflikt med Myklebustvatnet naturreservat. Dette kan innebere ei utfordring både når det gjeld å få gjennomslag for løysingane og reint tidsmessig for planprosessen. Dette talar også for ei deling av planområda slik nemnt ovanfor.

Den mest logiske delinga har ein i Hjelmesetrundkøyringa. Her er arealbruken fastlagt gjennom reguleringsplanane Mjølstadnesvegen og Hjelmeset 3, då med unntak av spørsmålet om evt. auka køyrebanebreidde. Sistnemnde kan imidlertid enkelt tilpassast frå begge sider inn mot rundkøyringa dersom ein vel å satse på ei slik løysing.

TILRÅDING/KONKLUSJON

I tråd med tidlegare planprioriteringar tilrår rådmannen at det vert starta opp reguleringsplanarbeid på strekninga Kvithaugsmyrkrysset – Flusundkrysset. Etter ei samla vurdering og med tilvising til vurderingane ovanfor tilrår rådmannen vidare at strekninga vert delt opp i følgjande 3 planområde:

- Kvithaugsmyrkrysset – Statoil
- Statoil inkl. Sjukeheimskrysset – Hjelmesetrundkøyringa
- Hjelmesetrundkøyringa – Flusundkrysset

Dersom det er aktuelt å prioritere planoppgåvene ulikt i tid vil dette då naturleg nok verte gjennomført i same rekkefølge som prosjekta er opplista ovanfor. Det vil vere aktuelt å knyte til seg konsulent til deler av det ovannemnde planarbeidet. Dette gjeld ikkje minst strekninga Kvithaugsmyrkrysset – Statoil som vil setje særlege krav til vegplankompetanse. Det aktuelle planarbeidet vil sjølvstøtt måtte gjennomførast i forståing med og nært samarbeid med Statens Vegvesen.

Konsekvensar for folkehelse:

Sjølvstøtt planarbeidet vil ikkje ha nokon umiddelbar konsekvens for folkehelsa, men seinare gjennomføring av ulike tiltak med basis i planarbeidet vil heilt klart vere positivt både for miljø og trafikktryggleik.

Konsekvensar for beredskap:

For beredskapen vil det også kunne gjerast tilsvarande vurderingar i høve til planarbeidet, men også her kan det understrekast at seinare standardhevingar på ein viktig hovudveg som dette heilt klart vil ha positiv innverknad på beredskapen.

Konsekvensar for drift:

Tiltaket er vurdert til ikkje å ha særskilde konsekvensar for drifta.

Fosnavåg, 10.09.2013

Erlend Krumsvik
Rådmann

Jarl Martin Møller
Avd.leiar

Sakshandsamar: Hallvard Rusten

FV 654 KVITHAUGSMYRKRYSSET - FLUSUNDKRYSSET
Oversikt viktige kryss- og rundkøyringer

Flusundkrysset

Nygjerdekrysset

Austre Hjelmsetkryss

Hjelmsetrundkøyringa

Vestre Hjelmsetkryss

Sjukeheimskrysset

Kryss Statoil aust

Kryss Statoil vest

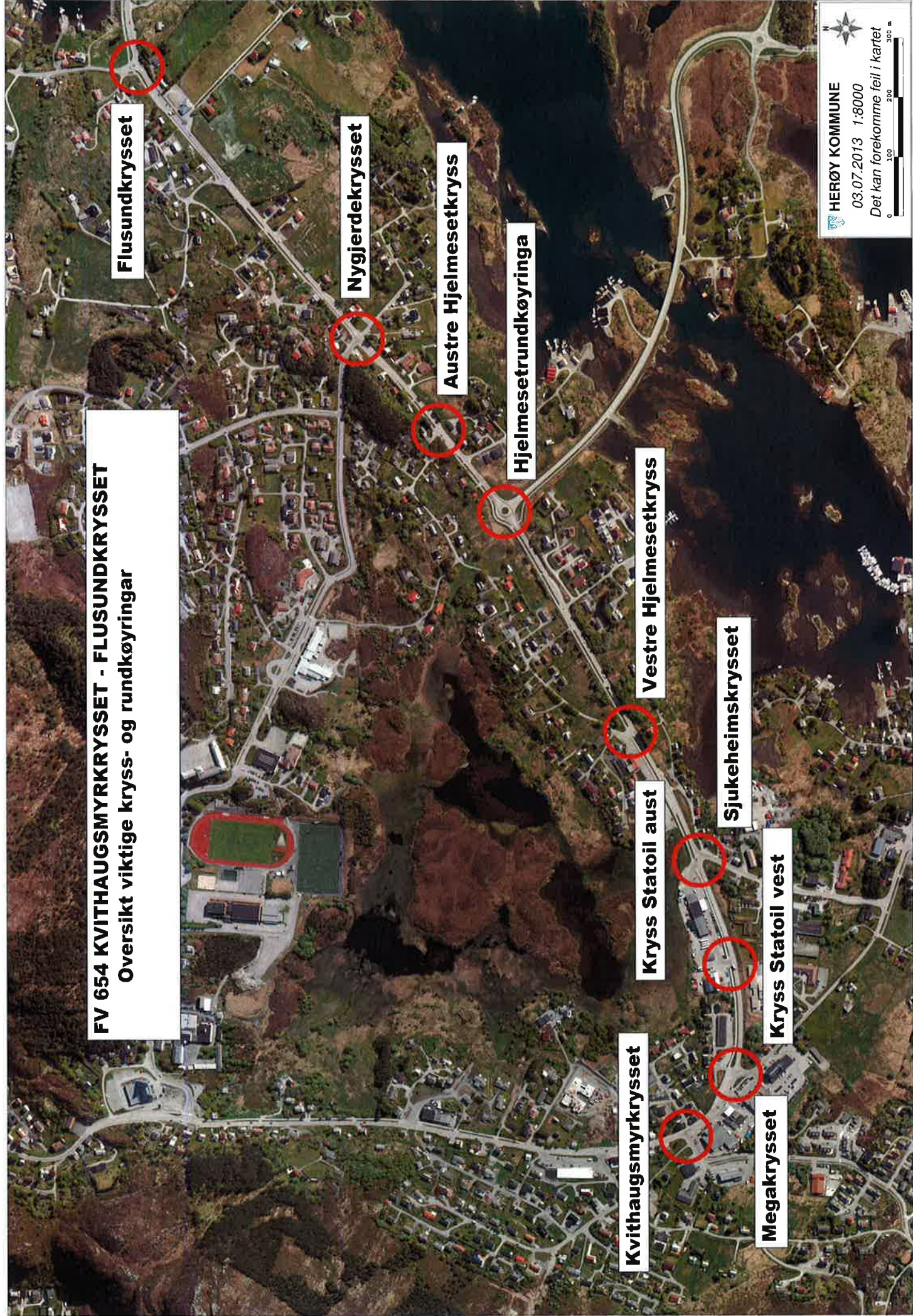
Kvithaugsmyrkrysset

Megakrysset

HERØY KOMMUNE
03.07.2013 1:8000
Det kan forekomme feil i kartet



0 100 200 300 m



FV 654 KVITHAUGSMYRKRYSET - FLUSUNDKRYSET
forslag til inndeling i planområde

3. Hjelsetrundkøyninga - Flusundkryset

2. Statoil - Hjelsetrundkøyninga

1. Kvithaugsmyrkryset - Statoil



Avdeling for Barn, Familie og Helse

SAKSFRAMLEGG

-

Sakshandsamar:	IMT	Arkivsaknr:	2012/5
		Arkiv:	143

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
33/13	Komite for Helse og omsorg	19.09.2013
17/13	Eldrerådet	23.09.2013
15/13	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	23.09.2013
168/13	Formannskapet	01.10.2013

KOMMUNEDELPLAN FOR HELSE OG OMSORG - TIL OFFENTLEG ETTERSYN

Møtebehandling:

Pleie- og omsorgsleiaren orienterte.

RFF er glade for å ha fått ein heilskapleg plan over helse- og omsorg, og syns planen er oversikteleg og godt oppbygd. Dei støttar framlegget til delplanar og har særskilt etterlyst ein rehabiliteringsplan ved tidlegare høve. Dei er opptekne av at planen vert rullert årleg der det går klart fram kva tiltak som vert prioritert, med tidsfristar og ansvarleg for gjennomføring. Dette må gjerast i samband med budsjett- og økonomiplanrulleringa. Brukarråda ynskjer at brukarrepresentantar får vere aktivt med i delplanarbeidet.

Rådmannen si tilråding vart samrøystes vedteken.

Tilråding i Råd for menneske med nedsett funksjonsevne - 23.09.2013

Formannskapet vedtek at kommunedelplan for Helse- og Omsorg vert lagt ut til offentlig ettersyn i seks veker i medhald av plan- og bygningslova § 11-14.

Møtebehandling:

Eldrerådet er glade for å ha fått ein heilskapleg plan over helse- og omsorg, og syns planen er oversikteleg og godt oppbygd. Dei støttar framlegget til delplanar og har særskilt etterlyst ein rehabiliteringsplan ved tidlegare høve. Dei er opptekne av at planen vert rullert årleg der det går klart fram kva tiltak som vert prioritert, med tidsfristar og ansvarleg for gjennomføring. Dette må gjerast i samband med budsjett- og økonomiplanrulleringa. Brukarråda ynskjer at brukarrepresentantar får vere aktivt med i delplanarbeidet.

Rådmannen si tilråding vart samrøystes vedteken.

Tilråding i Eldrerådet 23.09.2013

Formannskapet vedtek at kommunedelplan for Helse- og Omsorg vert lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker i medhald av plan- og bygningslova § 11-14.

Møtebehandling:

Leiar for barn, familie og helse Inger Marie Tofthagen orienterte.

