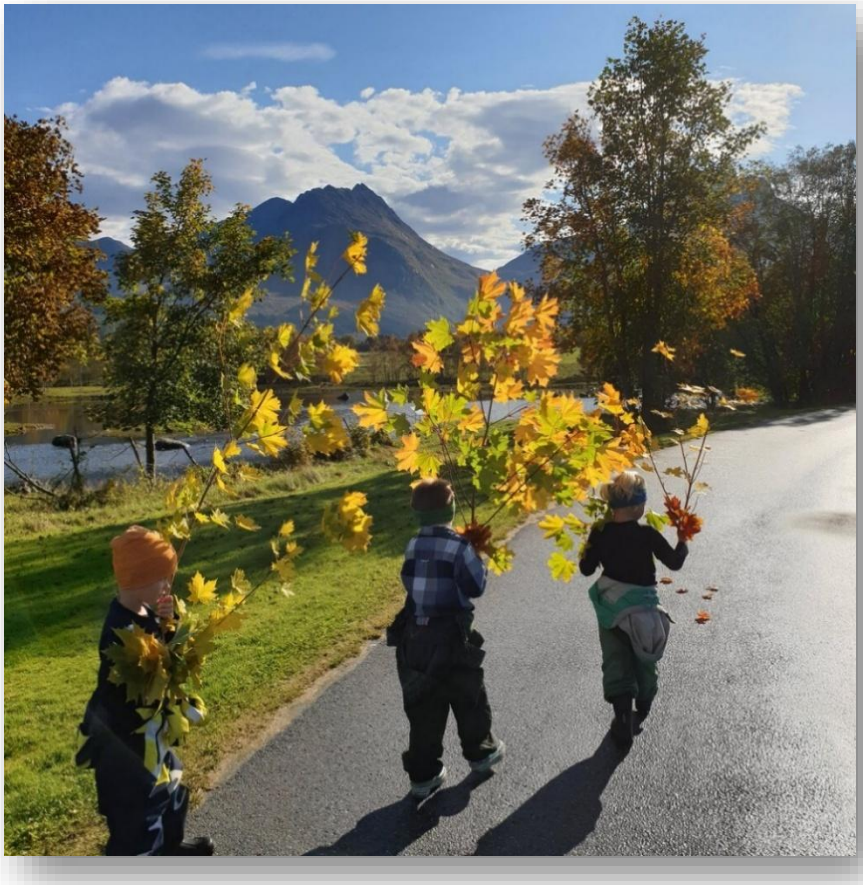
Strategi for trafikksikkerhet 2027-2030

Hustadvika kommune



Høringsutkast, 12. november 2026

Innhold

1. Innledning 4
2. Trafikksikkerhetsarbeid i Norge 5
2.1. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet 5
2.2. Nullvisjonen 6
2.3. Nasjonale føringer 6
Nasjonal tiltaksplan og stortingsmeldinger 6
Barnas transportplan 7
2.4. Fylkesstrategi for samferdsel 2027-2030 7
2.5. Kommunens rolle og ansvar 8
3. Kunnskapsgrunnlag og utfordringsbilde 10
3.1. Trafikksikkerhet – nasjonale mål og utvikling 10
Fokus på økt sikkerhet i veitrafikken 10
Ulykker på vei 11
Motorsykkel og moped 11
Ungdom og unge førere 12
Eldre trafikanter 12
Gående og syklende 12
Viltpåkjørsler 13
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 13
3.2. Utfordringer i Møre og Romsdal 15
Drepte og hardt skadde i trafikken 15
Ungdommens perspektiv på mobilitet og trafikksikkerhet 17
Tilstand og vedlikehold på fylkesvegnettet 17
3.3. Trafikksikkerhet i Hustadvika 18
Hvor bor Hustadvikingen? 18
Pendling og daglige transportbehov 19
Vegnett og trafikkmønster i Hustadvika kommune 20
Barn og unges skoleveg og fritidsreiser 29
Ulykkesstatistikk 32
Viltpåkjørsler 37
Innspill til trafikksikkerhetsstrategien 38

Innspill fra de ulike gruppene 38
4. Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet 43
4.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet 43
4.2. Forankring i kommunale og nasjonale mål 43
4.3. Delmål og strategier 44
Hvordan Hustadvika kommune skal arbeide med trafikksikkerhet 44
5. Strategiske innsatsområder 46
5.1. Trygge skoleveier og nærmiljø 46
5.2. Sikkerhet for gående og syklende 47
5.3. Trygg og ansvarlig trafikantatferd 47
5.4. Trafikksikkerhet og veistandard på fylkesveinettet 48
5.5. Trafikksikkerhet i kommunal planlegging, drift og vedlikehold av kommunale veier, og tjenesteutøvelse 49
5.6. Samarbeid og systematisk trafikksikkerhetsarbeid 50
6. Organisering, oppfølging i HØP og evaluering 50
6.1. Organisering og ansvar 50
6.2. Oppfølging i plan- og budsjettarbeidet (HØP) 51
6.3. Evaluering og revisjon 51
7. Kilder 52
Kommunens dokumenter 52
Andre planer, lover, meldinger, statistikk og rapporter 52

1. Innledning

I kommunal planstrategi for 2024–2027 er det vedtatt at Hustadvika kommune skal utarbeide en strategi for trafikksikkerhet. Hovedformålet er å styrke og samordne kommunens trafikksikkerhetsarbeid, slik at det blir mer systematisk og kunnskapsbasert, og gir et bedre grunnlag for prioriteringer i videre planlegging og økonomiarbeid.

Strategien skal ha hovedfokus på å forebygge trafikkulykker og bidra til trygg ferdsel for alle trafikantgrupper. Den skal beskrive kommunens utfordringsbilde, angi overordnede mål og peke ut prioriterte innsatsområder. Strategien er et overordnet styringsdokument og omfatter ikke alle forhold knyttet til vei, transport og mobilitet.

Kommunen har en viktig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet på flere områder. Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester har kommunen mulighet til å påvirke trafikksikkerheten både gjennom egne tjenester og gjennom planlegging, drift og vedlikehold. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet, og et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom blant annet folkehelsearbeidet og arealplanleggingen.

Hovedutvalg for teknisk, miljø og næring vedtok oppstart av arbeidet med strategi for trafikksikkerhet i Hustadvika kommune 28. mai 2026 (PS 20/2026).

Strategien bygger på nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken, og tar utgangspunkt i nasjonale føringer, blant annet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029, Nasjonal transportplan og kommuneplanens samfunnsdel. Den skal bidra til at nasjonale og regionale mål og føringer blir fulgt opp med utgangspunkt i lokale forhold og utfordringer i Hustadvika kommune.

Arbeidet med strategien er organisert med en administrativ arbeidsgruppe som består av enhetsleder for tekniske tjenester, kommuneplanlegger og folkehelserådgiver. Oppvekst og andre relevante kommunale tjenesteområder involveres etter behov.

Medvirkning og involvering er en viktig del av arbeidet. Skoler og barnehager, foreldreutvalg (FAU), kommunale medvirkningsråd, veimyndigheter, lag og organisasjoner og innbyggere er invitert til å komme med innspill. Trafikksikkerhet var også tema i Politirådets møte 25. august 2026. Hovedutvalg for teknisk, miljø og næring har vært involvert gjennom politiske verksteder i september og oktober 2026.

Medvirkningen vil fortsette i høringsperioden, der innbyggere, organisasjoner, berørte myndigheter og andre interesserte får anledning til å komme med ytterligere innspill til strategiforslaget. Høringsuttalelsene vil bli gjennomgått og vurdert, og relevante innspill vil inngå i det videre arbeidet med strategien fram mot endelig politisk behandling og vedtak.

2. Trafikksikkerhetsarbeid i Norge

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er langsiktig, bredt anlagt og faglig fundamentert. Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei. Den langvarige og målrettede innsatsen, med utvikling av stadig nye virkemidler og satsing på tiltak som har dokumentert effekt, har bidratt til en betydelig reduksjon i antallet drepte og hardt skadde på norske veier.

Det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i Norge startet i 1970[1]. Ulykkestallene på norske veier vokste fra 1950-tallet i takt med bilparken og nådde en historisk topp i 1970 med 560 omkomne i veitrafikkulykker. Samferdselsdepartementet ble ansvarlig for koordineringen av trafikksikkerhetsarbeidet på departementsnivå.

Et bredt, og til dels meget tett, samarbeid mellom offentlige aktører og mellom myndigheter og private aktører står sentralt i det norske trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg til transportsektoren, kreves innsats i justissektoren, helsesektoren, utdanningssektoren og kommunesektoren. En rekke interesseorganisasjoner har også aktive roller i trafikksikkerhetsarbeidet.

En rapport fra Transportøkonomisk institutt fra 2021 (rapport 1816/2021) viser at lavere fart, tiltak på veinettet og sikrere biler er de viktigste årsakene til nedgangen i alvorlige trafikkulykker de siste 20 årene. Andre viktige tiltak er opplæring, informasjon og kampanjevirksomhet.

2.1. Aktører i trafikksikkerhetsarbeidet

Samferdselsdepartementet har gjennom forvaltning av sentrale regelverk og infrastruktur et hovedansvar for trafikksikkerhet på veg. Statens vegvesen har sektoransvaret og skal være initiativtaker, koordinator og pådriver for å nå fastsatte mål for reduksjon av antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Det er i dag et utstrakt tverrsektorielt samarbeid for arbeidet med trafikksikkerhet i Norge. Det fremste eksempelet er Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Tiltaksplanen er et unikt tverrfaglig samarbeid mellom aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet, og sikrer koordinert, helhetlig og kontinuerlig innsats for et felles mål.

I planen konkretiseres nødvendige tiltak for å nå de overordnede målene som settes i Nasjonal transportplan. Tiltaksplanen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og ulike interesseorganisasjoner gitt innspill.

[1] Kilde: Om trafikksikkerhetsarbeidet i Norge på regjeringen.no sine nettsider.

2.2. Nullvisjonen

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i trafikken ble vedtatt i 2001, og har dermed vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i over 20 år.

Nullvisjonen gjelder hele transportsystemet. Utfordringene er imidlertid størst i vegtrafikken, og nullvisjonen har derfor hatt størst betydning her. Den har gitt oss noe å strekke oss etter. Samtidig har den gitt en tydelig retning for innsatsen, og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

2.3. Nasjonale føringer

Arbeidet med trafikksikkerhet bygger på følgende planer og meldinger:

Nasjonal tiltaksplan og stortingsmeldinger

Nasjonal tiltaksplan 2026-2029 er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen.

Planen inneholder 200 målrettede tiltak. Disse skal bidra til at vi når ambisjonen i Nasjonal transportplan 2025–2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte, og at ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Meld. St. 14 nasjonal transportplan 2025-2036 sier noe om hvordan utviklingen av transportsystemet nasjonalt skal skje de neste tolv årene. Planen viderefører regjeringen nullvisjonen og legger opp til maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvorav maks 50 drepte. Ingen skal omkommer i veitrafikken i 2050. “Det overordnede transportpolitiske målet i planen er “Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050”.

Folkehelsemeldingen (2022-2023) ser på trafikkulykker og myke trafikanter. Skadeforebygging og trafikksikkerhet utgjør derfor en sentral del av ansvaret til kommunene. Delen av de drepte og hardt skadde som er syklister er økende. I perioden fra 2019 til 2021 økte tallet på hardt skadde på elektrisk sparkesykkel (små elektriske kjøretøy) betydelig, og da særlig i byer med vesentlig omfang av utleie.

Stortingsmelding 40 Trafikksikkerhetsarbeid – samordning og organisering (2015-2016) legger vekt på at arbeidet med å bedre trafikksikkerheten fortsatt må ha prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken. Meldingen viser til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene allerede er tatt i bruk, og at det må samarbeides mer på tvers dersom ulykkestallene skal reduseres ytterligere.

Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafikksikkert, tilgjengelig og tilpasset alle, og legge til rette for at barn og unge kan leve aktive og selvstendige liv i både byer og lokalsamfunn. God areal- og transportplanlegging skal ivareta barn og unges behov og bidra til trygge omgivelser for ferdsel, lek og aktivitet.

Barn og unge er særlig sårbare i trafikken. Deres fysiske og mentale utvikling, begrensede erfaring og evne til å vurdere risiko gjør at de har behov for særskilt oppmerksomhet i trafikksikkerhetsarbeidet. Trygge skoleveger, sikre krysningspunkter og gode løsninger for gående og syklende er derfor viktige satsingsområder.

I Barnas transportplan understreker regjeringen betydningen av å ivareta barn og unge i transportpolitikken. Regjeringen vil blant annet:

- gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
- prioritere tiltak som bedrer trafikksikkerheten for barn og unge, herunder stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveger og nærmiljøer
- arbeide for nullvisjonen, der ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken

Kommunen skal gjennom planlegging, drift, vedlikehold, trafikkopplæring og samarbeid med foresatte, skoler, barnehager og andre aktører bidra til at barn og unge kan ferdes trygt i trafikken. Hensynet til barn og unge skal være et gjennomgående perspektiv i kommunens trafikksikkerhetsarbeid og ved prioritering av tiltak i planperioden.

2.4. Fylkesstrategi for samferdsel 2027-2030

I Fylkesstrategi for samferdsel 2027–2030 framhever Møre og Romsdal fylkeskommune trafikksikkerhet som et sentralt ansvarsområde som skal prioriteres høyt i alle deler av fylkeskommunens arbeid. Trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes gjennom målrettede tiltak og samarbeid med relevante aktører, med særlig vekt på skoleveier, utforkjøringsulykker og motorsykkelulykker.

Fylkeskommunen legger også vekt på å ivareta fylkesveinettet og sikre et godt og effektivt kollektivtilbud. Samarbeid om fylkesveier og kollektivtransport skal bidra til god framkommelighet, trafikksikkerhet og beredskap. Fylkeskommunen har videre som mål å arbeide for godkjenning som Trafikksikker fylkeskommune.

Disse prioriteringene gir viktige føringer for trafikksikkerhetsarbeidet i Hustadvika, særlig når det gjelder skoleveier og sikkerheten på fylkesveiene.

2.5. Kommunens rolle og ansvar

Hustadvika kommunes trafikksikkerhetsarbeid bygger blant annet på føringene i kommuneplanens samfunnsdel 2020–2032. Her er det fastsatt som mål at kommunen skal ha et trafikksikkert transportsystem som bidrar til et lavutslippssamfunn. Samfunnsdelen framhever blant annet kontinuerlig innsats for trafikksikkerhet, videre utbygging av gang- og sykkelveier og gradvis forbedring av den kommunale veistandarden. Trafikksikkerhet er også en del av kommunens folkehelsearbeid. Trygge omgivelser, gode oppvekstmiljøer og muligheter for fysisk aktivitet og deltakelse i samfunnet er viktige for innbyggernes helse og livskvalitet.

Kommunen har flere roller i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier har den ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på det kommunale veinettet. Som planmyndighet skal kommunen ivareta trafikksikkerhet i areal- og samfunnsplanleggingen, blant annet ved lokalisering av boliger, skoler, barnehager og fritidstilbud. Som skole- og barnehageeier har kommunen et særlig ansvar for å bidra til trygge rammer rundt barnas hverdag, mens kommunen som arbeidsgiver også må ivareta trafikksikkerhet i egen virksomhet og ved transport som utføres på vegne av kommunen.