Tilråding i Komite for Helse og omsorg - 19.09.2013

Formannskapet vedtek at kommunedelplan for Helse- og Omsorg vert lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker i medhald av plan- og bygningslova § 11-14.

Tilråding:

Formannskapet vedtek at kommunedelplan for Helse- og Omsorg vert lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker i medhald av plan- og bygningslova § 11-14.

Særutskrift:

Vedlegg:

- 1 Vedlegg.txt
- 2 3869_001.pdf

[Kommunedelplan for Herøy kommune Helse og Omsorg 2013-2020.](#)

Saksopplysningar:

Kommunedeleplanen for helse og omsorg skal vere ein overordna plan for sektoren helse og omsorg. Den er forankra i kommuneplanen og dei langsiktige føringane og prioriteringane som ikkje minst ligg i kommuneplanens samfunnsdel. Eksisterande planar på dei ulike fagområde vil vere underordna denne planen og ved rullering skal dei tilpassas helse og omsorgsplanen.

Kommunedelplan for helse og omsorg er den første samordna planen innanfor desse fagområda i kommunen. Planprogrammet for utarbeiding av planen vart stadfesta av formannskapet den 11.4.2012. I den samanhengen var det skissert ein framdriftsprosess som dessverre ikkje har vore moglegheiter for å overhalde. Bakgrunn for at den ikkje har vore halde er mellom anna utfordrande oppgåver og tilpassingar i samband med samhandlingsreforma og stor utskifting i sentrale stillingar.

Forslaget til kommunedelplan for helse- og omsorg som nå ligg føre er resultatet av eit omfattande arbeid kor mange ulike aktørar har delteke. Det har vore informert og teke imot innspel i eit ope møte kor aktuelle lag og foreiningar var særskilt invitert. Det har og vore eit dagsmøte med fagpersonar og aktuelle brukargrupper kor det vart levert inn innspel til planen frå ulike grupper. Helse- og omsorgskomiteen har og kome med mange gode innspel som er teke med vidare i planarbeidet.

Arbeidsgruppa for planen har bestått av kommuneplanleggar Ole-Magne Rotevatn, kommuneoverlege Inger Lise Kaldhol/Torill Myklebust, pleie- og omsorgsleiar Ragnhild V. Berge og barn-, familie og helseleiar Inger Marie Toftagen. Arbeidsgruppa har hatt ei rekkje møter, og særleg har det vore mange møter kor det faglege innhaldet i planen har vore drøfta og utforma.

Referansegruppa – rådmannen si leiargruppe supplert med to arbeidstakarrepresentantar, ungdomsrådet, eldrerådet og rådet for funksjonshemma får dette framlegget til uttale før det handsamast i formannskapet. Formannskapet inviterast til å fatte vedtak om å leggje planen ut til offentleg høyring i seks veker. I denne høyringsperioden vil administrasjonen arrangere eit møte med inviterte nøkkelpersonar, og i tillegg opne det for alle. Målsetjinga er å sikre at vi har mest mulig lik forståing rundt utfordringsbildet og dermed få kvalifiserte høyringsuttaler.

Vurdering og konklusjon:

Kommunedelplanen for helse- og omsorg er den første planen i sitt slag. Samfunnet er i stor endring og vi har difor lagt stor vekt på forankring og klargjering av omgrep, då det er viktig at alle får ei felles plattform for det vidare planarbeidet. Det er og sær viktig å få eit omforendt syn på kva slags utfordringsbilde så vel landet, som kommunen har innan helse- og omsorg i planperioden. Dette er såleis via relativ stor plass. Vi har vidare tatt føre oss kapittel 3 og 4 i helse- og omsorgstenestelova og knytt desse opp mot dei lokale målsettingane vi har. For å nå

målsettingane har det gjennom planarbeidet peika seg ut nokre strategiar for arbeidet innan helse- og omsorg i Herøy kommune som er tatt med i same kapittelet. Under dei ulike tenesteområda er det sett opp overordna mål, strategiar og tiltak. Konkretisering av desse vert å innarbeide i budsjett- og økonomiplan.

Konsekvensar for folkehelse:

Planen er ein viktig del av folkehelsearbeidet i kommunen. Den førebyggjande tankegangen har vore styrande for arbeidet med plana innanfor dei ulike tenesteområda. Mange av dei foreslegne tiltaka vil kunne få særskilt positiv konsekvens for folkehelsa.

Konsekvensar for beredskap:

Temaplan for krisehåndtering – psykososial krisegruppe- reviderast etter planen.

Konsekvensar for drift:

Nokre av tiltaka i planen legg opp til ei ny, utvida eller endra drift, det er likevel slik at dette må ein komme tilbake til og konkretisere ved innarbeiding i budsjett- og økonomiplan.

Konklusjon:

Rådmannen rår til at Formannskapet vedtek at kommunedelplan for Helse- og Omsorg vert lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker i medhald av plan- og bygningslova § 11-14.

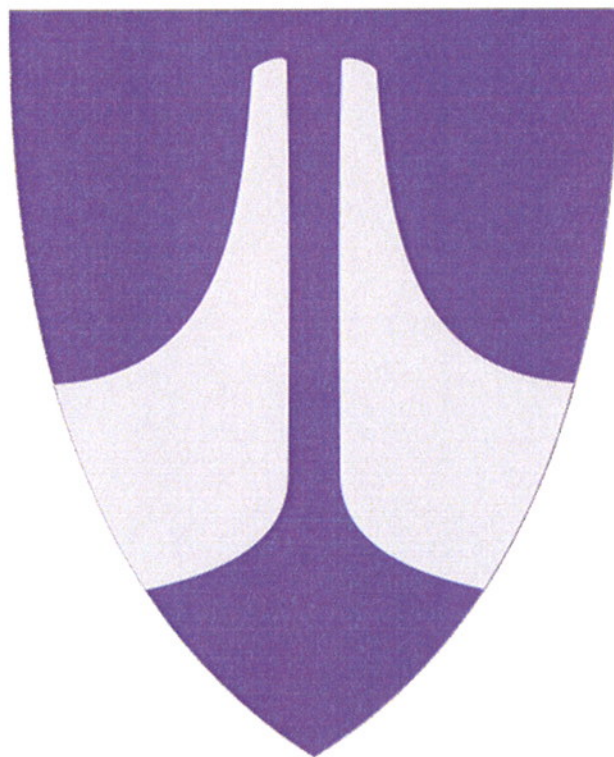
Fosnavåg, 10.09.2013

Erlend Krumsvik
Rådmann

Inger Marie Tofthagen
Avd.leiar

Sakshandsamar: Inger Marie Tofthagen

**KOMMUNEDDELPLAN FOR
HERØY KOMMUNE
HELSE OG OMSORG
2013-2020**



Kommunedelplan
SIST REVIDERT XX.XX.XXXX
VEDTATT I KOMMUNESTYRET XX.XX.XXXX

INNHALD:

1. INNLEIING

- 1.1. Oppbygging av kommunedelplanen for helse og omsorg
- 1.2. Forankring
- 1.3. Gjennomgåande perspektiv i helse- og omsorgsplanen
- 1.4. Klargjering av omgrep:
- 1.5. Behov for utgreiingar/planarbeid i planperioden.
 - 1.5.1. Bustadsosial handlingsplan
 - 1.5.2. Bygging av nytt omsorgssenter
 - 1.5.3. Temaplanar

2. UTFORDRINGSBILDE

- 2.1. Utfordringsbilde i eit nasjonalt perspektiv
- 2.2. Utfordringsbilde i eit lokalt perspektiv for Herøy kommune
- 2.3. Samhandlingsreforma
- 2.4. Rekruttering av kvalifisert arbeidskraft
- 2.5. Innovasjon / imitasjon

3. FORSVARLEGE TENESTER

- 3.1. Kvalitetsforbetring og pasienttryggleik

4. TENESTENE

- 4.1. Helsefremjande og førebyggjande tenester
- 4.2. Svangerskaps- og barselomsorg
- 4.3. Hjelp ved ulukker og andre akutte situasjonar
- 4.4. Utredning, diagnostisering og behandling
- 4.5. Sosial, psykososial og medisinsk habilitering og rehabilitering
- 4.6. Andre helse- og omsorgstenester
 - 4.6.1. Helsetenester i heimen
 - 4.6.2. Personleg assistanse, herunder praktisk bistand og opplæring og støttekontakt
 - 4.6.3. Plass i institusjon, herunder sjukeheim
 - 4.6.4. Avlastningstiltak
 - 4.6.5 Bustadar for vanskelegstilte

1. INNLEIING

1.1 OPPBYGGING AV KOMMUNEDELPLANEN FOR HELSE OG OMSORG

Denne kommunedelplanen startar med å ta føre seg kva dokument som legg føringar for det endelege plandokumentet og korleis arbeidet er forankra i overordna plandokument. Samfunnet er i stor endring og vi har difor lagt stor vekt på forankring og klargjering av omgrep, då det er viktig at alle får ei felles plattform for det vidare planarbeidet. Kommunedelplanen går vidare i å peike på planarbeid som må gjennomførast i perioden 2012-2020. Vi har vidare tatt føre oss kapittel 3 og 4 i helse- og omsorgstenestelova og knytt desse opp mot våre lokale målsettingar. For å nå målsettingane har det gjennom planarbeidet peika seg ut nokre strategiar for arbeidet med helse- og omsorg i Herøy kommune som er tatt med i same kapittelet. Under dei ulike tenestemråda er det sett opp overordna mål, strategiar og tiltak. Konkretisering av desse vert å innarbeide i budsjett- og økonomiplan.

I løpet av planprosessen har ein gjennomført eit ope møte og eit for inviterte nøkkelpersonar frå organisasjonar, politikarar og tilsette. Innspela frå desse møta er tatt med vidare i planprosessen.