Et godt trafikksikkerhetsarbeid krever samarbeid på tvers av fagområder og med aktører utenfor kommunen. Hustadvika kommune må derfor samarbeide med blant andre Møre og Romsdal fylkeskommune, Statens vegvesen, Trygg Trafikk, politiet, skoler og barnehager, transportører, frivillige organisasjoner og innbyggere. Dette er særlig viktig fordi mange av de viktigste ferdselsårene i kommunen er fylkesveier, og fordi trafikksikkerhetstiltak ofte krever samordning mellom veimyndigheter og andre berørte aktører. Trafikksikkerhetsstrategien skal bidra til en mer helhetlig og systematisk innsats, med utgangspunkt i lokale utfordringer og behov.



Avfotografering av maleri, malt av elever på SFO, Bud skule

3. Kunnskapsgrunnlag og utfordringsbilde

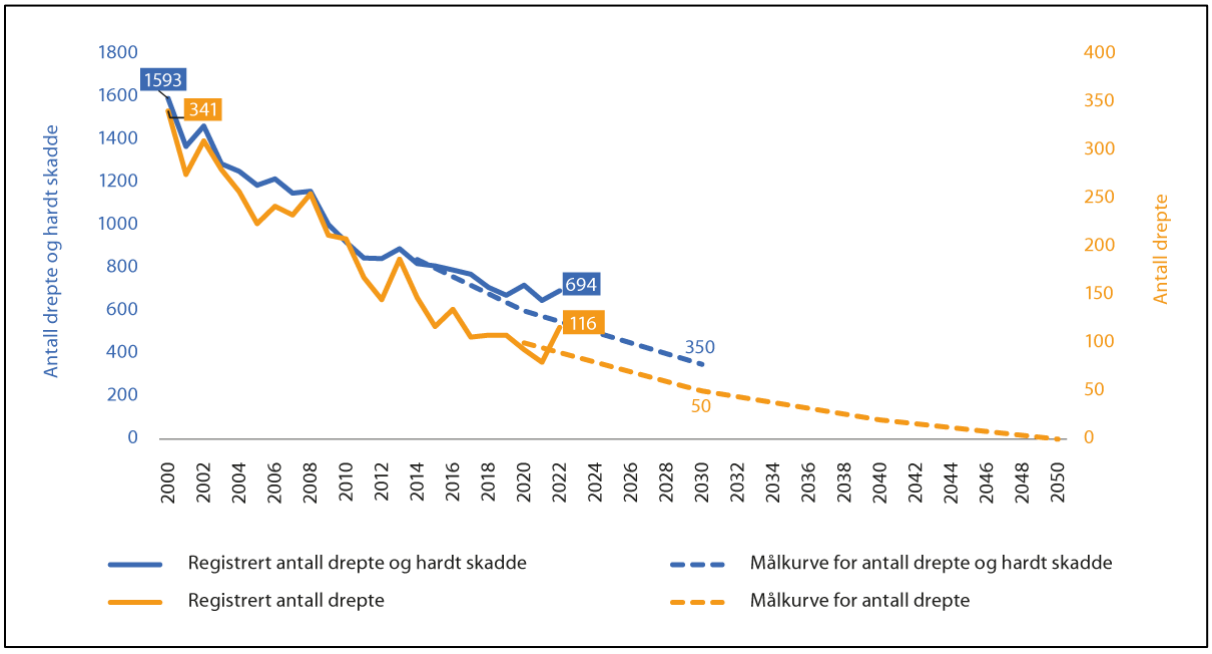
3.1. Trafikksikkerhet – nasjonale mål og utvikling

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Den innebærer at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. I Nasjonal transportplan 2025–2036 er det satt et etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Utviklingen viser at det fortsatt er behov for en betydelig innsats. I 2025 omkom 111 personer i vegtrafikken i Norge, sammenlignet med 87 i 2024. Antallet drepte og hardt skadde økte samtidig fra 665 i 2024 til 751 i 2025. Utviklingen går dermed i feil retning sett opp mot de nasjonale målene. Dette understreker behovet for et målrettet og langsiktig trafikksikkerhetsarbeid på alle forvaltningsnivåer. Tallene i dette kapitlet er fra nasjonal transportplan.

Fokus på økt sikkerhet i veitrafikken

Etappemålet i 2030 innebærer at antall omkomne i veitrafikken skal mer enn halveres i første seksårsperiode. For å oppnå dette vil regjeringen forsterke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet innen kontroll og håndheving, kampanjevirksomhet og målrettede mindre infrastrukturtiltak på strekninger med særlig dokumentert trafikksikkerhetsbehov. Regjeringen vil øke bruken av automatisk trafikkontroll og gjennomføre regelverksendringer for å motvirke uønsket trafikkfarlig adferd på vei.



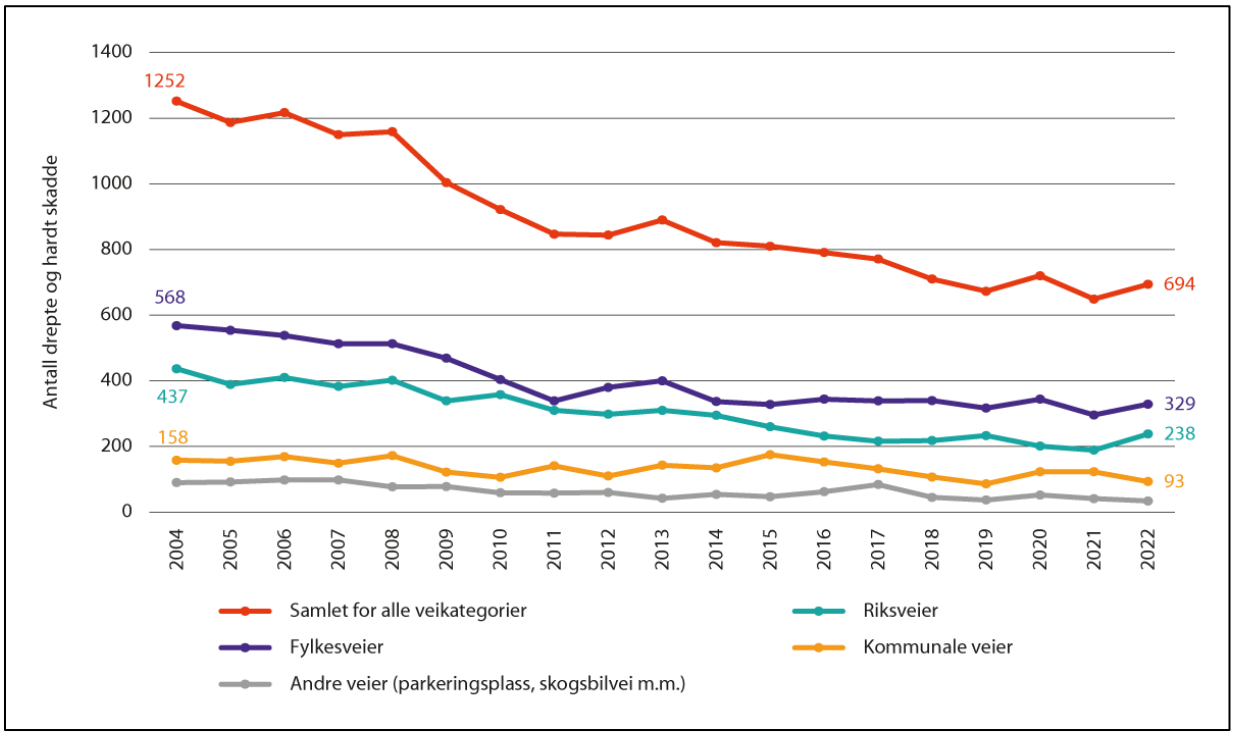
Figur 1: Utvikling antall drepte og hardt skadde, og etappemål for 2030 og 2050 (Kilde: Nasjonal transportplan 2025-2036). Linjediagrammet viser utvikling i antall drepte og hardt skadde fra 2000 til 2022. Antall drepte har gått ned fra 341 til 116 i perioden, mens antall hardt skadde har gått ned fra 1 593 til 694 personer. Figuren viser også målkurve for etappemål for 2030 og 2050.

I planperioden vil regjeringen også vurdere forbud mot varslingstjenester som reduserer effektiviteten av politiets kontrollvirksomhet på vei, og videreføre målrettet innsats rettet mot særskilte ulykkestyper og særlig utsatte trafikantgrupper.

Kontinuerlig arbeid med drift og vedlikehold av veiinfrastruktur er sentralt for trafikksikkerheten. Regjeringens prioritering av vedlikehold, utbedringer og fornying i planperioden skal bidra til økt trafikksikkerhet.

Ulykker på vei

Møte- og utforkjøringsulykker er ulykkestypene med gjennomgående høyest alvorlighet. I perioden 2005–2022 utgjorde møteulykker 36 prosent av dødsulykkene, mens 34 prosent var utforkjøringsulykker. Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet og utforkjøringsulykker på fylkesveinettet. Det er betydelig høyere risiko for trafikkulykker på fylkesveinettet sammenlignet med riksveinettet. På kommunale veier er det i større grad ulykker med syklister og fotgjengere. Utviklingen i drepte og hardt skadde syklister må ses i sammenheng med økt sykling og økt mikromobilitet (som elektriske sparkesykler) i de største byene.



Figur 2: Utvikling i antall drepte og hardt skadde fordelt på veikategori (Kilde: Nasjonal transportplan 2025-2036). Linjediagrammet viser utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 2004 til 2022. Antall drepte og hardt skadde på riksveier har gått ned fra 437 til 238, fylkesveier fra 568 til 329, kommunale veier fra 158 til 93 og andre veier (parkeringsplass, skogsbilvei mv.) fra 90 til 34 personer.

Motorsykkel og moped

Andelen drepte og hardt skadde på motorsykkel har vært på i overkant av 20 prosent av alle drepte og hardt skadde de siste årene. Andelen har økt de siste 30 årene og har

sammenheng med at antallet motorsykler har økt. Sammenlignet med bilførere er risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer i størrelsesorden 25 ganger høyere for de som kjører tung motorsykkel, i størrelsesorden 60 ganger høyere for lett motorsykkel og fire ganger høyere for moped (TØI-rapport 2012/2024). Ut fra blant annet kjørelengde og bruksperiode for motorsykkel og moped i løpet av året (maksimalt 7–8 måneder), utgjør denne trafikantgruppen en uforholdsmessig høy andel av de omkomne og hardt skadde i trafikken. Ulykkesanalyser viser at gjennomsnittsalderen på trafikkdrepte motorsyklister er økende. Utforkjøringsulykker i kurver er den ulykkestypen som forekommer hyppigst.

Ungdom og unge førere

Ungdom har høy risiko for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker, og de er overrepresentert i ulykkesbildet. Dette har sammenheng med manglende erfaring, og at evnen til å oppfatte og tolke risiko ikke er ferdig utviklet. Det var lenge en god ulykkesutvikling blant ungdom i alderen 16–19 år, men den positive utviklingen har stagnert.

Ungdomsulykker med bil er i hovedsak utforkjøringsulykker og møteulykker. De siste par årene har ulykker med flere omkomne økt, og mange av disse har vært ungdomsulykker. I aldersgruppen 16–17 år er ulykker med lett motorsykkel den største utfordringen. De siste fire årene har 45 prosent av de drepte og hardt skadde i aldersgruppen 16–17 år vært førere eller passasjerer på lett motorsykkel.

Utviklingen tilsier behov for å vurdere nye grep og forsterket innsats rettet mot ungdomsulykker. Sentrale virkemidler er trafikantopplæring i skoleverket, russetiltak, tiltak rettet mot lærlinger, kampanjer og tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge førere.

Eldre trafikanter

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd i trafikken er økende for eldre trafikanter, særlig fra fylte 75 år. Aldring reduserer evnen til konsentrasjon, observasjon og behandling av informasjon, som er stadig mer nødvendig i trafikken. Eldre tåler også de fysiske påkjenningene ved ulykker dårligere, og ulykker der eldre er involvert får derfor ofte alvorlig utfall. Andelen personer i aldersgruppen 75 år og eldre vil øke fremover. Sentrale virkemidler for å redusere risikoen for ulykker med eldre trafikanter er å sikre tilfredsstillende helse for førerrett, bruk av kjørevurdering, oppfriskningskurs for eldre bilførere, holdningskampanjer, og universell utforming av trafikksystemer.

Gående og syklende

Gående og syklende er sårbare trafikantgrupper. Basert på politirapporterte personskadeulykker har Transportøkonomisk institutt (TØI) beregnet at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er mer enn fem ganger høyere for fotgjengere og mer enn ti

ganger høyere for syklister per kilometer, sammenlignet med førere av personbil (TØI-rapport 2012/2024). De siste 20 årene har antall fotgjengerulykker gått ned, mens det er registrert økning i sykkelulykker i storbyområdene. Samtidig er det en betydelig underrapportering av hardt skadde i veitrafikkulykker, spesielt for eneulykker på sykkel.

Viltpåkjørsler

Påkjørsler av hjortevilt (elg, hjort, rådyr og villrein) er en trafikksikkerhetsutfordring, både på grunn av belastningene slike ulykker kan medføre for mennesker, og av hensyn til dyrevelferden.

I følge nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 ble ti personer drept og minst 63 personer hardt skadd i perioden 2015–2024 som følge av påkjørsel av dyr. Om lag 90 prosent av personskadene ved dyrepåkjørsler skyldtes påkjørsel av hjortevilt, og av disse var om lag 90 prosent knyttet til elg. Alle dødsulykkene i tiårsperioden skyldtes påkjørsel av elg. Det er en tendens til at antallet drepte og hardt skadde ved dyrepåkjørsler går noe ned. Dette antas i hovedsak å henge sammen med bedre karosserisikkerhet i bilene og flere og bedre førerstøttesystemer.

I tiltaksplanen er påkjørsel av hjortevilt omtalt som et eget tema. Det legges blant annet vekt på å styrke kunnskapsgrunnlaget, gjennomgå skilting av viltfare og utvikle samarbeidet mellom veimyndigheter og lokale viltmyndigheter for å identifisere og følge opp tiltak som kan redusere antallet påkjørsler.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 konkretiserer hvordan nasjonale mål og prioriteringer skal følges opp i planperioden. Planen er utarbeidet i samarbeid mellom en rekke offentlige myndigheter og trafikksikkerhetsaktører og inneholder om lag 200 oppfølgingstiltak fordelt på 14 innsatsområder. Den skal bidra til at Norge når etappemålet i Nasjonal transportplan 2025–2036 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2030, hvorav maksimalt 50 drepte.

Den nasjonale tiltaksplanen bygger på en bred tilnærming til trafikksikkerhetsarbeidet. Innsatsområdene omfatter både risikofaktorer ved trafikantatferd, ulike befolknings- og trafikantgrupper, fysiske forhold ved veinettet og tiltak for å styrke det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet.

De 14 innsatsområdene er:

- **Fart**: Redusere risiko knyttet til høy fart og bidra til at fartsgrensene overholdes.
- **Rus**: Forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand.
- **Beltebruk og riktig sikring av barn**: Øke bruken av bilbelte og sikre at barn er forsvarlig sikret i bil.
- **Uoppmerksomhet**: Redusere risiko knyttet til distraksjon og manglende oppmerksomhet hos førere.