1.2. FORANKRING

Arbeidet med *Kommunedelplan for helse og omsorg* er forankra i regelverket for kommuneplan i plan og bygningslova og nærare i **Helse- og omsorgstenestelova** og **Folkehelselova**. Planarbeidet følgjer prosessreglane i kapittel 11 i plan- og bygningslova om kommuneplanprosessar. Det er utarbeidd planprogram for arbeidet som er sendt på høyring og stadfesta etter høyringsperioden. Forslag til Kommuneplan for helse og omsorg vert sendt på høyring i minimum seks veker før den endelege planen vert vedtatt av kommunestyret. Planen er ikkje juridisk bindande, men er retningsgivande for satsinga innafor helse og omsorg. I samband med **St.meld. 47 (2008-2009) Samhandlingsreformen. Rett behandling - på rett sted- til rett tid** kom desse nye særlovene og det vart samtidig gjort endringar i fleire andre lover som er gjeldande innan helse og omsorg.

I lovene ligg det at det er eit offentleg ansvar å fremje helse, førebyggje sjukdom, og å sikre naudsynte helse- og omsorgstenester til heile befolkninga. Alle skal ha eit likeverdig tilbod om helsetenester uavhengig av diagnose, bustad, personleg økonomi, kjønn, etnisk bakgrunn og den einkilde sin livssituasjon.

St.meld. nr 25 (2005-2006) Mestring, muligheter og mening - framtidens omsorgsutfordringer skildrar nasjonale utfordringar, strategiar og tiltak dei nærmaste åra fram mot 2015. Meldinga har likevel eit langsiktig perspektiv fram mot 2050.

St.meld.nr. 16 (2011-2015) Nasjonal helse og omsorgsplan legg kursen for helse- og omsorgstenester og folkehelsearbeid dei neste fire åra. Målet er flest moglege gode leveår for alle, og reduserte sosiale helseskilnader i befolkninga. Endringar i helsetruslar, sjukdomsmønster og utvikling i medisinsk diagnostikk og behandling, krev endringar i helse og omsorgstenestene i den enkelte kommune.

Stortingsmeldinga legg opp til at kommunen må sjå helse- og omsorgssektoren i samanheng med andre samfunnsområde der kommunen har ansvar og oppgåver. Den kommunale helse- og omsorgstenesta skal utviklast slik at det vert mogleg for brukarane å oppleve god livskvalitet og meistring, og slik at den i større grad kan oppfylle ambisjonane om førebygging og tidleg innsats.

St.meld nr. 29 (2012-2013) - Morgendagens omsorg gir med utgangspunkt i eit historisk tilbakeblikk ein gjennomgang av endringar i samfunnet, og peikar på konkrete tiltak for utvikling av ei moderne omsorgsteneste. Sentrale stikkord er samfunnet sine omsorgsressursar, ressursorienterte arbeidsmetodar og fagleg tilnærming, bustad og omgjevningar, velferdsteknologi og innovasjon.

St.meld nr. 34 (2012-2013) Folkehelsemeldingen - God helse - felles ansvar gir ein samla strategi for å utvikle folkehelsepolitikk for dagens samfunn og styrke det førebyggjande arbeidet i helse- og omsorgssektoren. Den gir tre konkrete mål, Norge skal vere blant dei tre landa i verda som har lengst levealder, befolkninga skal oppleve fleire leveår med god helse, trivsel og reduserte sosiale helseforskjeller, samt at vi skal skape eit samfunn som fremjar helse i heile befolkninga.

St.meld. nr. 47 (2008-2009) Samhandlingsreformen - Rett behandling – på rett sted – til rett tid peiker på tre hovudutfordringar: Pasientane sitt behov for koordinerte tenester vert ikkje godt nok ivaretatt. Tenestene er for fragmenterte . Tenestene er prega av for liten innsats for å avgrense og førebygge sjukdom. Demografisk utvikling og endring i sjukdomsbiletet gir utfordringar som vil kunne true samfunnet si økonomiske bæreevne. Det vert peika på 5 hovudgrep for å løyse utfordringane. Dette er ei klarare pasientrolle, ei ny framtidig kommunerolle og etablering av økonomisk insentiv. Vidare skal spesialisthelsetenesta utviklast slik at den i større grad kan bruke sin spesialiserte kompetanse og ein skal legge til rette for tydelegare prioriteringar.

Stortingsmelding nr. 10 (2012-2013) God kvalitet - trygge tjenester. Kvalitet og pasientsikkerhet i helse- og omsorgstjenesten viser til at alle land som har velutvikla helse- og omsorgstenester har politisk merksemd mot kvalitet og sikker pasientbehandling. Meldinga peiker på ei meir aktiv pasient- og brukarrolle. Den viser til ei målsetting om å etablere strukturar som støtter kvalitetsarbeid, og ynskjer at ein skal vere opnare om kvalitet og pasienttryggleik. Den peiker på behovet for meir systematisk utprøving og innføring av nye behandlingmetoder, og har eit ynskje om betre kvalitet gjennom kunnskap og innovasjon

Stortingsmelding nr. 30 (2011-2012) Se meg ! Handler om ein heilskapleg rusmiddelpolitikk, alkohol - narkotika - doping. Om korleis ein kan redusere tilgjenge og etterspørsel av rusmiddel. Om solidaritet med særleg utsette menneske og auka kunnskap og betre kvalitet

NOU 2011:11 Innovasjon i omsorg: Utvalet peiker på eit stort unyttet potensial for å ta i bruk tilgjengelig teknologi og for å utvikle ny. Dette gjeld velferdsteknologi som kan gi brukarane større tryggleik og betre høve til å klare seg sjølv. Og det gjeld telemedisinske løysingar til hjelp i behandling, tilsyn og pleie og teknisk støtte til kommunikasjon, administrasjon og forvaltning. Ein viktig del av planlegginga av morgondagens samfunn vil handle om gjere bustadar og omgjevningar gode å bli

gamle i. Utvalet foreslår ein «fusjon» der høg bustadstandard og tenestetilbod kan kombinerast på ulike måtar og stimulere til at det vert utvikla eit mangfald av løysingar. Utvalet konstaterer at dei store institusjonane si tid er forbi, og vil ha ei omsorgsteneste med bustadar og lokale som er ein integrert del av nærmiljøet i tettstadar og bydelar, der dei offentlege fellesareala vert delte med den øvrige befolkninga. Knutepunkt med lokalisering av velferdssenter og ulike butilbod må difor vere ein del av kommunen si heilskaplege planlegging.

Delrapport for Møre og Romsdal fylke av 24.09.2012 ved KS/FOU Deloitte om kommunenes utfordringer i samhandlingsreforma. Formålet med den fylkesvise rapporten er å gi kommunane eit overblikk over utfordringsbildet framover, med spesielt fokus på utfordringane knytt til samhandlingsreforma. Rapporten inneheld ei analyse over kvar enkelt kommune innan områda befolkningsutvikling, kommunale pleie- og omsorgstenester og forbruk av spesialisthelstenester. I samarbeid med KS har Deloitte valgt ut nokre relevante måleindikatorar i arbeidet med innføringa av samhandlingsreforma.

Frivilligplan for Herøy 2012 – 2025. I sentrale plandokument er det lagt stor vekt på mobilisering av frivillig sektor inn mot omsorgssektoren, og ein finn det difor naturleg å knytte lokal frivilligplan opp mot helse- og omsorgsplanen.

Samhandlingsavtalen med Helse Møre og Romsdal HF gir føringar for samhandlinga kring pasientflyten mellom spesialist- og kommunehelsetenesta. Første versjon av noverande avtale vart inngått av kommunestyret hausten 2011. Det ligg i avtalen at den skal reviderast årleg.

Planstrategi for Herøy kommune 2012-2016 tek opp dei overordna utfordringane og utviklingstrekk i kommunen og peikar på planbehov som skal iverksettast for å imøtekome dette. For helse og omsorg står det mellom anna slik:
«Innbyggjarane må ta meir ansvar for eige liv og helse og folkehelse må gjevast større merksemd og bør vere eit gjennomgåande perspektiv i all kommunal forvaltning..... Det må utarbeidast felles plan for helse og omsorg som viser utfordringane sektorane står ovanfor og viser tiltak som kan vere med å utvikle helse- og omsorgssektoren og løyse dei utfordringane ein står ovanfor.»

Kommuneplan 2013-2025, samfunnsdelen er under revidering og har fylgjande satsingsområde:

- *Heilskapleg sentrums- og samfunnsutvikling*
- *Infrastruktur*
- *Kompetanse og næringsutvikling*
- *Rekruttering, busetting og inkludering*
- *Barn, unge og identitetsbygging*

Gjennomgåande perspektiv for *Kommuneplan 2013-2025*:

- *Universell utforming*
- *Folkehelse*
- *Barn og unge*
- *Likestilling*
- *Verdiskaping*
- *Miljø og klima*

Kommunedelplanane skal støtte opp under satsingsområda i kommuneplanen sin samfunnsdel, og vere eit verktøy for å kome fram til praktisk gjennomførbare tiltak for å nå den overordna målsettinga til kommunen om å vere ei attraktiv kommune å bu og arbeide i.

Kommunen sin visjon “ei båtlengd føre” ligg i botnen for planarbeidet. Dette krev ei innovativ grunnhaldning. For oss betyr det at vi ligg i forkant av utvikling på tenestområdet, men ikkje slik at vi til ei kvar tid alltid skal vere i fremste rekke på alle tenestområder samstundes. Vi skal gjere bevisste val på kvar vi skal vere i forkant, og kvar det er greit å la andre dra utviklinga. Ei båtlengd føre betyr også at ein er føre var på tiltakssida, i staden for å springe etter med brannsløkking.