- **Barn**: Ivareta barns særlige behov for trafikksikkerhet, blant annet gjennom trafikkopplæring og tryggere skoleveier og nærmiljøer.
- **Ungdom og unge førere**: Forebygge ulykker blant unge trafikanter, som har høy risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken.
- **Eldre trafikanter**: Ivareta trafikksikkerheten for eldre, både som bilførere og som gående.
- **Gående og syklende**: Legge til rette for trygg ferdsel og redusere risikoen for ulykker, samtidig som det skal være attraktivt å gå og sykle.
- **Motorsykkel, moped og ATV/UTV**: Redusere ulykkesrisikoen for førere av disse kjøretøyene.
- **Næringstransport på vei**: Forebygge alvorlige ulykker med tungtransport og buss, og ivareta sikkerheten til både førere og passasjerer.
- **Investeringer, drift og vedlikehold**: Utvikle og opprettholde et sikkert veinett gjennom investeringer, utbedringer, drift og vedlikehold.
- **Teknologi for bedre trafikksikkerhet**: Utnytte teknologisk utvikling til å forbedre sikkerheten i kjøretøy og transportsystemer.
- **Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter**: Styrke sikkerhetskulturen og forebygge ulykker i forbindelse med arbeid og arbeidsreiser.
- **Arbeid for å styrke kunnskapsgrunnlaget**: Videreutvikle kunnskap og forskning som grunnlag for å prioritere og gjennomføre effektive trafikksikkerhetstiltak.

Innsatsområdene viser at trafikksikkerhet må ivaretas gjennom en kombinasjon av forebyggende arbeid, ansvarlig trafikantatferd, trygge fysiske omgivelser og systematisk oppfølging.

Et sentralt tema i tiltaksplanen er å styrke det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Planen har som mål at minst 300 kommuner skal ha en gyldig trafikksikkerhetsplan ved utgangen av 2029, og at minst 250 kommuner skal være godkjent som Trafikksikker kommune innen 2030. Godkjenningsordningen skal bidra til at trafikksikkerhet ivaretas systematisk på tvers av kommunens virksomheter og integreres i blant annet planlegging, drift og tjenesteutøvelse. Samarbeid mellom kommunale virksomheter, veimyndigheter og andre relevante aktører, samt bruk av kunnskap og erfaringer i prioriteringen av tiltak, er viktige deler av dette arbeidet.

For Hustadvika kommune er flere av de nasjonale innsatsområdene særlig relevante. Dette gjelder blant annet trafikksikkerhet for barn og unge, trygge skoleveier og nærmiljøer, forholdene for gående og syklende, veistandard og vedlikehold samt sikkerhet knyttet til næringstransport. Kommunens bosettingsmønster, avstandene mellom tettstedene, fylkesveienes betydning for både lokal og regional transport og behovet for trygg ferdsel til skole og fritidsaktiviteter gir viktige rammer for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunen kan også påvirke trafikksikkerheten gjennom egen virksomhet og rollen som arealmyndighet. Arealplanlegging og lokalisering av boliger, næringsområder og offentlige funksjoner har betydning for transportbehov, trafikkmengde og hvilke veier som belastes. I tillegg har kommunen ansvar for å ivareta trafikksikkerhet i relevante deler av egen drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse, og for å samarbeide med ansvarlige veimyndigheter om utfordringer på veiområder kommunen ikke selv forvalter.

Denne strategien skal omsette nasjonale mål og føringer til en målrettet innsats med utgangspunkt i lokale utfordringer og kommunens ansvarsområder. Den skal bidra til et mer helhetlig og systematisk trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunens virksomheter og danne grunnlag for kommunens videre arbeid med å oppfylle kriteriene for godkjenning som Trafikksikker kommune.

3.2. Utfordringer i Møre og Romsdal

Drepte og hardt skadde i trafikken

Utviklingen i ulykkestallene i Møre og Romsdal gir grunn til bekymring. Etter en lengre periode med nedgang økte antallet drepte og hardt skadde i trafikken. I 2025 ble 39 personer drept eller hardt skadd i trafikkulykker i fylket. Etter flere år med positiv utvikling fram til 2023 har ulykkesutviklingen i Møre og Romsdal snudd. Både i 2024 og 2025 økte antallet drepte og hardt skadde i trafikken.

I 2025 ble 39 personer drept eller hardt skadd, mot 32 året før. Samtidig økte antallet lettere skadde fra 201 til 240. Utviklingen er bekymringsfull og går i feil retning sett opp mot de nasjonale målene for trafikksikkerhetsarbeidet.

På trafikksikkerhetskonferansen i Molde i oktober 2026 understreket fylkesvegsjefen behovet for å snu utviklingen og samle innsatsen på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.

Fylkesstatistikken viser at fylkesvegnettet dominerer ulykkesbildet. Av de 216 trafikkulykkene som ble registrert i Møre og Romsdal i 2025, skjedde 122 på fylkesveg. Seks av de sju dødsulykkene fant sted på dette vegnettet. De fleste alvorlige ulykkene skjedde på veger med fartsgrense 80 km/t, og førere av personbil utgjorde den største gruppen blant drepte og hardt skadde.

Utforkjøringer er den vanligste ulykkestypen, med 63 registrerte ulykker i 2025. Denne ulykkestypen har også høy alvorlighetsgrad. Ulykker i motgående kjørefelt forekommer sjeldnere, men kan få alvorlige konsekvenser. På fylkesvegnettet er utforkjøringer en særlig utfordring.

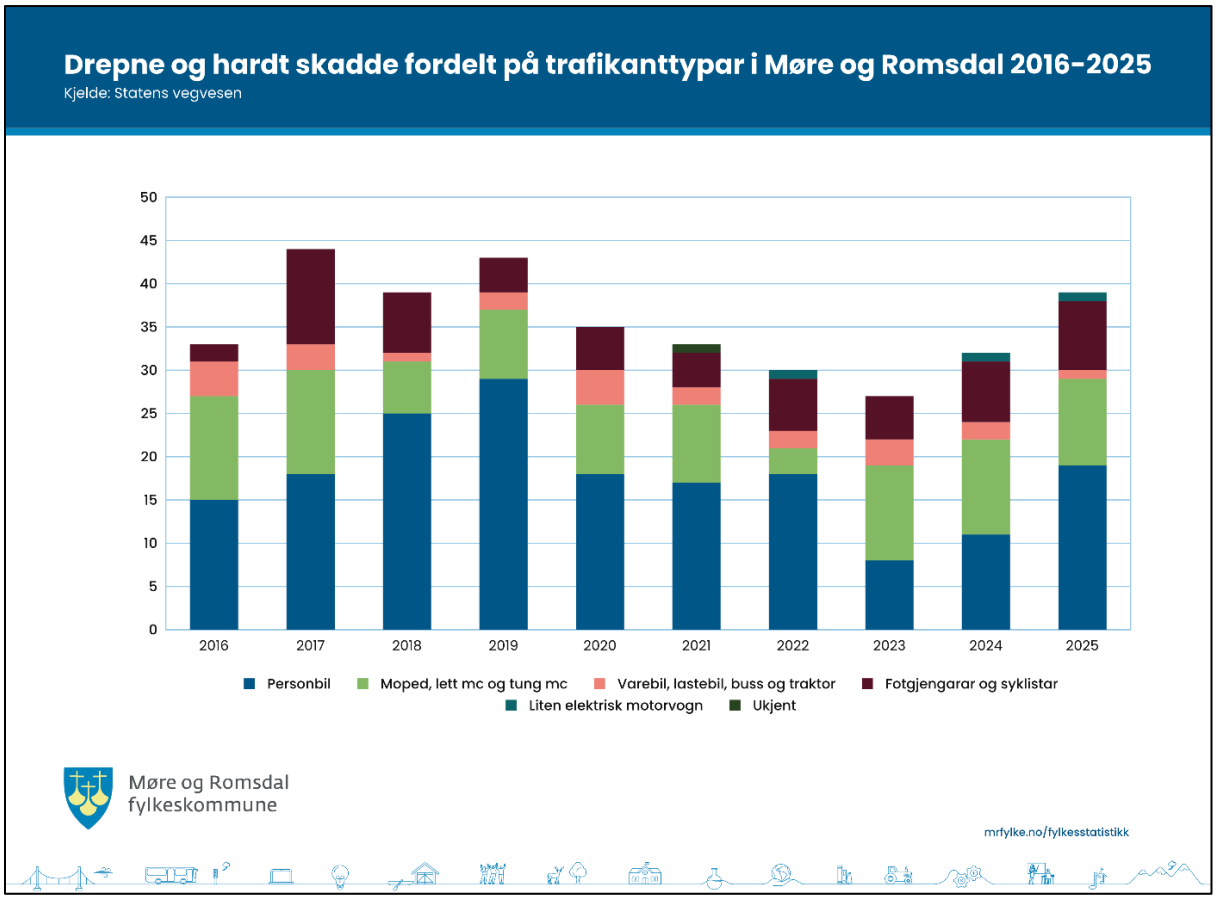
I perioden 2016–2025 ble 87 personer drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker på fylkesvegene i fylket. Til sammenligning var tallet 14 på riks- og europavegene.

Fylkeskommunen peker blant annet på smale veger uten fast vegskulder, dype grøfter, trær og fjell tett inntil kjørebanen og vedlikeholdsetterslep på rekkverk som utfordringer.

Motorsyklister er en annen utsatt trafikantgruppe. Selv om førere og passasjerer på lett og tung motorsykkel utgjør en mindre del av trafikkarbeidet, er gruppen overrepresentert i alvorlige ulykker.

I 2025 ble fire personer drept og seks hardt skadd i ulykker med motorsykkel i fylket. Alle var menn. Fire av de seks dødsulykkene på fylkesvegene i fylket var MC-ulykker. Dette understreker behovet for oppmerksomhet rundt sikkerheten til motorsyklister, både gjennom vegutforming og tiltak rettet mot trafikantenes atferd.

Ulykkene er også ujevnt fordelt gjennom året. Sommermånedene juni, juli og august har flest ulykker, og juni peker seg særlig ut med to drepte og åtte hardt skadde i 2025. Sesongvariasjonene er relevante i et fylke med betydelig sommertrafikk, og viser behovet for å være oppmerksom på trafikksikkerheten også i perioder med økt trafikk og aktivitet på vegene.



Figur 3: Diagrammet viser drepte og hardt skadd fordelt på ulike trafikanttyper i Møre og Romsdal i perioden 2016-2025 (Kilde: Statens vegvesen). Stolpediagrammet viser antall drepte og hardt skadde, fordelt mellom personbil, moped/mc, varebil/lastebil/buss/traktor, fotgjengere/syklister og liten elektrisk motorvogn. Antall drepte og hardt skadde i Møre og Romsdal har gått opp fra 33 i 2016 til 39 i 2025.

Trafikantenes egne valg har stor betydning for ulykkesrisikoen. På trafikksikkerhetskonferansen i Molde i oktober 2026 understreket fylkesvegsjefen at arbeidet med tryggere veger må kombineres med kontroll, opplæring og holdningsskapende arbeid, blant annet knyttet til fart, rus og mobilbruk. Det er også viktig å rette oppmerksomhet mot barn og unge som trafikanter, og mot hvordan voksnes atferd og holdninger påvirker deres valg og vurderinger i trafikken.

Det regionale kunnskapsgrunnlaget viser samlet at trafikksikkerhetsarbeidet må omfatte både fysiske tiltak på vegnettet, forebygging av risikofylt atferd og tiltak rettet mot særlig utsatte trafikantgrupper. For Hustadvika kommune gir dette en viktig ramme for det lokale arbeidet, både når det gjelder trafikksikkerhet på kommunale veger og dialogen med fylkeskommunen om utfordringer på fylkesvegnettet.

Det er nødvendig å rette oppmerksomheten både mot risikoen for alvorlige trafikkulykker og mot tryggheten til gående og syklende i hverdagen. Særlig viktig er det å se på barns skoleveg, trafikksikkerhet ved skoler og barnehager, utrygge krysningspunkter og forholdene langs veger der ulike trafikantgrupper må dele begrenset areal.

Ungdommens perspektiv på mobilitet og trafikksikkerhet

Ungdommens fylkesråd i Møre og Romsdal har løftet fram mobilitet og deltakelse samt trygg skoleveg og bedre trafikksikkerhet som to av fire prioriterte områder i sine innspill til fylkeskommunens budsjettarbeid. Prioriteringene synliggjør betydningen av at barn og unge har mulighet til å komme seg trygt til skole, fritidsaktiviteter og andre sosiale arenaer. Trygg og tilgjengelig transport er viktig for at ungdom skal kunne delta i samfunnet, særlig der avstandene er store og tilbudene er spredt. Dette understreker behovet for å se trafikksikkerhet i sammenheng med mobilitet og deltakelse, og for å legge til rette for trygge skoleveger og gode transportmuligheter for unge. Ungdommens fylkesråd har samtidig understreket at ungdomsmedvirkning må føre til reell påvirkning. Dette synliggjør betydningen av å involvere barn og unge i trafikksikkerhetsarbeidet og følge opp innspillene deres på en tydelig måte.

Tilstand og vedlikehold på fylkesvegnettet

Tilstanden på fylkesvegnettet er en viktig del av det regionale utfordringsbildet for trafikksikkerhet. Ifølge fylkesstatistikken har Møre og Romsdal om lag 3 000 km fylkesveg og 184 km fylkeskommunal gang- og sykkelveg. Fylkeskommunens vegdekkemålinger for 2025 viser at om lag 63 prosent av fylkesvegnettet har tilfredsstillende dekketilstand, mens rundt 37 prosent har dårlig eller svært dårlig tilstand. Dette tilsvarer om lag 1 110 km fylkesveg med et dekke som ikke er tilfredsstillende.

I 2025 ble det lagt asfalt på 115 km fylkesveg, inkludert 15 km med forsterking av veg. Dette tilsvarer knapt fire prosent av fylkesvegnettet. Med en gjennomsnittlig levetid for asfaltdekke på om lag 15 år vil dagens asfalteringstakt, dersom den videreføres, gi en

beregnet reasfalteringssyklus på rundt 26 år. Fylkeskommunen peker derfor på at det må asfalteres betydelig mer hvert år for å øke andelen veger med tilfredsstillende dekke.

Vedlikehold og tilstand på fylkesvegnettet er relevant for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet, særlig der vegforholdene påvirker framkommelighet og trygghet for ulike trafikantgrupper. Sammen med utfordringer knyttet til vegbredde, manglende vegskulder, sideterreng og rekkverk viser dette behovet for fortsatt oppmerksomhet rundt tilstanden på fylkesvegene. For Hustadvika kommune er dette også relevant i dialogen med Møre og Romsdal fylkeskommune om vedlikehold, utbedringer og trafikksikkerhetstiltak på veger som kommunen og innbyggerne er avhengige av.

3.3. Trafikksikkerhet i Hustadvika

Trafikksikkerheten i Hustadvika påvirkes av kommunens bosettingsmønster, veinett, transportbehov og geografiske utstrekning. Kommunen har både tettsteder med lokale sentrumsfunksjoner og spredt bebyggelse der avstandene mellom boliger, arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter ofte er større. Dette gir ulike behov for tilrettelegging og ulike utfordringer knyttet til trafikksikkerhet.

I dette kapitlet beskrives forhold som har betydning for trafikksikkerheten i kommunen, herunder bosetting og pendling, veinett og trafikkmønster, tilrettelegging for gående og syklende samt ulykkesutvikling over tid.

Hvor bor Hustadvikingen?

Hustadvika kommune ligger i Møre og Romsdal fylke, ytterst på Romsdalshalvøya. Nabokommunene er Aukra, Averøy, Molde og Gjemnes, og kommunesenteret ligger i Elnesvågen. Kommunen hadde 13 620 innbyggere per 1. juli 2026.