Helse- og omsorgsplanen skal bida til heilskapleg og målretta utvikling av tenestene. Planen skal bidra til ei systematisk utvikling med jamn framdrift mot måla som er vedtatt i kommuneplanen sin samfunnsdel og budsjett- og økonomiplan.

1.3. GJENNOMGÅANDE PERSPEKTIV I HELSE- OG OMSORGSPLANEN

Brukarperspektivet: Kommunen har som målsetting at tenestetilbodet så langt som råd vert utforma i samarbeid med brukaren

Familieperspektivet: Målet er helse gjennom heile livsløpet for barn og unge, i arbeid og i alderdom. Ein legg til grunn at brukaren er ein del av familien/lokalsamfunnet der ein skal bidra med det ein kan sjølv, og få naudsynt hjelp til det ein ikkje meistarar sjølv. Tenestebehovet vil variere med alder, helse og opplevd folkehelse. Målet er å vere mest mogleg sjølvhjelp, samstundes som familien skal kjenne seg trygg for at lokalsamfunnet har gode beredskapsordningar når ein treng det.

Kompetanseperspektivet: legg til grunn at kommunen leverer tenester med god kvalitet fordi ein har rett kompetanse på rett plass. Brukarmedverknad og samhandling er rettesnor for ei tverrfagleg personalgruppe. Ein er ei båtlengd føre fordi kommunen arbeider systematisk og målretta med tverrfagleg tilnærming, kompetanseutvikling og rekruttering

1.4. KLARGJERING AV OMGREP

Helse er av Verdens helseorganisasjon (WHO 1946) definert som «en tilstand av fullkomment legemlig, mentalt og sosialt velvære og ikke bare fravær av sykdom og lyter». Definisjonen har vore til dels massivt kritisert, men likevel er den framleis retningsgivande. Definisjonen må betraktast som en visjon; ei retning for det helsefremjande arbeidet.

Folkehelse er eit omgrep for folk sin helsetilstand og korleis helsa fordeler seg i ei befolkning. (Folkehelselova § 3a). Ein måte å definere omgrepet på er å seie at folkehelse handler både om biologi (kropp), kultur (ånd, sjel) og politikk (fordeling av godene). (Per Fugelli)

Omsorg: Den formelle omsorga i Norge har tradisjonelt vore eldreomsorg, men tenesta er ikkje lenger avgrensa til spesielle aldersgrupper. Historisk sett har ordet «omsorg» klare bindingar til den gamle «lov om helsetjenesten i kommunene». Den innførte «pleie og omsorg» som ei av mange oppgåver for kommunane sine helsetenester. Lova førte til ei reorganisering av primærhelsetenesta. Omsorgsarbeid er aktivitetar som vert utført til beste for menneske som treng hjelp på grunn av sviktande helse eller manglande evner. Det er ein samanheng mellom det å utføre omsorgsarbeid og det å opptre omsorgsfullt.

Samhandling: Er eit omgrep ein nyttar om koordinering og gjennomføring av aktivitetar i ein prosess der ingen enkelt person eller verksemd har totalansvar for prosessen. Denne samhandlinga må difor skje gjennom forhandlingar mellom aktørane. Samhandling er uttrykk for helse- og omsorgstenesta si evne til oppgåvefordeling seg i mellom for å nå eit felles mål det er semje om, og evna til å gjennomføre oppgåvene på ein koordinert måte. (St.meld. 47 (2008 – 2009) Samhandlingsreformen) Ved god samhandling veit den som til ei kvar tid har ansvar for pasienten kva ho/han skal sjå etter, og sørger så for kompetanseoverføring til neste ledd!

Habilitering og rehabilitering er tidsavgrensa, planlagde prosessar med klare mål og virkemiddel, der fleire aktørar samarbeider om å gi naudsynt bistand til brukar sin eigen innsats for å oppnå best mogleg funksjons- og mestringssevne, sjølvstende og deltaking sosialt og i samfunnet (forskrift om habilitering og rehabilitering). I definisjonen vektleggjast at habilitering og rehabilitering er ein prosess med brukar/pasient i sentrum. Skilnaden på habilitering og rehabilitering vert knytt til om skaden/tilstanden er medfødt (habilitering) eller ikkje (rehabilitering). Brukarar av habiliteringstenester vil då vere barn og ungdom med medfødt eller tidlig erverva skade, sjukdom eller funksjonsnedsetting, og vaksne der skaden eller sjukdomen, i hovudsak, også medfører kognitiv funksjonsnedsetting

Kvardagsrehabilitering skjer i nærmiljøet medan brukaren bur i eigen heim. Ein brukar vanlege kvardagsaktiviteter i opptrening. I kvardagsrehabiliteringa skal ein ha tidleg tverrfagleg og intensiv intervensjon frå ergoterapeut, fysioterapeut og sjukepleiar.

Innovasjon har vorte eit moteord, og vert ofte misbrukt. Det er berre ein som er først ute, alle andre imiterer. Så det er eit vesentleg skille mellom innovasjon og imitasjon. Men ein imitasjon kan verte ein liten innovasjon for den det gjeld. Innovasjon krev tid, tolmod, vilje til risiko og evne til å halde fast på målet over tid. Den politiske og administrative leiinga må ville det, legge til rette for og spørje etter det. Spørsmålet er om vi kan gjere det vi gjer smartare og betre? Innovasjon handlar om å ta ein risiko, gå nye vegar, kaste seg ut på djupt vatn. Orda “nytt - nyttig - nyttiggjort” vert brukte for å beskrive innhaldet i omgrepet. Det vert brukt både i samband med teknologi, tenester og arbeidsmåtar og metodar. Alle hevder at dei tenkjer heilskapleg, men kven tenkjer saman? Eit viktig spørsmål som må stillast er kven som kan hjelpe oss med å tenkje nytt! Det er i mellomrommet mellom ulike aktørar at innovasjon vert skapt. Det vert hevda at krise er det ultimate utgangspunkt for å starte med innovasjon. Det er ofte også slik at små ressursar skaper kreativitet.

1.5 BEHOV FOR UTGREIING / PLANARBEID I PLANPERIODEN

1.5.1. Bustadsosial handlingsplan er ein delplan på line med helse- og omsorgsplanen. Arbeidet med revidering av denne starta opp i januar 2013. Kartlegging av noverande bustadmasse, brukargruppe og kjende behov skal haldast opp mot statistiske prognosar. Ein vil på fritt grunnlag vurdere bruk av noverande bygningsmasse opp mot framtidige behov for endra tenesteinnhald. Det er viktig med samordning mellom helse- og omsorgsplanen og bustadsosial handlingsplan.

1.5.2. Bygging av nytt omsorgssenter ligg ikkje under mandatet til den bustadsosiale planen, og rådmannen vil lage eit eige mandat for utgreiing av dette. Det nye omsorgssenteret må sjåast i samheng med kommunen sitt samla tenestetilbod innanfor helse- og omsorg, der fleirbruk for institusjons- og heimebuande vert eit nøkkelord.

1.5.3. Temaplanar: Helse- og omsorgsplanen er retningsgivande for utviklinga av tenestene. For nokre av tenestemråda er det behov for eit større detaljeringsnivå, og ein vil der ha eigne temaplanar.

Eksisterande temaplanar:

- Felles kompetanse- og rekrutteringsplan for helseforetak og kommuner på Sunnmøre. Samarbeidsprosjekt i regi av PWC i 2011
- Førebyggjande arbeid barn og unge
- Krise/beredskapsplan er felles for kommunen.
 - Plan for psykososial krisegruppe - evaluering i 2013
- Psykiatri - behov for revidering
- Rehabilitering - ikkje i bruk. Behov for ny plan
- Rus - er under revidering
- Smittevern
 - Pandemiplan

Behov for nye planar:

- Demens
- Habilitering
- Rehabilitering - med fokus på kvardagsrehabilitering
- Rekrutterings- og kompetanseplan
- Infeksjonskontrollprogram

2. UTFORDRINGSBILDE

2.1. UTFORDRINGSBILDE I EIT NASJONALT PERSPEKTIV

Sitat frå Meld.St. 29 - 2012-2013 om «Morgendagens omsorgstjeneste»:

“ Helse- og omsorgstjenestene står overfor store oppgåver framover. Befolkningens aldersammensterning endres og kompleksiteten i oppgaveløsningen vil øke. Fremfor å heve terskelen for å få hjelp må det i større grad utvikles tjenester som støtter opp

under forebygging, tidlig innsats og rehabilitering. For å løse oppgaver på tvers av og utenfor kommuneorganisasjonen må det sees med nye øyne på hva en tjeneste skal være, og hvem som skal være med å skape den.

Morgendagens omsorgstjeneste skal legge til rette for at brukerne i større grad blir en ressurs i eget liv, for at lokalsamfunnets innbyggere mobiliseres på nye måter og blir ressurser for hverandre, for at velferdsteknologi blir en ressurs for brukere som dermed får bedre muligheter til å mestre hverdagen, og for at ressursene hos ideelle og frivillige organisasjoner videreutvikles og tas i bruk på nye måter.”

Sitat frå Meld St. 34 - 2012-13 om «Framleggelsen av Folkehelsemeldingen»:

“Vi trenger en mobilisering for folkehelse for å bekjempe helseforskjeller og gi barn like muligheter. Regjeringen styrker helsestasjons- og skolehelsetjenesten, setter i gang kampanje for fysisk aktivitet og sørger for bedre merking av mat. Vi må forebygge sykdom og fremme helse i alle sektorer i samfunnet. Det er hver enkelts ansvar. “

”Hovedbildet er at den norske befolkningen har god helse. Levealderen har økt betydelig de siste hundre årene og den øker fortsatt. I 2011 var forventet levealder 79 år for menn og 83,4 år for kvinner. I dag er det kreft, hjerte- og karsykdommer, lungesykdommer, psykiske plager og lidelser, muskel- og skjelettsykdommer og andre smertetilstander som har størst betydning for befolkningens helse. Kreft og hjerte- og karsykdommer er de mest vanlige dødsårsakene når hele befolkningen ses under ett. Selv om alle grupper i befolkningen har fått bedre helse, er sosiale helseforskjeller fremdeles en utfordring. Det er hjerte- og karsykdommer som skaper de største sosiale forskjellene i tidlig død. Framskrivninger fra Statistisk sentralbyrå tyder på at levealderen vil fortsette å øke til tross for at nye utfordringer med overvekt og fedme sannsynligvis vil bidra til å bremse den positive utviklingen”

2.2. UTFORDRINGSBILDE I EIT LOKALT PERSPEKTIV

Folkehelsebarometer / folkehelseprofil for Herøy i 2013:

Under landssnittet:

- Befolkningsutviklinga held seg på same nivå for unge menn og viser nedgang for kvinner i 30 - 40 årsalderen.
- Utdanningsnivået

Over landssnittet:

- Andel befolkning over 80 år
- Forventa levealder for kvinner
- Røyking og hjerte- og karsjukdom.
- Høgare forekomst av e-coli i drikkevatt
- Overvekt menn
- Røyking kvinner
- Høgt blodtrykk og høgt kolesterol
- KOLS / astma
- Muskel og skjelettplager
- Lågaste mestringsnivå for lesing i 5 klasse

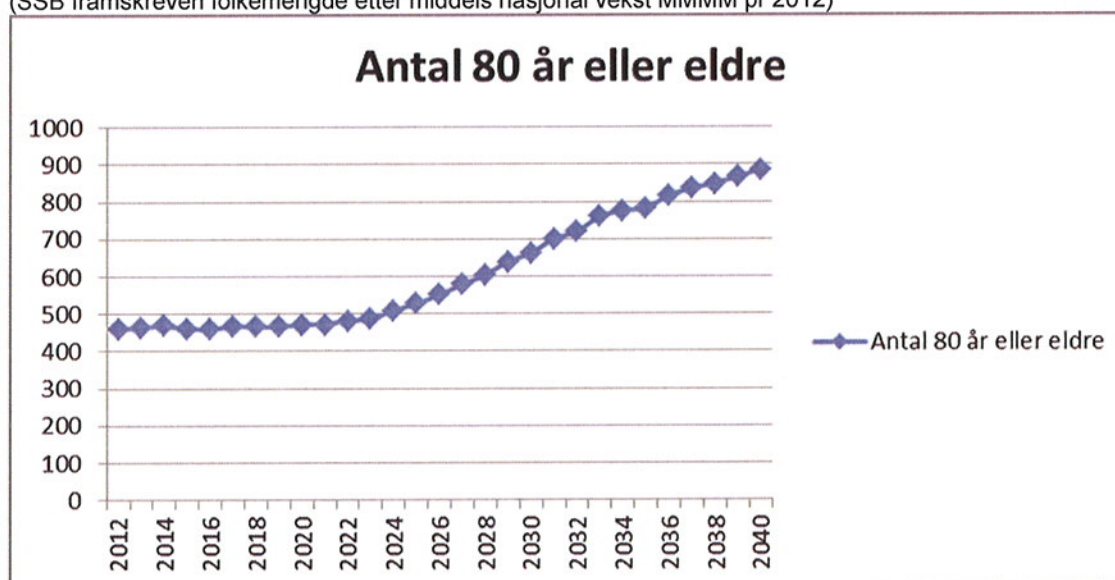
➤ Personskader behandla i sjukehus

Eldreølge og yngreølge:

Den såkalla eldreølge ligg ti år fram i tid. Bølge er ein dårleg metafor for ei bølge trekker seg raskt tilbake, men den demografiske utviklinga går over fleire tiår. Bølgemetaforen gir inntrykk av ein tsunami og ein sit att med ei negativ kjensle. Kunsten er å sjå kva ei eldre, ressurssterk lokalbefolkning kan representere og gjere mogleg. Vri tanken frå negativ bølgekraft til positiv seniorkraft, og fokusere på kva ein då gjer !

Medan dei andre kommunane i Sjustjernesamarbeidet ser ut til å få ein relativt liten vekst, får Vanylven og Herøy ein sterk auke i aldersgruppa 80 +. For Herøy aukar eldre over 80 år med mellom 20-40 kvart år, til ein i 2040 har ei dobling i høve 2013-tal. Kommunen har 10 år på å førebu ein kapasitetsauke på personal og bygningar. Dette vert ei sentral utfordring i budsjett- og økonomiplanar.

Dobling i antal eldre over 80 år frå ca 2020 – 2040
(SSB framskrevne folkemengde etter middels nasjonal vekst MMMM pr 2012)



Yngreølge er eit tilsvarandre omgrep som forskarar har innført om den store veksten som har vore i dei norske pleie- og omsorgstenestene siste ti-åra. Veksten så langt har altså ikkje utgangspunkt i den eldre, men den yngre befolkninga.

Arbeidsinnvandring:

Herøysamfunnet har siste åra hatt ein positiv folkevekst, mest grunna arbeidsinnvandring. Integrering og bulyst er sentrale omgrep i denne samanhengen. For tenestene som skal ytast til desse gruppene gjennom heile livet er det særlege utfordringar i forhold til kultur og språk. Der er nye smittevernutfordringar, og utfordringar i samband med haldningar til tenestene og innhaldet i dei.

2.3. SAMHANDLINGSREFORMA

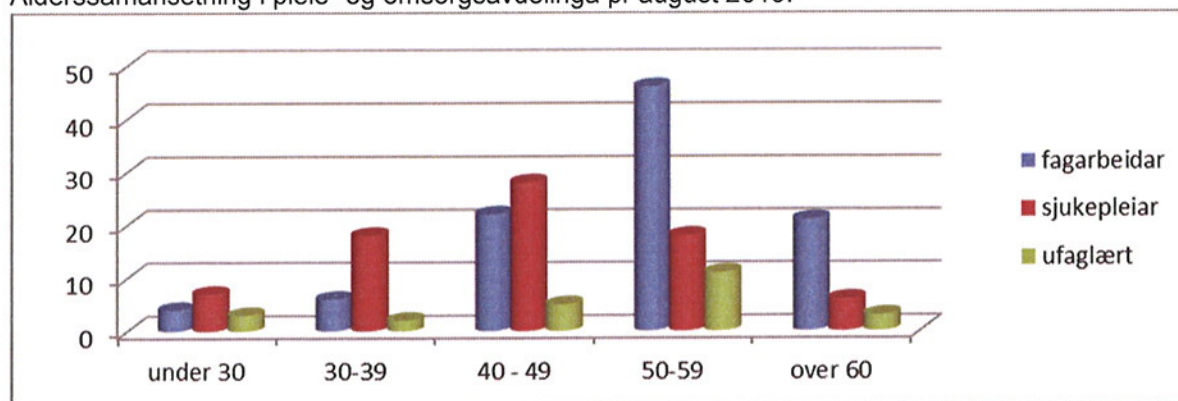
HVPU-reforma, overføring av ansvar for psykiatritenester og no sist samhandlingsreforma har alle gitt kommunane nye helse- og omsorgsoppgåver. Samhandlingsreforma starta offisielt 1. januar 2012 med to nye lover og ei rekkje økonomiske og faglege verkemiddel. Målet med samhandlingsreforma er å førebygge meir, behandle tidlegare og samhandle betre. Pasientar og brukarar skal få tidleg og god hjelp når dei treng det nærast mogleg der dei bur. Dei skal få rett behandling til rett tid på rett stad, gjennom eit heilskapleg og koordinert helse- og omsorgstenestetilbod. Kommunen sine tenester skal spenne frå førebygging til øyeblikkelig hjelp. Trenden er raskare pasientforløp der liggetida på sjukehus vert stadig kortare. Dette får konsekvensar for kommunane sitt tenesteapparat og vi går inn i ei tid med store endringar som vil kreve både evne, tid og vilje til omstilling og innovativ tilnærming.

2.4. REKRUTTERING AV KVALIFISERT ARBEIDSKRAFT

Det er ein generell trend at Norge har aukande utfordringar med å skaffe kvalifisert arbeidskraft innanfor fleire ulike fagområde. Innanfor helse- og omsorgsområdet har ein i Herøy stort sett hatt ei stabil personalgruppe med god kompetanse, både på leiar- og fagnivå. Den framtidige helse- og omsorgstenesta vert annleis enn den vi har i dag. Den demografiske utviklinga med mange eldre og færre yrkesaktive vil føre til både kapasitets- og kompetanseutfordringar. Nokre tradisjonelle yrkesroller som lege og sjukepleiar vil få anna innhald på grunn av ny teknologi og forskyving av ansvarsforhold. Dette vil igjen føre til behov for andre yrkesgrupper enn det vi ser no i omsorgssektoren.

For pleie- og omsorgsavdelinga står ein framfor eit generasjonsskifte når det gjeld hjelpepleiegruppa. Utdanningsinstitusjonane produserer ikkje nok helsefagarbeidarar, så her må ein finne nye arbeidsmåtar og bruke ny kompetanse i tenestene.

Alderssamansetning i pleie- og omsorgsavdelinga pr august 2013.



I pleie- og omsorgsavdelinga er fast stillingsprosent i snitt 50 % stilling, og deltidspromatikken er ei konkret rekrutteringsutfordring. Legetenesta har vore stabil i kommunen i mange år, men dei siste åra har ein hatt ein del utskiftingar og vikarar. Det har og vore eit auka behov for fleire legar på grunn av veksande innbyggjartal og auka offentlege oppgåver i kommunen. Det vil også dei neste åra

verte ein del naturleg avgang, og med det behov for nye og stabile legar. Det er ei utfordring å rekruttere legar som vert verande over tid.