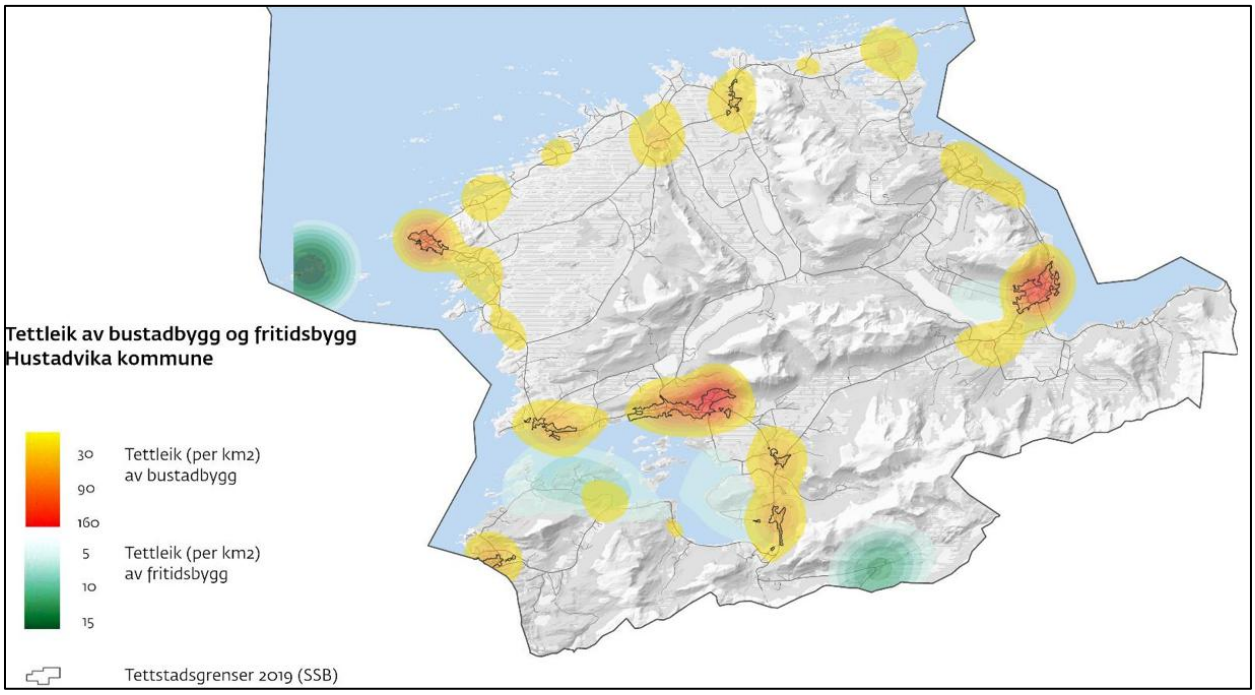
Kommunen består av flere tettsteder, bygder og grender med sterk lokal identitet og tilhørighet.

En stor del av bebyggelsen ligger langs kysten, men det er også spredt bosetting i andre deler av kommunen. Dette gir et variert bosettingsmønster, med ulike avstander til skoler, arbeidsplasser, handel, offentlige tjenester og fritidsaktiviteter.

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) er et tettsted en hussamling med minst 200 bosatte, der avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 meter. Tettstedsgrensene endres over tid i takt med befolkningsutvikling og utbygging. Etter SSBs definisjon har Hustadvika kommune følgende tettsteder, fra nord mot sør langs kysten: Eide, Farstad, Bud, Tornes, Elnesvågen, Moa, Malmefjorden og Jendem.

Om lag 53 prosent av innbyggerne i Hustadvika bor i tettsteder. Til sammenligning bor 83 prosent av innbyggerne i Molde kommune i tettsteder. Forskjellen illustrerer at Hustadvika har en større andel spredt bosetting. Dette har betydning for

trafikksikkerhetsarbeidet, fordi avstandene til daglige gjøremål og fritidsaktiviteter kan være større, og flere kan være avhengige av bil eller andre motoriserte transportmidler.



Figur 4: Kart over Hustadvika kommune som viser tettheten av boliger og fritidsboliger samt tettstedsgrenser etter SSBs definisjon. Kilde: Møre og Romsdal fylkeskommunes kommunestatistikk 2025.

Bosettingsmønsteret påvirker hvilke transportmuligheter innbyggerne har i hverdagen. I tettstedene kan korte avstander gi gode muligheter for å gå og sykle, forutsatt at det finnes trygge og sammenhengende forbindelser.

I områder med spredt bebyggelse og større avstander vil behovet for motorisert transport ofte være større. Trafikksikkerhetsarbeidet må derfor ivareta ulike behov i hele kommunen, fra trygge gang- og sykkelforbindelser i tettstedene til sikre skoleveier, bussholdeplasser og forbindelser til lokale møteplasser i bygder og grender.

Pendling og daglige transportbehov

Hustadvika har en arbeidsplassdekning på under 70 prosent. Det innebærer at antallet arbeidsplasser i kommunen er lavere enn antallet sysselsatte bosatt i kommunen, og at mange innbyggere pendler til arbeid i andre kommuner.

Ifølge fylkeskommunens kommunestatistikk for Hustadvika kommune, pendlet 2 046 personer fra Hustadvika til Molde (tall per fjerde kvartal 2025). I tillegg pendlet henholdsvis 135 personer til Averøy, 150 til Aukra og 140 til Kristiansund. Samtidig pendlet 545 personer fra Molde til Hustadvika, 100 fra Averøy, 77 fra Aukra og 64 fra Kristiansund.

Pendlingen viser at Hustadvika er en del av et regionalt arbeidsmarked, der mange daglige reiser går mellom kommunen og nabokommunene. Dette bidrar til trafikk på

hovedveiene inn og ut av kommunen, særlig i forbindelse med arbeidsreiser. Også reiser til skole, fritidsaktiviteter, handel og offentlige tjenester inngår i det samlede transportbehovet.

Det regionale reisemønsteret understreker betydningen av et trafikksikkert veinett og gode løsninger for alle trafikantgrupper. Samtidig er det viktig å se trafikksikkerheten i sammenheng med hvordan boliger, arbeidsplasser, skoler og andre funksjoner lokaliseres, og hvilke muligheter innbyggerne har til å gå, sykle eller reise kollektivt på hele eller deler av strekningen.

Transportmuligheter har også betydning for deltakelse i sosiale fellesskap. Et begrenset kollektivtilbud, særlig på kvelder og i helger, kan gjøre det vanskelig for innbyggere uten tilgang til bil å delta i fritidsaktiviteter, kulturtilbud og andre sosiale møteplasser. Dette gjelder særlig ungdom og eldre, og kan bidra til ensomhet og utenforskap. Muligheten til å komme seg trygt til og fra slike arenaer er derfor en del av arbeidet med å utvikle gode og inkluderende lokalsamfunn.

I trafikksikkerhetsarbeidet er det viktig å være oppmerksom på hvordan transportbehovene til ulike grupper kan ivaretas, og hvordan trygge veier, gang- og sykkelforbindelser og gode kollektivløsninger kan bidra til økt deltakelse og tilgjengelighet.

Vegnett og trafikkmønster i Hustadvika kommune

Hustadvika kommune har et veinett som skal ivareta både lokale og regionale transportbehov. Fylkesveiene er viktige ferdselsårer for innbyggernes daglige reiser, pendling, skoletransport og næringstransport. Samtidig har kommunen et omfattende nett av kommunale veier som gir tilgang til boliger, skoler, fritidsaktiviteter og andre lokale steder.

Trafikkbildet i kommunen er sammensatt og preges av lokaltrafikk, pendlertrafikk, tungtransport og turisttrafikk. Trafikkmengde og trafikksammensetning varierer mellom ulike deler av kommunen og gjennom året. På enkelte strekninger møtes trafikanter med ulike behov, blant annet personbiler, tunge kjøretøy, bobiler, turbusser, syklister og gående. Dette stiller krav til veiutforming, siktforhold, fartsnivå og tilrettelegging for ulike trafikantgrupper.

Flere av fylkesveiene har en viktig regional funksjon. De knytter Hustadvika til nabokommunene og inngår i transportsystemet for næringslivet i regionen. Samtidig fungerer mange av de samme veiene som lokal skolevei og ferdselsåre for gående og syklende. Når regionale transportbehov og lokale ferdselsbehov møtes på veier med begrenset bredde eller varierende standard, kan det oppstå trafikksikkerhetsutfordringer.

Trafikkmengde på hovedvegnettet

Årsdøgntrafikk (ÅDT) angir gjennomsnittlig antall kjøretøy som passerer et punkt på veien per døgn i løpet av året. Tallene gir en indikasjon på trafikkbelastningen og viser forskjeller mellom de sentrale veiforbindelsene i kommunen. Alle tall for årsdøgntrafikken finner en på Statens vegvesen sine vegkart.

Følgende strekninger har registrert ÅDT:

Veistrekning	ÅDT 2025
Fv. 64, gjennom Tussentunnelen fra Molde	7 420
Fv. 64, Malmefjorden–Moaskiftet	8 430
Fv. 64, Moaskiftet–Nås	3 480
Fv. 663 gjennom Elnesvågen	6 430
Fv. 64 gjennom Eide sentrum	2 700
Fv. 64 fra Eide sentrum til Lyngstad	2 370
Fv. 64, fra Averøya over bruene til Vevang	2 160
Fv. 532, Storlandsvegen mellom Eide og Høgset	1 190
Fv. 529, fra Malmeskiftet til Aureosen	1 400
Fv. 663 fra Skotten til Farstad	1 510
Fv. 6060, Hustad–Bud	1 200

Figur 5: tabell som viser årsdøgntrafikken på utvalgte veistrekninger i Hustadvika kommune. Kilde: Statens vegvesen

Tallene viser at trafikkbelastningen varierer betydelig mellom de ulike veistrekningene. Fv. 64 gjennom Malmefjorden og mot Moaskiftet og Fv. 64 gjennom Tussentunnelen har høyest ÅDT blant strekningene som er omtalt her. Også Fv. 663 gjennom Elnesvågen har betydelig trafikk.

Høy trafikkmengde kan gi utfordringer der mange trafikanter skal dele begrenset veiareal, krysse veien eller ferdes langs den. Samtidig kan veier med lavere ÅDT ha vesentlige trafikksikkerhetsutfordringer dersom de er smale, har høy fartsgrense eller mangler tilrettelegging for gående og syklende. Trafikkmengden må derfor vurderes sammen med veiens utforming, fartsnivå, trafikksammensetning og funksjon.

Sentrale fylkesvegstrekninger

Atlanterhavsvegen – mellom Bud og Vevang

Atlanterhavsvegen har status som nasjonal turistveg og tiltrekker seg besøkende fra både Norge og utlandet. Veien har samtidig en viktig funksjon for lokal ferdsel, arbeidsreiser og skoletransport.

Trafikkbildet preges blant annet av bobiler, turbusser, personbiler og syklister, med betydelig sesongvariasjon.

ÅDT varierer langs de aktuelle veistrekningene. På Fv. 64 fra Averøya over bruene til Vevang er ÅDT oppgitt til 2 160. På veien fra Skotten til Farstad er ÅDT 1 510, mens Fv. 6060 mellom Hustad og Bud har en ÅDT på 1 200.

På deler av veinettet er veien smal og har begrenset standard. Kombinasjonen av varierende trafikkmengde, ulik trafikksammensetning og begrenset plass kan skape utfordringer for trafikksikkerheten, særlig der større kjøretøy møter syklister og andre trafikanter som har liten beskyttelse.

Fylkesveg 532 – Strandvegen/Storlandsvegen

Fylkesveg 532 mellom Eide og Høgset i Gjemnes kommune er en viktig forbindelse mot Nordmøre og videre mot Trøndelag. Veien har også betydning for sjømatnæringen, steinindustrien og annen næringsvirksomhet med omfattende transportbehov. ÅDT for 2025 er oppgitt til 1 190.

Strekningen har partier som er smale og svingete, med varierende veistandard. Tungtransporten inngår i et trafikkbilde der også lokaltrafikk og andre trafikantgrupper ferdes. Veiens utforming og standard er derfor relevante forhold i vurderingen av trafikksikkerheten.

Fylkesveg 529 – Sørsidevegen

Fylkesveg 529 mellom Malmefjorden og Jendem, ved grensen til Aukra kommune, er en viktig forbindelse for pendling og regional transport. Trafikken er knyttet til arbeidsreiser mellom kommunene og aktivitet i industri- og energirelatert virksomhet i regionen. På strekningen fra Malmeskiftet til Aureosen er ÅDT oppgitt til 1 400.

Veien har betydning både for regional framkommelighet og for lokal ferdsel. Utviklingen i arbeidsmarkedet og næringsaktiviteten i regionen påvirker transportbehovet. Det er derfor relevant å følge utviklingen i trafikkmengde og kjøretøysammensetning, samt forholdene for gående og syklende.

Fylkesveg 663 - Elnesvågen sentrum

Fylkesveg 663 går gjennom Elnesvågen sentrum og er en viktig ferdselsåre for både gjennomgangstrafikk og lokal trafikk. ÅDT er oppgitt til å være 6430. Langs strekningen ligger det sentrumsfunksjoner på begge sider av veien. Hovedtyngden av handelen ligger på nordsiden, mens det på sørsiden blant annet er boliger, sykehjem og kulturskole. Dette medfører at veien også må krysses i forbindelse med handel, daglige gjøremål og tilgang til ulike tjenester og aktiviteter.

Kombinasjonen av trafikk gjennom sentrum og mange lokale målpunkt gir behov for særlig oppmerksomhet på trafikksikkerheten for gående og syklende. Krysningsmuligheter, fartsnivå, belysning og forholdene langs veien er viktige faktorer for trygg ferdsel, spesielt for barn og unge, eldre og andre med behov for ekstra tilrettelegging. Trafikksikkerheten gjennom sentrum må derfor ses i sammenheng med tilgjengeligheten til sentrumsfunksjonene og behovet for at alle trafikantgrupper skal kunne ferdes trygt.

Tungtransport og næringstrafikk

Hustadvika har næringsvirksomhet som genererer betydelig transport på vei. Sjømatnæringen, steinindustrien og tilknyttet næringsvirksomhet er avhengige av transportforbindelser til regionale knutepunkt, havner og videre transportkorridorer.

Tungtransporten er en nødvendig del av næringslivets aktivitet, men innebærer også særlige hensyn i trafikksikkerhetsarbeidet. Store kjøretøy har andre krav til svingradius, sikt og stopplengde enn personbiler. På smale veier og i områder der tungtrafikk møter gående og syklende, er det derfor viktig å vurdere hvordan veiutforming, fartsnivå og trafikkmengde påvirker sikkerheten.

Trafikkmønster, veiforhold og arealbruk

Hustadvika har et sammensatt trafikkbilde der lokale og regionale transportbehov møtes. Pendling, skoletransport, næringstrafikk og reiseliv bidrar til trafikk på de samme veiene, men med ulike mønstre og variasjoner gjennom døgnet og året.

Flere av fylkesveiene har både regional transportfunksjon og betydning for lokal ferdsel. Trafikkmengden er særlig høy på enkelte hovedveier og gjennom sentrale tettsteder. På strekninger med smal veibane og begrenset veistandard kan det oppstå utfordringer når tungtransport, turisttrafikk og lokaltrafikk møtes, særlig der gående og syklende ferdes langs veien eller må krysse den.

ÅDT-tallene gir et nyttig bilde av trafikkbelastningen, men er ikke alene tilstrekkelige for å vurdere trafikksikkerheten. For å identifisere de viktigste utfordringene i kommunen må trafikkmengden ses i sammenheng med blant annet fartsnivå, ulykkesstatistikk, veiutforming, tungbilandel og tilgjengelighet for gående og syklende.

For trafikksikkerhetsarbeidet er det derfor viktig å se veinettet i sammenheng med hvor folk bor, hvor de reiser, og hvilke muligheter de har til å ferdes trygt til fots, på sykkel eller med andre transportmidler. Det er også viktig å skille mellom utfordringer på fylkesveinettet, som i hovedsak ligger under fylkeskommunens ansvarsområde, og forhold kommunen selv kan påvirke gjennom arealplanlegging, kommunale veier, trafikksikkerhetstiltak og samarbeid med andre veieiere.