På grunn av dei store endringane i framtidig rekrutteringsbehov, vil kommunen lage ein eigen kompetanse- og rekrutteringsplan, som ein temaplan under helse- og omsorgsplanen.

2.5. INNOVASJON / IMITASJON

For å kunne løyse framtida sine omsorgsutfordringar må kommunane finne nye løysingar, både i organisering av tenestene og i bruken av ny teknologi. Velferdsteknologi er ikkje eit mål i seg sjølv, men kan vere eit virkemiddel i arbeidet med å gi gode pleie- og omsorgstenester. Velferdsteknologi er eit satsingsområde for Herøy kommune, og ein er med i interkommunalt prosjekt for utprøving av GPS og spelteknologi.

I regi av Sjustjernesamarbeidet er innføring av helsenett godt i rute. Elektronisk journal er i bruk ved legesenteret og det vert sendt elektroniske meldingar mellom legesentra og helseføretaket. I samband med påbygginga ved Herøy Helsesenter vil det verte investert i moderne teknisk utstyr til bruk i behandlinga av pasientane, video-konferansar og undervisning knytt opp mot sjukehusa.

Det analoge nettet er på vei ut, og Herøy har tatt i bruk moderne tryggleiksalarmar i januar 2013. I desse ligg der ny funksjonalitet som må byggast ut etter kvart. Det er kjøpt inn moderne PDA til heimetenestene pr. desember 2012. På grunn av IT-tekniske forhold har avdelinga ikkje fått tatt desse i bruk, og siste start- dato er no antyda til hausten 2013.

3. FORSVARLEGE TENESTER

Ifølge helse- og omsorgstenestelova skal tenestene vere forsvarlege, fremje pasienttryggleik og vere av tilfredsstillande kvalitet. I dette ligg det ei vurdering av om pasientane får tenester av tilfredsstillande kvalitet, om tenestene vert gitt i tide, i tilstrekkeleg omfang, om det er verdige tenester, om fagkompetansen er tilfredsstillande, og om tenestene er heilskaplege og koordinerte.

Kravet om forsvarlege tenester er ei rettesnor for alle tenestene som vert ytt. Det ligg i dette at det skal ytast naudsynte tenester om ikkje heilt optimale tenester. Det kan såleis i mange tilfelle vere ei utfordring å yte "dei rette tenestene" av rett omfang - der både kommunen som tenesteytar og pasienten/brukaren som mottakar av tenesta er samde om at det er gitt rette tenester av rett omfang og kvalitet.

Det er viktig i planperioden å få ein størst mogleg konsensus på kva som vil vere forsvarlege tenester innan dei einskilde fagområda. Kommunen har politisk vedtekne tenesteerklæringar på områda institusjonsteneste, heimesjukepleie og praktisk bistand. Desse gir retningsliner for standard, men den enkelte sitt vedtak vert fatta på grunnlag av ei fagleg individuell skjønnsvurdering.

3.1. KVALITETSFORBETRING OG PASIENTTRYGGLEIK

Kommunen har plikt til å drive kontinuerleg med forbetring av kvalitet- og pasienttryggleik. Dette er ein del av kommunen sin internkontroll. Hovudhensikta er å verne pasientane mot å bli påført skade, eller bli utsett for risiko når dei får /søker om helse- og omsorgstenester.

4. TENESTENE

Vi tek utgangspunkt i helse- og omsorgstenestelova kapittel tre og fire, med tenestefokus og ikkje organisasjons- eller avdelingsfokus.

4.1. HELSEFREMJANDE OG FØREBYGGJANDE TENESTER

Nositasjon

Kommunen har ein plan for førebyggjande arbeid for barn og unge. Den dannar eit tverrsektorielt grunnlag for førebyggjande arbeid, og er eit samarbeid mellom helse, tannhelse, barnehage, skule, barnevern, PPT og kultur.

Helsestasjon er eit lavterskeltilbod til alle foreldre og born. Ein har tverrfaglege team frå helse, PPT og barnevern som styrker det førebyggjande arbeidet i skular og barnehagar.

I tråd med samhandlingsreforma har krava til å arbeide meir førebyggjande auka og kommunane har dei siste åra fått fleire nye oppgåver.

Når det gjeld førebyggjande tenester for eldre så har dag- og avlastningstilbod, samt kartleggingsopphald på institusjon eit førebyggjingsaspekt i seg. Demens- og psykiatriteamet er eit tilbod som gir støtte til pårørande, og bidrar til auka livskvalitet for brukaren. Det bidrar til at ein kan vere heime lengst mogleg. Praktisk bistand, saman med ein del andre heimetenester bidrar til at ein kan leve og bu sjølvstendig. Pårørandeskule for pårørande til personar med demens er eit godt tiltak for å førebygge problem og bidra til at ein kan vere lenger heime med demens.

Mål

- Herøyværingen opplever å ha god folkehelse
 - Vi skal innan 2018 ligge på, eller under landssnittet, i det årlege folkehelsebarometeret for teamane helse/sjukdom, levevanar og miljø
 - Kommunen er langt framme på bruk av teknologi og førebyggjer behov for helsetenester og bidrar til eit aktivt og sjølvstendig liv

Strategi

- Førebyggje for å unngå behandling
- Bygge kunnskap om folkehelse

- Løysingsfokus gir ein positiv folkehelsespiral

Tiltak

- Tidleg intervensjon av barn som lever i miljø med vanskelig omsorgssituasjon, som til dømes psykiske problem og rus
- Auka fokus på kosthald og aktivitet
- Foreldrekurs for alle foreldre - også tilrettelagt for innvandrarar
- Styrke skulehelsetenesta
- Auke ressursane til førebyggjande helsearbeid.
- Auke det førebyggjande tilbodet for eldre gjennom oppretting av tverrfaglege team som skal kartlegge behov for teneste og sette inn tiltak i form av kvardagsrehabilitering
- Ta i bruk GPS, spelteknologi, utvide tryggleiksalarm, og utvide bruken av døralarm - også i heimen.
- Aktiv informasjon på relevante språk
- Styrke samarbeidet med frivillige lag og organisasjonar
 - ved årlege samarbeidsmøter
 - betre koordinering av ulike tiltak
- Utvide tilbodet om pårørandeskule til fleire grupper

4.2. SVANGERSKAPS- OG BARSELOMSORG

Nosituasjon

Svangerskaps og barselomsorga vert ivaretatt av jordmortenesta, helsestasjonen og fastlegane. "Helhetlig plan for svangerskap, fødsel og barsel i Midt-Norge" er vedtatt av HMN RHF i november 2010, og er rettleiande for korleis desse tenestene skal vere i Helse Midt Norge. Som eit ledd i samhandlingsstrukturen/avtalen mellom kommunar og Helseføretak er det oppretta eit klinisk samhandlingsutval. Dette organet arbeider med utvikling av prosedyrer og implementering av planen hos aktørane.

Kommunen har jordmor i 50 % stilling. Jordmor samarbeider med fastlegane om omsorga for dei gravide kvinnene. I samarbeid med helsesøstrene tilbyr jordmor foreldreførebuande kurs og heimebesøk til familiar med nyfødde born.

Mål

- Sikre at svangerskap og fødsel skjer på ein naturleg måte, slik at mor si somatiske og psykiske helse vert best mogleg ivaretatt.
- Fosteret blir fødd levedyktig og utan sjukdom eller skade som kunne vore forhindra, oppdaga og behandla.

Strategi

- Rekruttere og behalde god fagkompetanse
- Integrere foreldre og barn i lokale tilbod i barseltida

Tiltak

- Delta i interkommunale fagnettverk

- Informasjon om tilboda tilgjengeleg på dei språk som er mest brukte i kommunen
- Tilby foreldrekurs for alle foreldre - også tilrettelagt for invandrarar

4.3. HJELP VED ULYKKER OG ANDRE AKUTTE SITUASJONAR

Nositasjon

På dagtid er legevaktsansvaret i kommunen delt ved at ein lege frå ytre og ein frå indre har ansvar for kvart sitt område. Kommunen deltek i ei interkommunal legevakt saman med nabokommunen Sande frå kl 15.00 til kl 22.00 alle dagar. Frå kl. 22.00 til kl. 08.00 deltek kommunen i Nattlegevakta i Volda. Legane på vakt samarbeider med Helse Møre og Romsdal om beredskapen. AMK ved Ålesund Sjukehus tek imot meldingar om behov for øyeblikkelig hjelp på tlf. nr. 113. Ved større ulukker/hendingar har ein ein eigen beredskapsplan.

Herøy kommune har ei psykososial krisegruppe som kan aktiverast ved større ulukker der det er behov for hjelp og støtte. Gruppa er ei kjernegruppe samansett av soknepresten, kommuneoverlegen og psykiatrisk sjukepleiar. Det er ein eigen "Plan for psykososial krisegruppe".

Mål

- Når det er påtrengande naudsynt får brukar straks helse- og omsorgstenester
- Innbyggjarane får eit tilbod av høg fagleg kvalitet der den enkelte vert møtt med respekt og omtanke.

Strategi

- Årleg vurdering av den kommunale helse- og omsorgsberedskapen
- Enda betre samarbeid med spesialisthelsetenesta ved akutte situasjonar

Tiltak

- Utvikle det nyetablerte øyeblikkelig hjelp døgntilbodet
- Evaluering av plan for krisehandtering
- Årleg samarbeidmøte med AMK

4.4. UTREDNING, DIAGNOSTISERING OG BEHANDLING

Nositasjon

Kommunen har to legekantor som tilbyr utredning, diagnostisering og behandling av pasientar på dagtid. Herøy legesenter har sju fastlegar og ein turnuslege. Myrvåg legesenter har tre fastlegeheimlar. Ved legevakta tilbyr ein legeteneste som hastar og ikkje kan vente til neste dag. Saman med psykiatritenesta i kommunen kan kommunepsykologen tilby diagnostisering og behandling for psykiske lidningar. Utviklinga i samfunnet er at folk i størst mogleg grad skal få hjelp der dei bur. I dette er heimesjukepleien ein viktig behandlar.

Mål

- Innbyggjarane i Herøy får dei helseteneste dei til ei kvar tid har krav på

Strategi

- Tidleg diagnostisering og behandling ved behov
- Rett behandling til rett pasient

Tiltak

- Tilpasse organisasjonen til endringane som følgje av samhandlingsreforma
- Deltaking i den nasjonale pasienttryggleikskampanjen
- Etablere samarbeid med klinikk for barn og unge i Helse Møre og Romsdal HF
- Oppretting av stilling for kreftkoordinator
- Utvikle den palliative omsorga gjennom felles opplæring for legar og sjukepleiarar
- Vidareføre tiltak i geriatrikompetanseprosjektet
- Interkommunal tverrfagleg kursdag i medikamentbruk i 2014

4.5. SOSIAL, PSYKOSOSIAL OG MEDISINSK HABILITERING OG REHABILITERING

Nosituasjon

Kommunen har eigen fysioterapeut og ergoterapeut til behandling av barn og pasientar ved sjukeheimane. I tillegg er det 7 fysioterapeutar med driftsavtale. Fysioterapeutane er fordelt på to institutt; Herøy fysikalske institutt og Myrvåg fysioterapi. Dei private fysioterapeutane tilbyr behandling til alle innbyggjarane i Herøy kommune.

Gjennom korttidsopphald bidrar omsorgssentra til aktiv trening og rehabilitering. Etter innføringa av samhandlingsreforma har delen av korttidsopphald auka vesentleg. Det er behov for å utarbeide ein ny rehabiliteringsplan som tek omsyn til endra samansetting av befolkninga og set fokus på å hjelpe alle til meistring i eige liv med dei helseutfordringane ein har.

Mål

- Brukaren skal kunne leve eit sjølvstendig liv

Strategi

- Felles haldning: "sjølvhjelp er velhjelp"
- Fokus på tidleg intervensjon for rask tilbakeføring i eige liv, med hjelp til sjølvhjelp framfor behandling

Tiltak

- Ny rehabiliteringsplan med fokus på kvardagsrehabilitering
- Ny habiliteringsplan
- Eablering av tverrfagleg rehabiliteringsteam
- Interkommunal tverrfagleg kursdag om rehabilitering i 2014

4.6. ANDRE HELSE- OG OMSORGSTENESTER

4.6.1. Helsetenester i heimen

Nosituasjon

Herøy kommune har ei godt utbygd heimesjukepleieteneste. I samarbeid med legane og spesialisthelsteneesta kan heimesjukepleien bidra til at folk får vere heime med sjukdomen sin, og til dels vert avansert behandling utført i heimen. Det har vore ei jamn stigning i brukargruppa til heimesjukepleien siste åra, og dette gir no ei kapasitetsutfordring. Dette er i hovudsak knytt til raskare pasientflyt tilbake frå sjukehus, aukande demens blant eldre og aukande behov for palliative tenester.

Kommunestyret har vedtatt ei tenesteerklæring for heimesjukepleie. Denne gir ei rettesnor for standard på teneste, men den einskilde sine individuelle behov skal vurderast etter eige skjønn.

Eigne miljøarbeidarar arbeider med rus i heimane. Kommunen har to psykiatriske sjukepleiarar som delvis utfører sine tenester i heimen.

Kommunen har mange pårørande som stiller opp for sine, og mange som bidrar i frivillig arbeid for å gjere kvardagen betre for andre.

Mål

- Brukar har tryggleik for at han får naudsynte og individuelt tilpassa tenester.
- Kommunen skal bidra til at den enkelte får høve til å leve og bu sjølvstendig

Strategi

- Ha fokus på eit heilskapleg, samordna og fleksibelt tenestetilbod som ivaretar kontinuiteten i tenesta
- Bygge kunnskap om folkehelse og verdien av eigenomsorg
- Bruk av ny teknologi skal gi nye arbeidsmåtar og auka sjølvråderett

Tiltak

- Ta i bruk PDA i løpet av 2013
- Ta i bruk funksjonar i tryggleiksalarmen som fall, - og døralarm
- Tilby ordning med GPS for heimebuande demente
- Opplæring i lovverk knytt til naudsynte og individuelt tilpassa tenester
- Gjennomgang av organisering og arbeidsmåtar sett i høve til brukarar og tilgjengelige ressursar i løpet av 2013/2014

4.6.2. Personleg assistanse, her under praktisk bistand og opplæring og støttekontakt

Nosituasjon

Kommunestyret har vedtatt ei tenesteerklæring for praktisk bistand/heimehjelp. Denne gir ei rettesnor for standard på teneste, men skal skjønnsmessig vurderast opp mot den einaskilde sine individuelle behov.

Brukerstyrt personlig assistanse er ein måte å organisere opplæring og praktisk bistand på. Kommunane har plikt til å ha ordninga, men avgjer sjølv kva tenester den enkelte brukar får tilbod om, og om dei skal organiserast som BPA. Tenestemottakar er arbeidsleiar for eigne faste assistentar og avgjer innafor det tildelte timetalet kva oppgåver assistentane skal utføre og når det skal skje.

Støttekontakt er ei teneste som vert utført av oppdragstakarar, ofte frå brukar sitt nærmiljø

Det er ei utfordring å rekruttere personale til denne type tenester. Dette er i hovudsak personar som ikkje er fast tilsette, men tek meir eller mindre enkeltoppdrag for kommunen. Opplæring og samhandling vert dermed utfordrande.

Mål

- Kommunen skal bidra til at den enkelte får høve til å leve og bu sjølvstendig

Strategi

- Snu trenden slik at tenestene kan settast inn i forkant for å gjere folk meir sjølvhjelpete

Tiltak

- Årlege møte med støttekontaktene
- Sette kvardagsrehabilitering på dagsorden.
- Sikre rekrutteringsgrunnlaget på personalsida. Jamfør kompetanse og rekrutteringsplan

4.6.3. Plass i institusjon, her under sjukeheim

Nosituasjon

Kommunen har to omsorgssenter. Omsorgssentra har tilsaman 103 sjukeheimplassar. Fleire av desse må fornyast, og i tillegg vil det på kort sikt vere behov for ei auke i antal plassar. Ein har dagtilbod på sjukeheimane og i eige dagsenter for personar med demens. Sjukeheimane har eiga kjøkkenteneste med tilbod om matombringning til heimebuande. Kommunen har eige avlastningshusvære for funksjonshemma barn. Kommunen har inntil to døgnplassar for øyeblikkelig hjelp lagt til Myrvåg omsorgssenter.

Kommunen har eit effektivt og fleksibelt system for tildeling av institsjonsplassar og har siste åra ikkje hatt ferdigbehandla pasientar i sjukehus.

Det har over år vore stabil personaldekning på avdelingane. Legedekninga har siste åra derimot ikkje vore tilsvarande stabil og det har vore utfordrande for enkelte avdelingar.

Mål

- Gi tilbud om korttidsopphald med kartlegging, behandling og/eller rehabilitering i institusjon
- Gi tilbud om langtidsopphald til dei som treng omfattande behandling, pleie og omsorg
- Bidra til at den enkelte får høve til å leve sjølvstendig og til å ha eit aktivt og meningsfullt tilvære i fellesskap med andre, og sikre at tenestetilbodet så langt som råd vert utforma i samarbeid med brukaren

Strategi

- Tverrfaglege prosessar for utvikling av det framtidige omsorgstilbodet med fokus på politisk forankring, brukarmedverknad og tverrfagleg samhandling
- Meir fokus på fleirbruk av lokale
- Aktiv bruk av ny teknologi innafor fagfeltet
- Samhandling med pårørande, frivillige lag og organisasjonar og andre faggrupper

Tiltak

- Vurdere funksjonsendring i sjukeheimsavdelingane
- Oppretting av stilling for musikkterapeut
- Bygge ut sjukeheimsplassar med fellesrom for behandling og sosiale møteplassar, også for lokalbefolkninga
- Opplæring i lovverk knytt til naudsynte og individuelt tilpassa tenester
- Vurdere interkommunal løysing for avlastning for born

4.6.4. Avlastningstiltak

Kommunen har avlastningstiltak med tilbud om opphald på institusjon, enten i avlastningshusvære for funksjonshemma born eller på sjukeheim. Avlastning vert også gitt i private heimar. Dei andre deltenestene vil også kunne fungere som avlastningstiltak for pårørande.

4.6.5. Bustadar for vanskelegstilte

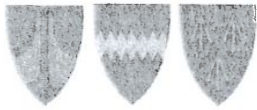
Vi viser her til den bustadsosiale handlingsplanen, som er ein kommunedelplan på line med helse- og omsorgsplanen. Omsorgsbustadar til eldre er ikkje heimla under HOT § 3-7, men kommunen ser heilskapleg på behovet for bustadar med særleg tilpassing og hjelpe- og vernetiltak. Dette vert difor planlagt i ein heilskap gjennom bustadsosial handlingsplan, sjølv om ein samstundes må vurdere samanhengen og forholdstalet mellom omsorgsbustadar og institusjonsplassar.