Som arealmyndighet har kommunen også en viktig mulighet til å påvirke framtidige trafikkmønstre gjennom kommuneplanlegging og lokalisering av nye utbyggingsområder. Ved å vurdere plassering av næringsområder, boliger og andre funksjoner i sammenheng med eksisterende veinett, kollektivtilbud og mulighetene for å gå og sykle, kan kommunen påvirke hvor trafikken oppstår, hvor mye transport som genereres, og hvilke veier som belastes.

Lokalisering av næringsvirksomhet med stort transportbehov kan for eksempel få konsekvenser for tungbiltrafikken på veier som allerede har utfordringer knyttet til veistandard eller trafikksikkerhet. Kommunen bør derfor legge vekt på trafikksikkerhet og

transportbehov når framtidige arealformål vurderes og prioriteres. Dette gir ikke kommunen kontroll over alle trafikkforhold, men er et viktig virkemiddel for å forebygge framtidige utfordringer og legge til rette for trygg ferdsel for alle trafikantgrupper.

Gang- og sykkelveger langs fylkesvegene

Det er etablert gang- og sykkelveier langs flere fylkesveier i Hustadvika kommune. Tilbudet er likevel ikke sammenhengende på alle strekninger, og flere steder mangler det forbindelser mellom eksisterende gang- og sykkelveier.

Langs fv. 532 (Strandvegen) er det i hovedsak ikke etablert gang- og sykkelvei, med unntak av strekningen fra Vasskorvegen til Eidevegen, en strekning på omtrent 2,2 km. Gjennom Eide sentrum er det gang- og sykkelvei fra Nås til Silnesvegen (ca. 8 km). Det er også sammenhengende gang- og sykkelvei langs fv. 64 fra Øygarden til Årsbogen (ca. 9,5 km).

Langs nasjonal turistveg mellom Vevang og Bud mangler det lengre strekninger med gang- og sykkelvei. Langs fv. 6060 (Hustadvegen) mellom Farstad og Hustad er det etablert gang- og sykkelvei (ca. 3,5 km), men det mangler en strekning på om lag 300 meter fra Hustadvegen 30 til krysset ved Farstadvegen. På Bergset er det etablert en kort strekning på om lag 400 meter, og mellom Bergset og Bud er det gang- og sykkelvei på knappe 2 km.

Gjennom Bud sentrum er det gang- og sykkelvei, mens det mangler en forbindelse fra gravstedet til Gule. Videre er det sammenhengende gang- og sykkelvei langs fv. 664 fra Gule til Eidemsskiftet, og langs fv. 663 gjennom Elnesvågen til Moaskiftet. Fra Moaskiftet langs fv. 64 til Kolbergvegen i Malmefjorden er det også sammenhengende gang- og sykkelvei.

Mellom Kolbergvegen og gang- og sykkelveien fra Nedre Julsvang mangler det en strekning på om lag 650 meter fram til krysset ved fv. 6232 (Malmedalsvegen). Dette innebærer at det ikke er sammenhengende gang- og sykkelvei mellom disse strekningene.

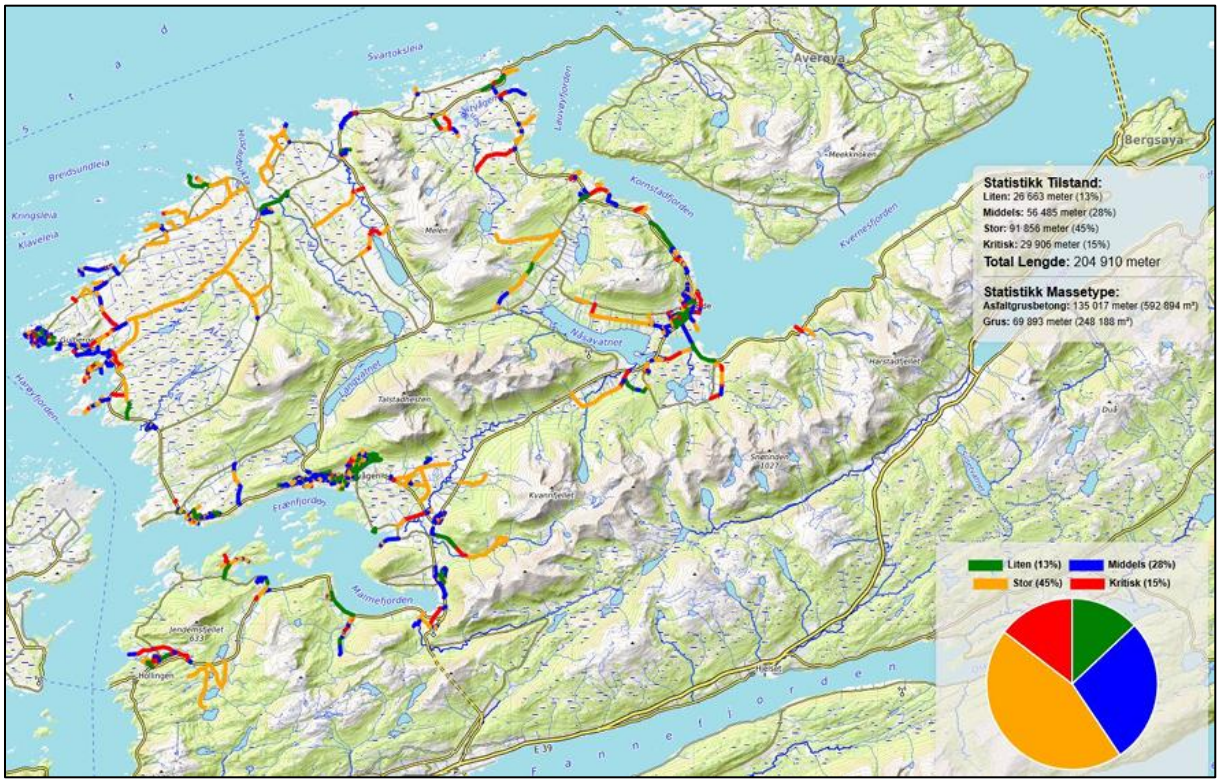
Langs fv. 529 (Sørsidevegen) i Malmefjorden er det etablert gang- og sykkelvei fra Holsvegen til svingen ved Sommarnes, en strekning på om lag 2 km. I Aureosen er det i tillegg etablert en kortere strekning på om lag 700 meter.

Samlet viser oversikten at det finnes gang- og sykkelveier langs flere sentrale veistrekninger i kommunen, men at tilbudet flere steder er oppstykket. Manglende forbindelser kan gjøre det vanskeligere å ferdes trygt til fots eller på sykkel mellom boligområder, tettsteder, skoler og andre viktige målpunkt. Behovet for sammenhengende forbindelser bør derfor inngå i vurderingen av trafikksikkerhetsutfordringene i kommunen.

De kommunale vegene – drift, vedlikehold og trafikksikkerhet

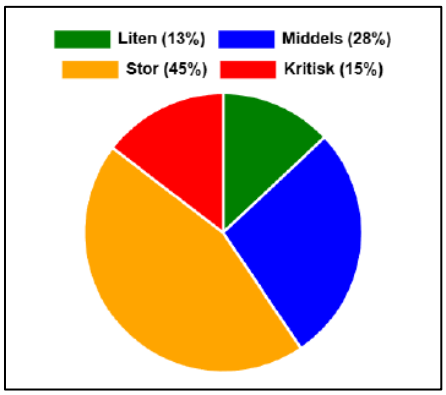
Hustadvika kommune har et omfattende kommunalt veinett som skal ivareta behovene til ulike trafikantgrupper og sikre tilgang til boliger, skoler, fritidsaktiviteter og andre lokale målpunkt. Drift og vedlikehold av veinettet er viktig for å opprettholde trafikksikkerhet og framkommelighet.

I rapporten Forvaltning av det kommunale vegnettet i Hustadvika kommune fra januar 2023 dokumenteres det at vedlikeholdstiltak i 2021 og 2022 førte til en forbedring av veidekkenes tilstand. Samtidig var det fortsatt et betydelig vedlikeholdsbehov. Etter dekksesongen 2022 var om lag 12 km kommunal vei registrert med kritisk dekketilstand, mens rundt 28,5 km asfaltert kjørevei hadde stor skadegrad.



Figur 6, 7 og 8: Dekketilstanden i 2022, kilde: Hustadvika kommune

Tall for 2022:



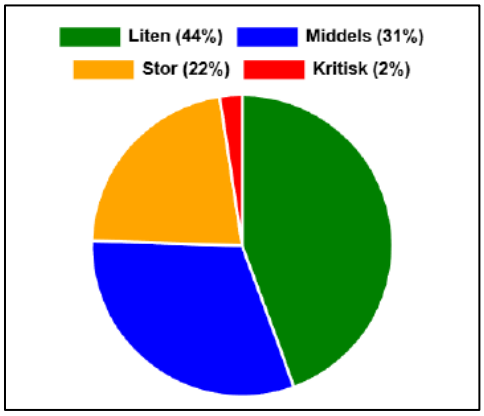
Statistikk Tilstand:
Liten: 26 663 meter (13%)
Middels: 56 485 meter (28%)
Stor: 91 856 meter (45%)
Kritisk: 29 906 meter (15%)
Total Lengde: 204 910 meter

Statistikk Massetype:
Asfaltgrusbetong: 135 017 meter (592 894 m²)
Grus: 69 893 meter (248 188 m²)

Det har vært arbeidet systematisk med oppgradering av dekketilstand i perioden etter 2022 og tilstand med kritisk tilstand er endret fra 15% i 2022 helt ned til 2% nå i 2026. Samtidig så er tilstandene med stor skade endret fra 45% i 2022 til 22% i 2026. Dette har vært mulig å gjennomføre med en hovedplan for vei i bunnen og ekstra bevilgninger fra kommunestyret.

Det har også vært arbeidet aktivt med utskifting av kommunens gatelysnett. Det aller meste av gatelysnettet langs kommunale veger og gangveger er nå oppgradert med LED belysning i perioden 2020 – 2026.

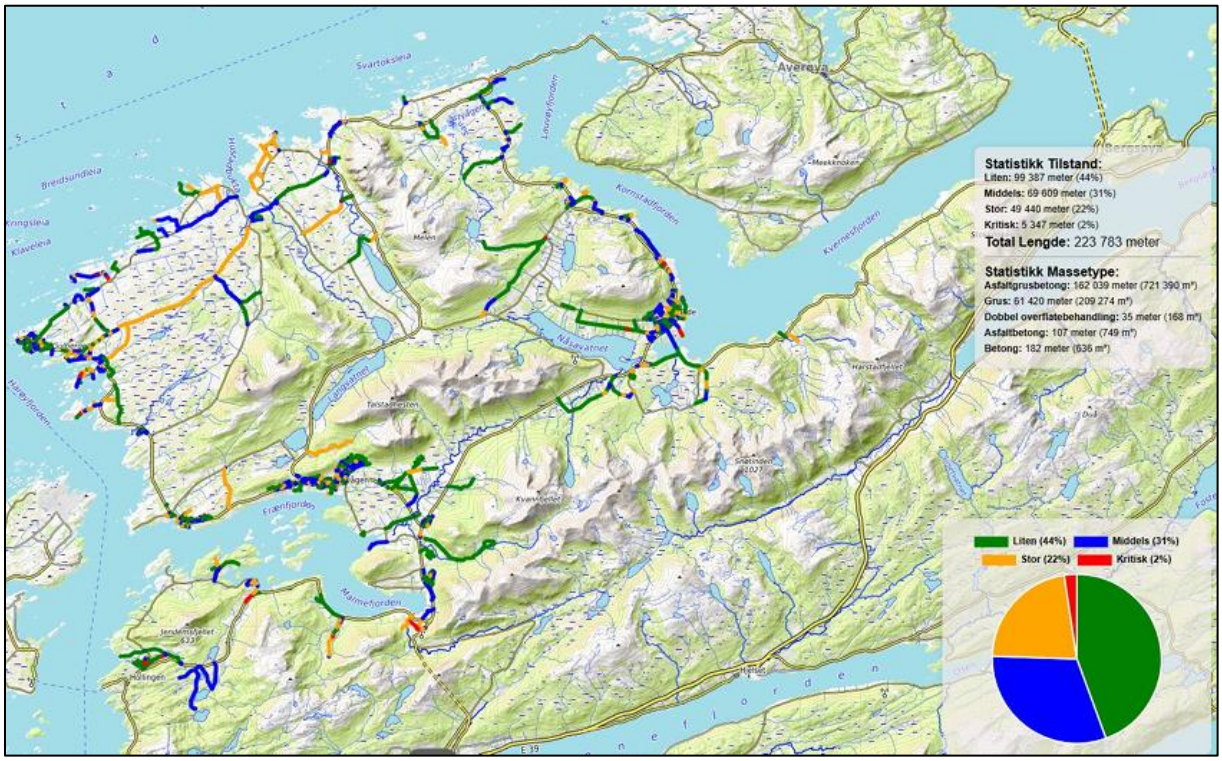
Tall for 2026:



Statistikk Tilstand:
Liten: 99 387 meter (44%)
Middels: 69 609 meter (31%)
Stor: 49 440 meter (22%)
Kritisk: 5 347 meter (2%)
Total Lengde: 223 783 meter

Statistikk Massetype:
Asfaltgrusbetong: 162 039 meter (721 390 m²)
Grus: 61 420 meter (209 274 m²)
Dobbel overflatebehandling: 35 meter (168 m²)
Asfaltbetong: 107 meter (749 m²)
Betong: 182 meter (636 m²)

Her er et bilde av situasjonen i oktober 2026:



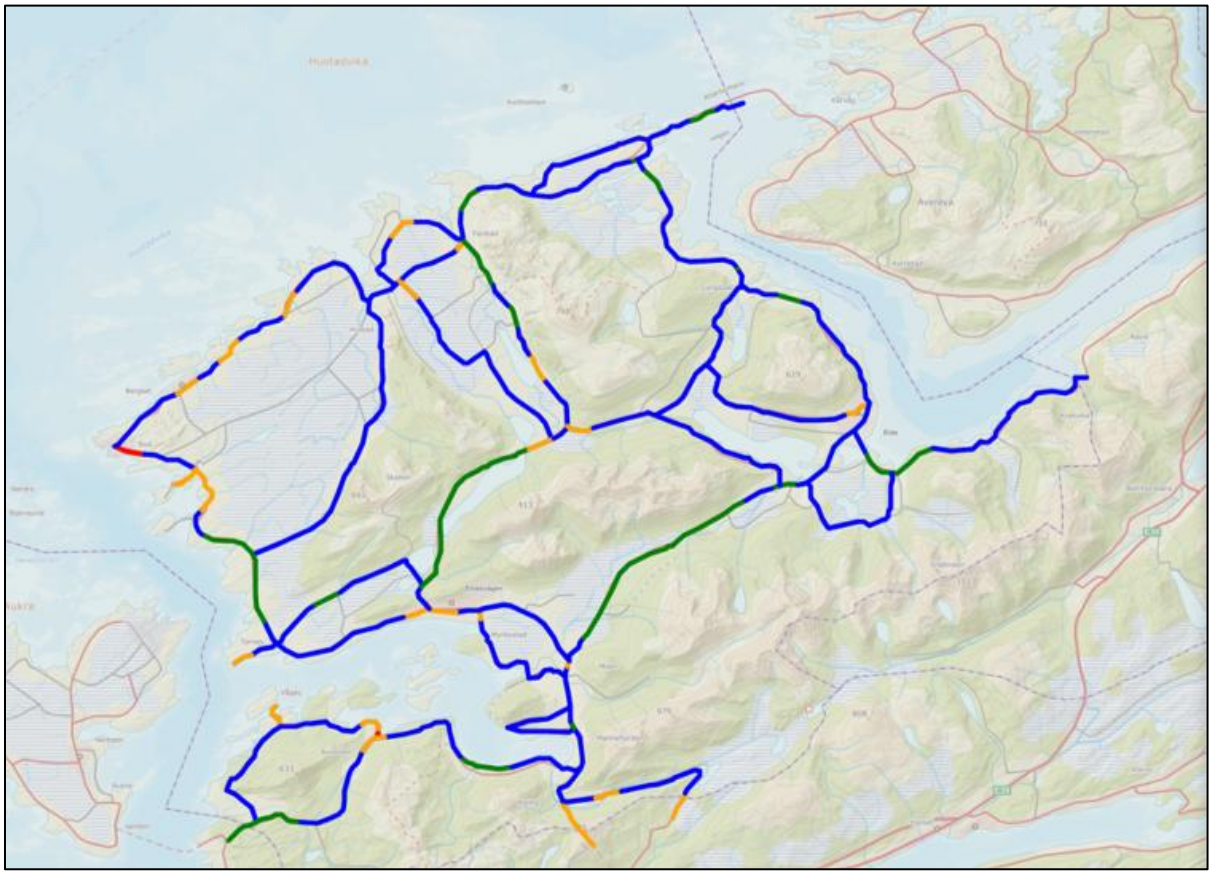
Figur 9, 10 og 11: Dekketilstanden i oktober 2026, kilde: Hustadvika kommune.