Delegasjonssaker frå avdelingane

DS 43/13 Kjøp av næringstomter på Mjølstadneset. 24.09.2013 00:00:00 Olympic Holding AS

Referatsaker

Referatsaker



R-fsk

Søre Sunnmøre Landbrukskontor

Landbrukskontor for kommunane Herøy - Ulstein - Hareid

Herøy kommune
Postboks 274
6099 FOSNAVÅG

Hareid kommune
Rådhusplassen 5
6060 HAREID

Ulstein kommune
Postboks 143
6067 ULSTEINVIK

Sunnmøre Kommunerevisjon
Postboks 143
6067 ULSTEINVIK

HERØY KOMMUNE	
RADMANNEN	
Reg.nr. 2013/34	Saksbeh. DRB
20 SEPT. 2013	
Ark kode P	033
Ark kode S	
J.nr.	Dok.nr. 39
Kassasjon	

Telefon : 70 08 60 50
Telefaks : 70 08 60 51
E-post: kontor@landbrukskontoret.no
6080 Gurskøy

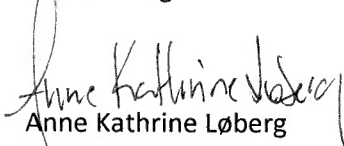
Dykkar ref:

Vår ref: AKL

Dato: 18.09.2013

Vedlagt følger møteprotokoll frå styret for Søre Sunnmøre Landbrukskontor frå møta den 25.04.2013 og 27.08.2013.

Med helsing


Anne Kathrine Løberg
Landbrukssjef

Vedlegg

Søre Sunnmøre Landbrukskontor



Møteprotokoll

Utval: Styret for Søre Sunnmøre Landbrukskontor
Møtestad: Søre Sunnmøre Landbrukskontor
Møteleiar: Gry Olaug Dimmen
Dato: 27.08.2013
Møtestart: 12.45
Møteslutt: 15.45

Faste medlemmer som møtte:

Gry Olaug Dimmen	leiar, representant for Herøy kommune
Jarl Grimstad	nestleiar, representant for Herøy kommune
Hallgeir Teigene	styremedlem, representant for Hareid kommune
Annika Brandal	styremedlem, representant for Hareid kommune
Wenche Osnes Låbakk	styremedlem, representant for Ulstein kommune

Varamedlem som møtte:

Oddny Våge Ulstein	vara for Olav O Dimmen, Ulstein kommune
--------------------	---

Fast medlem med forfall:

Olav O. Dimmen	styremedlem, representant for Ulstein kommune
----------------	---

Frå administrasjonen:

Anne Kathrine Løberg, landbrukssjef

Wenche Osnes Låbakk tok del i møte frå kl 13.30.

13/2013 **Godkjenning av innkalling og sakliste**

Samrøystes vedtak:

Styret godkjenner innkalling og sakliste.

14/2013 **Godkjenning av protokollar frå møte**

Samrøystes vedtak:

Styret godkjenner protokoll frå styremøte 25.04.2013 med oppretting av skrivefeil.

15/2013 **Referatsaker**

Samrøytes vedtak:

Styret tek referatsakene til vitande.

16/2013 **Førebud mogleg møte med rådmennene i eigarkommunane**

Styret drøfta framlegg og tema for møte.

Samrøystes vedtak:

Styret inviterer rådmennene i Herøy, Ulstein og Hareid til felles møte med styret i løpet av hausten.

17/2013 **Registrering av timeføring på prosjekt**

Framlegg frå Annika Brandal:

Styret er samde i å avvente om det skal innførast registrering av timeføring på prosjekt.

Samrøytes vedtak:

Styret er samde i å avvente om det skal innførast registrering av timeføring på prosjekt.

18/2013 **Vurdering av husleige til Allskog**

Framlegg frå Gry Olaug Dimmen:

Styret vedtek å auke husleiga til Allskog i høve til konsumprisindeksen pr 07/2013, jfr punkt 6 i leigeavtalen. Auken gjeld i frå 01.01.2014 og vert avrunda til kr 6.000,-

Samrøytes vedtak:

Styret vedtek å auke husleiga til Allskog i høve til konsumprisindeksen pr 07/2013, jfr punkt 6 i leigeavtalen. Auken gjeld i frå 01.01.2014 og vert avrunda til kr 6.000,-

19/2013 **Tilkopling av alarm**

Framlegg frå Gry Olaug Dimmen:

Styreleiar og landbrukssjef ber om eit møte med huseigar for å legge fram krav om at huseigar tek ansvar for drifting av alarm ved kontoret.

Samrøytes vedtak:

Styreleiar og landbrukssjef ber om eit møte med huseigar for å legge fram krav om at huseigar tek ansvar for drifting av alarm ved kontoret.

20/2013 **Lønnsforhandlingar 2013**

Framlegg frå Gry Olaug Dimmen:
Styret tek saka til vitande og inviterer partane til drøftingsmøte.

Samrøytes vedtak:

Styret tek saka til vitande og inviterer partane til drøftingsmøte.

21/2013 **Justering av disposisjonsfondet**

Framlegg frå Gry Olaug Dimmen:
Styret lar disposisjonsfondet stå uendra.

Samrøytes vedtak:

Styret lar disposisjonsfondet stå uendra.

22/2013 **Budsjett 2014**

Samrøytes vedtak:

Budsjett 2014 for Søre Sunnmøre Landbrukskontor vert godkjent. Budsjettet går i balanse og syner ei omsetning på kr 2 810 500. Etter den prosentvise fordelinga mellom eigarkommunane vert kostnadane for eigarkommunane slik:


Herøy kommune	43 %	1 126 643
Ulstein kommune	29 %	759 829
Hareid kommune	28 %	733 628

23/2013 **Meldingar**

Samrøytes vedtak:

Styret tek meldingane til vitande.

Dragsund 27.08.2013


Anne Kathrine Løberg
landbrukssjef


Gry Olaug Dimmen
styreleiar

Søre Sunnmøre landbrukskontor



Møteprotokoll

Utval: Styret for Søre Sunnmøre Landbrukskontor
Møtestad: Søre Sunnmøre Landbrukskontor
Møteleiar: Gry Olaug Dimmen
Dato: 25.04.2013
Møtestart: 09.40
Møteslutt: 13.15

Faste medlemmer som møtte:

Gry Olaug Dimmen	leiar, representant for Herøy kommune
Jarl Grimstad	nestleiar, representant for Herøy kommune
Olav O. Dimmen	styremedlem, representant for Ulstein kommune
Hallgeir Teigene	styremedlem, representant for Hareid kommune

Varamedlem som møtte:

Einar Nevstad	vara for Wenche Osnes Låbakk
---------------	------------------------------

Fast medlem med forfall:

Annika Brandal	styremedlem, representant for Hareid kommune
Wenche Osnes Låbakk	styremedlem, representant for Ulstein kommune

Varamedlem med forfall:

Anders Riise	vara for Annika Brandal
--------------	-------------------------

Frå administrasjonen:

Anne Kathrine Løberg, landbrukssjef

03/2013 **Godkjenning av innkalling og sakliste**

Samrøystes vedtak:

Styret godkjenner innkalling og sakliste.

04/2013 **Godkjenning av protokollar frå møte**

Samrøystes vedtak:

Styret godkjenner protokoll frå styremøte 18.10.2012 og styremøte 12.03.2013.

05/2013 **Årsmelding for 2012**

Samrøystes vedtak:

Styret godkjenner Årsmelding for 2012.

- 06/2013 **Rekneskap for 2012**
Styret ber om at det for seinare vert sett inn detaljar for førre års drift i rekneskapsoppsettet.
- Samrøytes vedtak:**
Styret godkjenner rekneskap for 2012 slik det ligg føre.
- Rekneskapsmessig mindreforbruk for 2012 vert disponert slik:
- | | |
|---|----------------------|
| Inndecking av underskot i investeringsrekneskapet | kr. 12.119,- |
| <u>Avsetting til disposisjonsfond</u> | <u>kr. 172.146,-</u> |
| Rekneskapsmessig mindreforbruk i 2012 | kr. 184.265,- |
- 07/2013 **Godkjenning av revisjonsmelding for 2012**
- Samrøytes vedtak:**
Styret tek revisjonsmeldinga for 2012 til vitande.
- 08/2013 **Løyving frå disposisjonsfondet**
Samrøytes vedtak:
Styret løyver kr 60 000,- frå disposisjonsfondet til slutføring av ny arkivløyving, ny design på heimesida, nye kontormøblar på eit kontor og til arbeidsplassvurdering av bedriftshelsetenesta Stamina HOT.
- 09/2013 **Påskjøning tilsette**
Saka vart lagt fram utan framlegg til vedtak.
- Påpeiking av feil i saksframlegget frå Olav O. Dimmen. Stillinga til Marianne og Oddvar var statleg dei fyrste 13 åra ikkje dei siste.
- Framlegg frå Jarl Grimstad:
Styret nyttar Herøy kommune sitt reglement for heidring av tilsette. Tilsettingforholdet vert rekna frå tilsettingsdato i eigarkommunane.
- Samrøytes vedtak:**
Styret nyttar Herøy kommune sitt reglement for heidring av tilsette. Tilsettingforholdet vert rekna frå tilsettingsdato i eigarkommunane.
- 10/2013 **Landbruksfagleg tur til Austerrike**
- Framlegg frå Ola O. Dimmen:
Styret løyver fri med løn til dei som reiser. Kostnadane med reisa må kvar enkelt dekkje sjølv.
- Samrøytes vedtak:**
Styret løyver fri med løn til dei som reiser. Kostnadane med reisa må kvar enkelt dekkje sjølv.

11/2013 **Budsjettkontroll pr fyrste kvartal 2013**

Samrøytes vedtak:

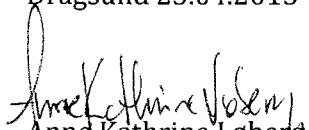
Styret tek budsjettkontroll pr fyrste kvartal 2013 til vitande.

12/2013 **Meldingar**

Samrøytes vedtak:

Styret tek meldingane til vitande.

Dragsund 25.04.2013


Anne Kathrine Løberg
landbrukssjef


Gry Olaug Dimmen
styreleiar