For trafikksikkerheten er det viktig med systematisk drift og vedlikehold, blant annet gjennom utbedring av skader i veidekket, god vinterdrift, siktrydding og vedlikehold av veibelysning, skilt og rekkverk. Dette er særlig relevant på strekninger der barn og unge ferdes til skole og fritidsaktiviteter, og der gående og syklende deler areal med kjørende trafikk.

Neste oppdatering til rapport for det kommunale vegnettet er planlagt i 2027. Resultatene gir derfor et viktig kunnskapsgrunnlag om tilstanden på det kommunale veinettet på kartleggingstidspunktet, men kan ikke alene brukes til å fastslå dagens tilstand eller trafikksikkerhetsnivå.

Opplysninger om gjennomførte vedlikeholdstiltak etter 2022, sammen med ulykkesstatistikk og innspill om utrygge veistrekninger, kan bidra til å identifisere aktuelle utfordringer og behov i det videre trafikksikkerhetsarbeidet.

Tilstand på fylkesvegnettet



Figur 12 og 13: Dekketilstanden på fylkesvegnettet i 2024, kilde: Hustadvika kommune.



Tall fra 2024 viser at 18 prosent av fylkesvegnettet i Hustadvika kommune har ingen avvik. 71 prosent av fylkesvegnettet har tilfredsstillende tilstand og 10 prosent har vesentlig avvik. Bare 0,5 prosent har store eller alvorlige avvik, noe som tilsvarer 2,2 km av fylkesvegnettet i kommunen.

Fylkesvegnettet i kommunen er på 463 km, og fordelt på 496 strekninger.

Barn og unges skoleveg og fritidsreiser

Barn og unge ferdes daglig mellom hjemmet, barnehage, skole, fritidsaktiviteter og andre møteplasser. Trafikksikkerheten på disse reisene har betydning for muligheten til å delta i skole- og fritidstilbud, og for hvor trygt det oppleves å gå, sykle eller reise kollektivt. I trafikksikkerhetsarbeidet er det derfor viktig å se på både skoleveiene og reisene til fritidsaktiviteter, og på hvordan trafikksikkerheten ivaretas ved holdeplasser, kryssingspunkter og andre steder der barn og unge ferdes.

Skoler, barnehager og fritidstilbud

Hustadvika kommune har sju barneskoler: Eide, Hustad, Bud, Tornes, Haukås, Sylte og Jendem. Kommunen har to ungdomsskoler, i Elnesvågen og på Eide. I Elnesvågen ligger også Hustadvika videregående skole og kulturskolen.

Ifølge kommunestatistikk fra Møre og Romsdal fylkeskommune for 2026 går 160 elever bosatt i Hustadvika kommune på Hustadvika videregående skole, 111 på Molde videregående skole og 160 på Romsdal videregående skole. Dette viser at en del ungdommer har skolevei ut av kommunen, og at videregående opplæring medfører et transportbehov både lokalt og regionalt.

Kommunen har barnehager på Lyngstad, to på Eide, på Hustad, i Bud, flere i Elnesvågen, i Malmefjorden, på Skaret og på Jendem. Barnehagene, skolene og tilhørende hente- og bringeområder er viktige målpunkt i det daglige trafikkbildet.

Det er også et variert tilbud av idretts- og fritidsanlegg i kommunen. På Eide finnes idrettshall og kunstgressbane, mens det ved Brynhallen og kunstgressbanen på Hustad er aktivitet knyttet til idrettstilbudene der. I Bud ligger kunstgressbane og fotballbane ved samfunnshuset, og ved Tornes skole er det kunstgressbane. I Elnesvågen finnes flere anlegg ved barneskolen, ungdomsskolen og den videregående skolen. Det er også kunstgressbaner ved Sylte skole og på Jendem, fotballbaner ved Vonheim bygdehus i Malmefjorden og i Sandsbukta, et større ridesenter på Fræneidet og et motorsportanlegg i Malmefjorden.

Kommunen har også tilbud for vinteraktiviteter. Skaret er et regionalt utfartssted året rundt og et populært område for skiaktiviteter blant innbyggerne i Hustadvika. I tillegg finnes det lysløyper på Eide, i Haukåsdalen, på Halåsen og på Lyngstad. Her bidrar lokale frivillige med å kjøre opp skiløyper når snøforholdene tillater det.

Plasseringen av disse tilbudene innebærer at barn og unge reiser både innenfor eget nærområde og mellom bygder og tettsteder. For noen vil det være mulig å gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter, mens andre er avhengige av skoleskyss, kollektivtransport eller bil. Trafikksikkerhetsarbeidet må derfor ta høyde for ulike reiseavstander og transportbehov.

Utfordringer på skoleveien og til fritidsaktiviteter

En sentral problemstilling er om barn og unge har sammenhengende og trygge forbindelser mellom hjemmet og viktige målpunkt. Dette omfatter ikke bare skoleveien, men også adkomsten til barnehager, idrettsanlegg, fritidstilbud og bussholdeplasser. Der gang- og sykkelvei mangler, kan barn og unge måtte ferdes langs kjøreveier eller krysse veier med bil- og tungtrafikk.

I Hustadvika går flere fylkesveier gjennom eller i nærheten av tettsteder og områder med skoler, boliger og fritidsaktiviteter. Det er derfor viktig å vurdere hvordan barn og unge kommer seg til disse tilbudene, hvor de må krysse trafikkerte veier, og om det finnes trygge løsninger for gående og syklende. Fartsnivå, trafikkmengde, siktforhold, belysning, veibredde og utforming av kryss og holdeplasser er faktorer som har betydning for trafikksikkerheten.

For ungdommer som reiser til videregående skole, kulturskole, fritidsaktiviteter eller arbeid utenfor eget nærområde, er tilgang til trygge og tilgjengelige transportløsninger særlig viktig. Kollektivtilbudet er begrenset i store deler av kommunen, spesielt på ettermiddager og i helgene. Dette kan føre til at ungdom er avhengige av å bli kjørt av foresatte eller benytter egne transportmidler som moped, lett motorsykkel, mopedbil og traktor. Slike transportmidler gir større selvstendighet, men innebærer også at ungdom ferdes på det samme veinettet som øvrig trafikk, også på strekninger med høy trafikkmengde og begrenset tilrettelegging for myke trafikanter. Trafikksikkerheten må derfor vurderes ut fra ungdommens faktiske reisebehov og hvilke veier og kryss de benytter. For barn som benytter skoleskyss, er det samtidig viktig å ivareta sikkerheten ved holdeplassene og langs adkomsten til disse.

Reiser til fritidsaktiviteter foregår ofte utenfor ordinær skoletid, på ettermiddager og kvelder, og kan også innebære ferdsel i mørket. Avstanden til aktivitetene, manglende gang- og sykkelforbindelser og begrensede transportalternativer kan påvirke om barn og unge har mulighet til å reise selvstendig, eller er avhengige av å bli kjørt av foresatte. Trafikksikkerhetsarbeidet bør derfor omfatte både trygge skoleveier og sikre reiser til fritidsaktiviteter og arbeid, med vekt på barn og unges behov for mobilitet og selvstendighet.

Barn og unges muligheter til å gå og sykle

Å kunne gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter gir barn og unge mulighet til å bevege seg mer selvstendig. For at dette skal være et reelt alternativ, må trafikksikkerheten ivaretas langs hele reiseruten, ikke bare ved skolen eller fritidsanlegget.

I områder der gang- og sykkelveier er etablert, er det relevant å undersøke om forbindelsene er sammenhengende og gir trygg adkomst til boligområder, skoler, holdeplasser og fritidsanlegg. Der slike tilbud mangler, bør behovet for tiltak vurderes ut

fra blant annet trafikkmengde, fart, vegbredde, belysning, sikt, antall barn og unge som bruker strekningen, og hvilke alternative ruter som finnes.

Målet er å identifisere hvor forholdene begrenser muligheten til å gå og sykle trygt, og hvor målrettede tiltak kan gi bedre trafikksikkerhet og større grad av selvstendig mobilitet for barn og unge.

Innspill fra skoler, barnehager og FAU

Innspill fra skoler, barnehager, foreldreutvalg (FAU) og andre som kjenner barnas skolevei og fritidsreiser, er en viktig del av kunnskapsgrunnlaget. Barn og unge og de voksne rundt dem kan peke på konkrete utfordringer som ikke nødvendigvis kommer fram i ulykkesstatistikk eller overordnede kartlegginger. Dette kan for eksempel være utrygge kryssingspunkter, manglende fortau eller gang- og sykkelvei, høye hastigheter, dårlig sikt, mangelfull belysning eller utrygge bussholdeplasser.

Innspillene bør systematiseres geografisk og tematisk, slik at det blir mulig å se hvilke utfordringer som går igjen, hvilke steder som berører mange barn og unge, og hvor det er behov for nærmere vurdering. Sammen med informasjon om trafikkmengde, fartsnivå, vegforhold og registrerte ulykker kan innspillene danne grunnlag for å prioritere aktuelle trafikksikkerhetstiltak.

Avfallshåndtering og varelevering ved skoler og barnehager

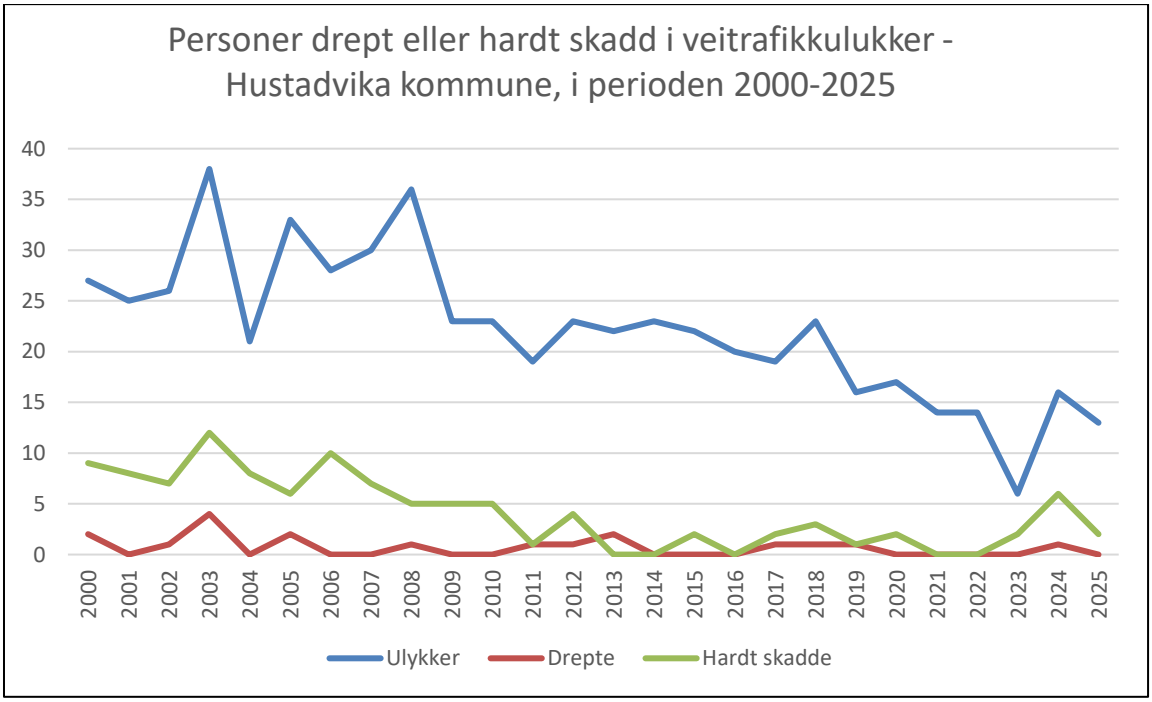
Renovasjonsbiler og andre større kjøretøy, for eksempel lastebiler ved varelevering, kan utgjøre en trafikksikkerhetsutfordring ved skoler og barnehager. Risikoen er særlig knyttet til situasjoner der kjøringen sammenfaller med at barn ankommer eller forlater området, eller oppholder seg i nærheten av kjørearealene.Skole- og barnehageområder kan ha begrenset plass og trange eller uoversiktlige kjøreforhold. Dette kan gjøre det vanskelig for større kjøretøy å manøvrere, og i enkelte tilfeller kan rygging være nødvendig. Store kjøretøy har dessuten blindsoner som gjør det vanskelig for føreren å oppdage barn og andre trafikanter i nærheten. Barns begrensede erfaring med trafikk og varierende evne til å vurdere risiko kan øke faren for farlige situasjoner.

Avfallsinnsamling og varelevering er nødvendige driftsoppgaver, men innebærer transport og manøvrering i områder der mange barn ferdes. Trafikksikkerheten påvirkes blant annet av utformingen av uteområdene, forholdet mellom kjørearealer og gangarealer, plasseringen av avfallsbeholdere og tidspunktet for kjøring og levering. Også avfallshåndtering langs skoleveier kan skape utfordringer dersom større kjøretøy er til stede samtidig som elever ferdes til og fra skolen.

Disse forholdene er relevante i vurderingen av trafikksikkerheten ved eksisterende skoler og barnehager, og ved planlegging av nye anlegg eller ombygging av uteområder. Systematiske risikovurderinger, der også renovasjonsselskaper og andre relevante aktører bidrar med sin erfaring og kompetanse, kan gi et bedre grunnlag for å identifisere risikoforhold og vurdere behovet for risikoreduserende tiltak.

Ulykkesstatistikk

Figuren under viser utviklingen i antall veitrafikkulykker og antall personer som er drept eller hardt skadd i Hustadvika kommune i perioden 2000–2025. Det er en tydelig nedgang i det samlede antallet ulykker gjennom perioden, selv om det er variasjoner fra år til år. Mens det i flere år tidlig på 2000-tallet ble registrert over 30 ulykker årlig, har antallet de siste årene stort sett vært lavere.

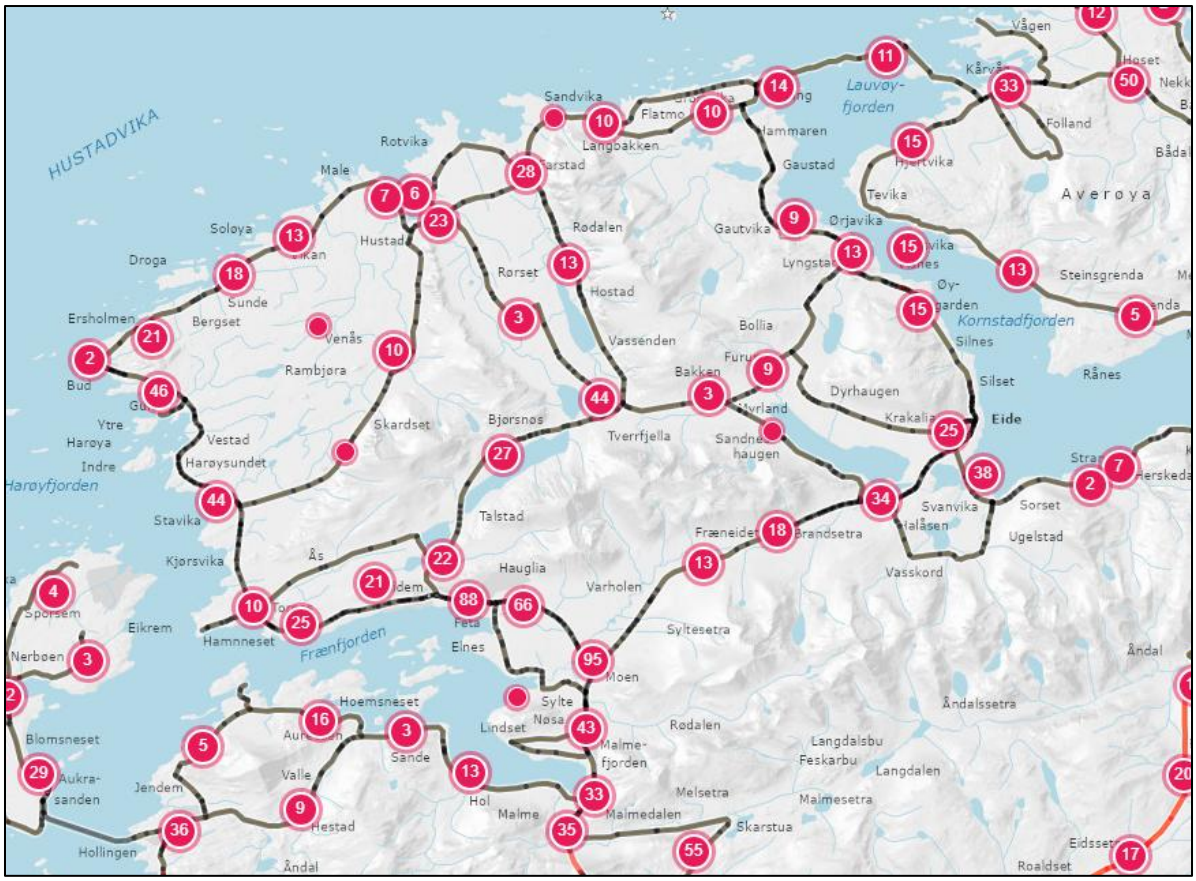


Figur 14: Oversikt som viser antall ulykker og hvor mange som er drept eller hardt skadd i Hustadvika kommune i perioden fra 2000 til 2025. Kilde: SSB

Også antallet personer som er hardt skadd, viser en nedadgående utvikling sammenlignet med starten av perioden. Antallet varierer imidlertid mellom årene, og det er fortsatt registrert personer som blir hardt skadd i enkelte år. Antallet drepte har vært lavt, men varierer fra år til år, og det er registrert dødsulykker i flere av årene.

Selv om ulykkesutviklingen samlet sett er positiv, viser statistikken at alvorlige trafikkulykker fortsatt forekommer. Statistikken alene gir ikke et fullstendig bilde av risikoen på de enkelte veiene eller for ulike trafikantgrupper. Den bør derfor ses i sammenheng med annen informasjon, som trafikkmengde, veistandard, fartsnivå og innspill fra innbyggere og andre aktører.

Statens vegvesens kartløsning Vegkart gir mulighet til å undersøke registrerte trafikkulykker nærmere og kategorisere ulykkene etter ulike kriterier. Dette kan bidra til å synliggjøre hvor ulykkene har skjedd, hvilke trafikantgrupper som er berørt, og hvilke typer ulykker som er registrert. En slik analyse kan gi et mer detaljert kunnskapsgrunnlag for å identifisere utfordringer og vurdere behovet for trafikksikkerhetstiltak i Hustadvika kommune.



Figur 15: Kartutsnitt som viser vegkart med antall trafikkulykker i Hustadvika kommune og nærområdene. Kilde: Statens vegvesen

Trafikkulykker ved skoler, barnehager og idrettsanlegg

Områdene rundt skoler, barnehager og idrettsanlegg er viktige å undersøke nærmere i trafikksikkerhetsarbeidet, fordi dette er målpunkt som mange barn og unge ferdes til og fra i hverdagen. Trafikkbildet kan variere gjennom dagen og mellom ukedager og helger, og områdene kan være preget av både gående og syklende, skoleskyss, hente- og bringetrafikk og annen motorisert trafikk.

Statens vegvesens Vegkart gir mulighet til å undersøke hvor det er registrert trafikkulykker i nærheten av slike målpunkt. Kartutsnittene nedenfor viser registrerte ulykker i utvalgte områder rundt skoler, barnehager og idrettsanlegg i Hustadvika kommune. Kartene kan bidra til å synliggjøre hvor ulykker har skjedd, og gi et utgangspunkt for å undersøke om det er forhold ved veinettet eller trafikkmiljøet som bør vurderes nærmere.

Det er viktig å være oppmerksom på at en registrert ulykke i nærheten av en skole, barnehage eller et idrettsanlegg ikke nødvendigvis har involvert barn eller unge, eller har sammenheng med reiser til og fra disse tilbudene. Kartene viser heller ikke alene om et område har høy ulykkesrisiko. Ulykkesstedene bør derfor vurderes i sammenheng med blant annet ulykkestype og alvorlighetsgrad, trafikkmengde, fartsnivå, kryssingspunkter og tilrettelegging for gående og syklende. Gjennomgangen skal bidra til å styrke

kunnskapsgrunnlaget om trafikksikkerheten rundt viktige målpunkt for barn og unge, og synliggjøre områder der det kan være behov for nærmere vurdering eller aktuelle trafikksikkerhetstiltak.

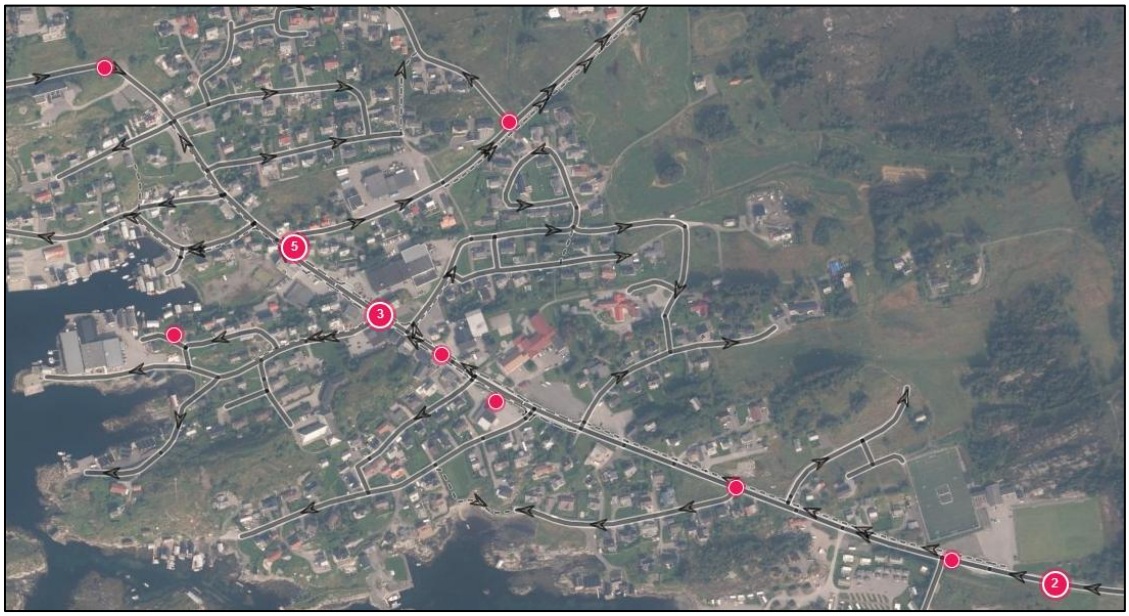
Eide



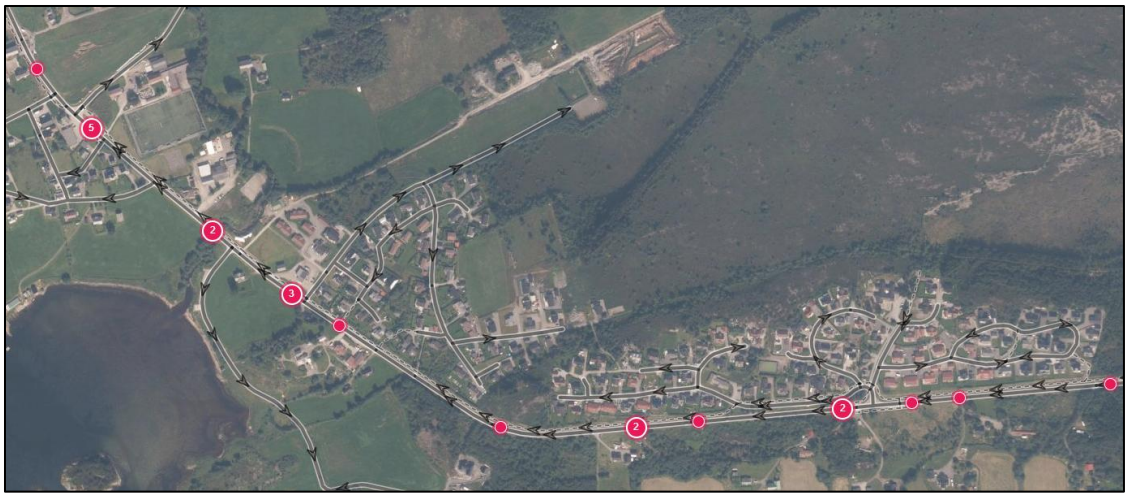
Hustad



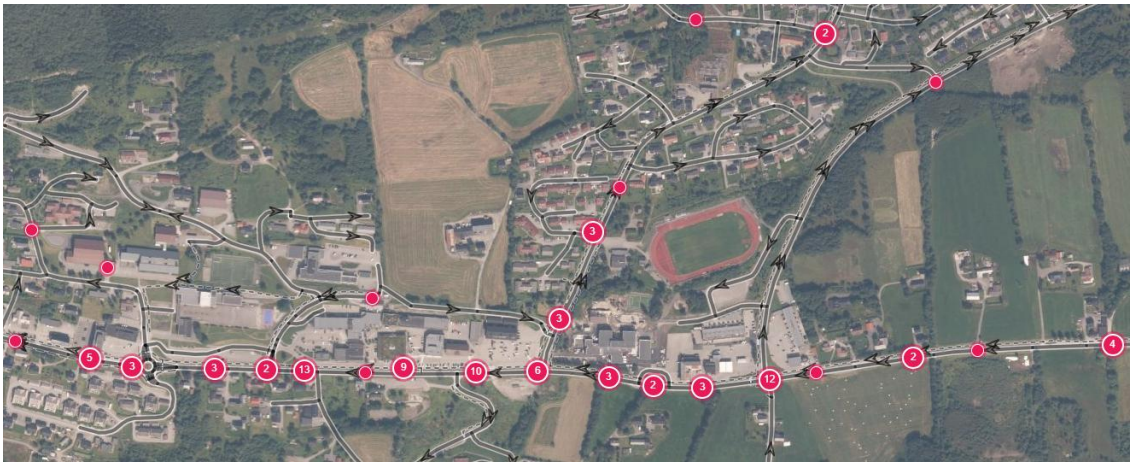
Bud



Tornes



Elnesvågen



Sylte og Malme



Jendem



Figur 16-23: Kartutsnitt fra Statens vegvesen sine vegkart som viser trafikkulykker i Hustadvika i utvalgte deler av kommunen. Kilde: Statens vegvesen

Viltpåkjørsler

Viltpåkjørsler er en del av trafikksikkerhetsutfordringene i Hustadvika kommune. Påkjørsler av hjortevilt kan føre til alvorlige trafikkulykker, personskader og materielle skader, i tillegg til konsekvenser for dyrevelferden. Risikoen påvirkes blant annet av hvor viltet trekker og krysser veiene, trafikkmengde, fartsnivå og siktforhold. Påkjørsler kan forekomme på hele veinettet, men enkelte strekninger kan være mer utsatt enn andre.

Omfanget av viltpåkjørsler og hvor hendelsene skjer, gir viktig kunnskap om lokale risikoforhold. Registreringer av påkjørt vilt kan bidra til å identifisere særlig utsatte veistrekninger og gi grunnlag for vurderinger av behovet for forebyggende tiltak. Arbeidet krever samarbeid mellom kommunen, veieiere og lokale viltmyndigheter.

I hjorteviltregistret registreres fallvilt, blant annet hjortevilt som er påkjørt. Registeret gir oversikt over registrerte hendelser, med mulighet for å se hvor hendelsene har skjedd i kart og hente ut statistikk fordelt på blant annet art, årsak og år.

Tabellen nedenfor viser utviklingen i antall registrert avgang av elg, hjort og rådyr i Hustadvika kommune i perioden 2020/2021–2025/2026.

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026
Elg	0	1	1	0	1	0
Hjort	16	34	21	22	20	19
Rådyr	62	88	115	104	103	87
Sum	78	123	137	126	124	106

Figur 24: tabellen viser utviklingen i antall registrerte avgang av hjortevilt i Hustadvika kommune, fra år 2020/2021 til år 2025/2026, for elg, hjort og rådyr. Kilde: SSB/hjorteviltregisteret.

Tallene viser at rådyr står for klart flest registrerte avganger, fulgt av hjort. Antallet rådyr har variert mellom 62 og 115 per år, mens antallet hjort har variert mellom 16 og 34. Det er registrert få elgpåkjørsler i perioden.

Innspill til trafikksikkerhetsstrategien

Som del av arbeidet med trafikksikkerhetsstrategien er det innhentet innspill fra kommunale råd, Møre og Romsdal fylkeskommune, skoler, elevråd, FAU, barnehager, bygdelag, velforeninger, idrettslag og enkeltinnbyggere. Innspillene gir kunnskap om hvordan trafikksikkerheten oppleves i hverdagen, og peker på utfordringer både på konkrete strekninger og mer generelt i kommunen.

Seks temaer går særlig igjen på tvers av innspillene:

- **Manglende sammenhengende tilbud for gående og syklende:** Behov for gang- og sykkelveier, fortau og trygge forbindelser mellom boliger, skoler, holdeplasser og fritidstilbud.
- **Fart og utrygge kryssingspunkter:** Bekymring for høy fart, uoversiktlige kryss, dårlig sikt og manglende eller utydelige gangfelt.
- **Belysning, sikt og vedlikehold:** Behov for bedre belysning, vegetasjonsrydding, veidekke, veimerking og vintervedlikehold.
- **Bussholdeplasser og skoleskyss:** Mangelfulle ventearealer, utrygg adkomst, krevende bussmanøvrering og uoversiktlige trafikksituasjoner ved skolene.
- **Samspill mellom trafikantgrupper:** Utfordringer der personbiler, tungtransport, landbrukstrafikk, turisttrafikk, mopedbiler, traktorer, syklister og gående deler smale veier.
- **Opplæring, holdninger og oppfølging:** Behov for trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid, tydeligere ansvarsfordeling og bedre oppfølging av tidligere meldte utfordringer.

Innspill fra de ulike gruppene

Kommunale råd

Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne løfter særlig fram universell utforming og muligheten til å bevege seg trygt. De peker på smale veier og parkeringsplasser, høye fortauskanter, mangelfull sikt og belysning, uegnede bussholdeplasser og utfordringer med brøyting, strøing og fremkommelighet. De ønsker også bedre tilgjengelighet til kollektivtransport og mer holdningsskapende arbeid knyttet til blant annet fart, elsparkesykler, elsykler, mopedbiler og ATV.

Ungdomsrådet er opptatt av ungdoms trafikksikkerhet både som sjåfører og som passasjerer, syklister og gående. De trekker fram mopedbiler og traktorer, farlige forbikjøringer, høy fart, manglende belysning og utrygge kryssinger. De ønsker bedre busskapasitet, tryggere snuplasser for rutebusser og opplæring i fart, ansvar, trafikkregler og holdninger.

Eldrerådet peker på stor turisttrafikk og utrygge forhold langs Nasjonal turistveg, manglende gangforbindelse ved Harøysundet, høye fortauskanter, utfordringer med vintervedlikehold og behov for gode bussholdeplasser, busskur og opplyste gangfelt.

Innspill fra ungdomsrådet:

«Hustadvika har opplevd alvorlige trafikkulykker hvor unge mennesker har mistet livet. Ungdomsrådet mener derfor at det er viktig å bygge en kultur hvor ungdom tør å si fra dersom noen kjører for fort eller uforsvarlig.»

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkeskommunen peker særlig på utfordringer knyttet til skoleskyss, holdeplasser og trafikksituasjonen ved skoler og kollektivknutepunkt, blant annet ved Farstadkrysset, Haukås skole, Jendem skole, Eidehallen, Hol og Elnesvågen skolesenter.

Skoler, elevråd og FAU

Sitat fra en foreldregruppe:

«God trafikkopplæring, bruk av refleks og synlige klær, samt kunnskap om hvordan barn skal opptre i trafikken og håndtere utrygge situasjoner, er viktig.

Samtidig må opplæring ikke erstatte nødvendige tiltak på vegnettet.»

Innspillene fra skolene har en tydelig fellesnevner: Barn og unge må flere steder ferdes langs veier med høy fart, uten sammenhengende gang- og sykkeltilbud, eller krysse veier der sikten og tilretteleggingen oppleves som utilstrekkelig.

Hustad skole, FAU og foreldre melder blant annet om manglende gangveier og belysning, utrygge kryssinger, smale veier, bussholdeplasser uten gode ventearealer og farlige situasjoner ved levering og henting. Ved skolen er det også utfordringer knyttet til busskø, parkering, varelevering og barn som krysser mellom kjøretøy.

Jendem skole peker på behov for bedre skilting og organisering av parkering, vegetasjonsrydding, belysning, sikring av bussholdeplassen og bedre snørydding. Tornes skole, elevrådet, FAU og Tornes velforening beskriver utrygge kryssinger, manglende belysning langs skoleveier og gang- og sykkelveier og høy fart ved bussholdeplasser. De ønsker blant annet bedre belysning, tydeligere gangfelt og vurdering av fartsgrenser.

Elevrådet ved Sylte skole peker på manglende gangfelt ved nedre Julsvang og mellom Moa og Freneidet, samt vegetasjon som hindrer sikten for syklister og bilister.

Barnehagene

Barnehagene er særlig opptatt av sikkerheten ved levering og henting, på turer og i områdene der barn leker.

- **Hustad barnehage:** Manglende gangvei fra barnehagen til krysset, høy fart, trafikk ved ballbingen, tungtrafikk og uoversiktlig parkering. Barnehagen ønsker blant annet gangvei, fartsdempende tiltak, sikring av ballbingen og bedre rutiner for levering og henting.
- **Mobarn Sylte og Malme barnehage:** Begrenset oversikt ved parkering og gangforbindelser, store kjøretøy som opptar areal, varelevering i rushtiden og trafikk langs veier som brukes på tur. Det etterlyses bedre organisering av parkering, varelevering og trafikk.
- **Preg barnehager Elnesvågen:** Høy fart i Hauglivegen og manglende oppmerking av parkeringsplassen. Barnehagen foreslår fartsdempende tiltak og oppmerking.
- **Svanviken barnehage:** Utrygg parkering og levering/henting, samt høy fart på veien opp til barnehagen. Det etterlyses bedre rutiner, informasjon til foresatte og mer synlig tilstedeværelse fra relevante trafikksikkerhetsaktører.

Bygdelag, velforeninger og andre lokale organisasjoner

Innspillene viser behov for tryggere forbindelser mellom bygder, boligområder, skoler, kollektivtransport og fritidsaktiviteter. Flere framhever også utfordringer knyttet til turisttrafikk, tungtransport og dårlig veistandard.

- **Bud vel:** Har meldt inn utfordringer knyttet til trafikksikkerhet på veier i Bud-området.
- **Hoem velforening og innbyggere i Hoem og Aureosen:** Ønsker tryggere forhold langs Hoemsvegen og rundt Jendemsfjellet, blant annet bedre sikt, belysning og vedlikehold, tryggere bussholdeplasser og vurdering av fart og kryss.

Sitat fra et bygdelag:

«Manglende belysning gjør det vanskelig for bilister å oppdage fotgjengere, spesielt i vintermånedene.»

- **Hustad velforening:** Ber om en helhetlig vurdering av Nasjonal turistveg Bud–Vevang. De framhever turisttrafikk, smal vei, dårlig veidekke, krevende møteforhold, manglende tilbud til gående og syklende og behov for bedre vedlikehold.
- **Sandsbukta bygdalag:** Prioriterer gang- og sykkelvei langs fv. 529 mellom Malmeskiftet og Sandsbukta. De viser til smal vei, tung- og landbrukstrafikk, høy fart, manglende veiskulder og utrygge bussholdeplasser.
- **Strand grendahus:** Ønsker utbedring av veien og sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Strand og sentrum, og ber kommunen løfte behovet overfor fylkeskommunen.
- **Vassenden bygdekvinnelag:** Har gitt innspill som inngår i den samlede vurderingen av lokale utfordringer.
- **Vikan velforening:** Har meldt inn utfordringer i Vikan-området. Innspillene må ses i sammenheng med beskrivelsene fra FAU ved Hustad skole om Resset, Brennholmen, Gamle Vikanvegen og tilknyttede strekninger.
- **Øvergarden velforening:** Løfter fram fv. 276 mellom Krakelia og gravstedet i Lysgård/Sandhaugbakkene, der smal vei, høy fart og manglende gangfelt skaper bekymring for barn som går og sykler til skole og fritidsaktiviteter.
- **Øyen grendalag:** Ønsker mer belysning langs Ugelstadvegen, utbedring av kommunal vei, reparasjon av rekkverk på bro ved Øydalen og forlengelse av gangveien langs fv. 279 til Strand.

Idrettslag og klubber

Innspillene fra Bud Idrettslag, Eide IL, EOIL, Frode idrettslag, Hustadvika idrettsråd og Molde og Hustadvika rideklubb gjelder særlig trygg ferdsel til idrettsanlegg og fritidsaktiviteter. De er relevante for vurderingen av trafikksikkerheten for barn og unge som går, sykler eller blir kjørt til trening.

Enkeltinnbyggere

Flere innbyggere har meldt inn konkrete steder der de opplever utrygg ferdsel eller gjentatte risikosituasjoner:

- **Lillebakken og Hauanvegene på Eidem:** Ulovlig bil- og annen motorisert trafikk på gangveier som brukes av barn og turgåere, til tross for skilting og tidligere forsøk på fysisk sperring.

- **Groravikvegen:** Bekymring for fart og uoversiktlige forhold på kommunal vei, med barn og andre myke trafikanter tett på trafikken.
- **Fv. 663 i Elnesvågen sentrum:** Manglende sammenhengende gangforbindelse på sørsiden av fylkesveien og trygge kryssingspunkter mellom boligområder, skole og bussholdeplasser.
- **Fv. 664, Tornesvegen 407:** Farlige forbikjøringer ved avkjørsel til eiendom i 70-sone.

Sitat fra en innbygger:

«Det finnes ikke gang- og sykkelvei langs strekningen. Veien er smal, og det er svært begrenset trygg plass langs veikanten. Barn og andre myke trafikanter må derfor ferdes tett på biltrafikken.»

- **Fv. 6104, Dyrhaugvegen mot Eide barneskole:** Manglende gang- og sykkelvei, høy fartsgrense, lite belysning, dårlig veidekke og veimerking samt vilt langs veien.
- **Slettavegen og Kirkestien på Eide:** Ødelagte eller fjernede sperrer og bommer, skadde skilt, manglende vedlikehold og gjennomkjøring på strekninger som brukes av barn, gående og syklende.
- **Fv. 663 og fv. 6060, Bud–Farstad–Vevang:** Bekymring for turisttrafikk, smal vei, tungtrafikk og farlige møtesituasjoner.
- **Ørjavikvegen:** Behov for gangvei fram til bussholdeplass og tryggere kryssing.
- **Hatlebakken i Elnesvågen:** En dump i veien gjør at kjøretøy legger seg ut i motsatt kjørefelt i en sving, med gjentatte nestenulykker.
- **Fv. 664 på Tornes:** En snarvei til campingplassen i 70-sone brukes av barn og barnehage, men har dårlig sikt på grunn av sving og bakketopp.

Innspillene fra enkeltinnbyggere viser også behov for å følge opp tidligere meldinger og gi tydelig informasjon om videre behandling og hvilken veimyndighet som har ansvar.

4. Mål og strategier for trafikksikkerhetsarbeidet

4.1. Mål for trafikksikkerhetsarbeidet

Hustadvika kommune skal bidra til å nå nullvisjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Nullvisjonen skal være retningsgivende for kommunens arbeid med trafikksikkerhet og ligge til grunn for planlegging, prioriteringer og tiltak.

Kommunen skal arbeide forebyggende, systematisk og kunnskapsbasert for å redusere risikoen for trafikkulykker og trafikkskader. Arbeidet skal bidra til trygg ferdsel for alle trafikantgrupper og ta utgangspunkt i kommunens lokale utfordringer, ansvarsområder og muligheter til å påvirke trafikksikkerheten.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal ses i sammenheng med folkehelse, gode oppvekstmiljøer og utviklingen av trygge og attraktive lokalsamfunn. Særlig viktig er det å legge til rette for at barn og unge kan ferdes trygt til skole og fritidsaktiviteter, og at trafikksikkerhet ivaretas i kommunens planlegging, drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse.

Hustadvika kommune skal arbeide målrettet for å oppnå godkjenning som Trafikksikker kommune. Dette innebærer at trafikksikkerhet skal ivaretas systematisk på tvers av kommunens tjenesteområder og integreres i kommunens planlegging, drift og arbeid med folkehelse, oppvekst og arbeidsmiljø.

4.2. Forankring i kommunale og nasjonale mål

Strategi for trafikksikkerhet bygger på målene i kommuneplanens samfunnsdel 2020–2032, der Hustadvika kommune har som mål å ha et transportsystem som er trafikksikkert og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet (delmål 6.1). Den tilhørende strategien om kontinuerlig innsats for trafikksikkerhet gir et tydelig grunnlag for kommunens videre arbeid.

Trafikksikkerhet har også sammenheng med flere av samfunnsmålene i kommuneplanen, blant annet god livskvalitet gjennom hele livet, livskraftige bygdesamfunn og tettsteder, trygge og sunne bomiljøer og folkehelsearbeid i alle kommunale enheter. Et trygt transportsystem kan bidra til at flere har mulighet til å gå og sykle, delta i fritidsaktiviteter og ferdes selvstendig i nærmiljøet.

Folkehelseloven § 4 pålegger kommunen å fremme folkehelse og bidra til å forebygge sykdom, skade og lidelse innenfor kommunens oppgaver og virkemidler. Trafikksikkerhetsarbeidet er derfor en del av kommunens forebyggende folkehelsearbeid. I Folkehelsemeldinga (Meld. St. 15 (2022–2023)) framheves betydningen av ulykkesforebygging og systematisk trafikksikkerhetsarbeid i kommunene. Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune, utviklet av Trygg Trafikk i samarbeid med fylkeskommunene, er et virkemiddel for å styrke og samordne dette arbeidet på tvers av kommunale sektorer.

Strategien skal også ses i sammenheng med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029 og regionale føringer for samferdsel og trafikksikkerhet. Kommunens mål og prioriteringer skal støtte opp under de nasjonale målene for reduksjon av drepte og hardt skadde, med særlig oppmerksomhet på trygge skoleveier, sikker ferdsel for gående og syklende, trafikksikker arealplanlegging og forebyggende arbeid rettet mot ulike trafikantgrupper.

Barn og unges behov skal være et gjennomgående hensyn i trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom planlegging, drift og vedlikehold, trafikkopplæring og samarbeid med foresatte, skoler, barnehager og andre aktører skal kommunen bidra til at barn og unge kan ferdes trygt i trafikken.

4.3. Delmål og strategier

Med utgangspunkt i nullvisjonen, kommuneplanens samfunnsdel og nasjonale og regionale føringer skal Hustadvika kommune arbeide for følgende delmål:

- Alle trafikantgrupper ferdes trygt i kommunen.
- Barn og unge har trygge skoleveier og nærmiljøer, og gode muligheter til å gå og sykle til skole og fritidsaktiviteter der forholdene ligger til rette for det.
- Trafikksikkerhet ivaretas i relevant kommunal planlegging, drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse.
- Kommunens trafikksikkerhetsarbeid er være systematisk, kunnskapsbasert og godt forankret på tvers av kommunale enheter.
- Kommunen samarbeider med relevante myndigheter og lokale aktører for å identifisere utfordringer og følge opp behov for trafikksikkerhetstiltak.
- Kommunen arbeider målrettet for å oppfylle kriteriene for godkjenning som Trafikksikker kommune.
- Trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesveinettet i Hustadvika synliggjøres og følges opp i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune.

Hvordan Hustadvika kommune skal arbeide med trafikksikkerhet

For å nå delmålene skal kommunen legge følgende overordnede strategier til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet:

- **Forebygging:** Arbeide for å forebygge trafikkulykker og redusere risiko gjennom kunnskapsbaserte vurderinger, opplæring, holdningsskapende arbeid og relevante tiltak.

- **Kunnskapsbaserte prioriteringer:** Bruke ulykkesstatistikk, kartlegginger, trafikkforhold og lokale innspill som grunnlag for å identifisere utfordringer og prioritere innsatsen.
- **Helhetlig ansvar:** Integrere trafikksikkerhet i kommunens planlegging, drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse, og ivareta trafikksikkerhet i relevante beslutninger og rutiner.
- **Særskilt oppmerksomhet på utsatte trafikanter:** Legge vekt på behovene til barn og unge, eldre, gående, syklende og andre grupper som kan være særlig utsatt i trafikken.
- **Samarbeid og samordning:** Avklare og tydeliggjøre ansvar i ledelsen og samarbeide på tvers av kommunale enheter og med relevante myndigheter og lokale aktører.
- **Systematisk oppfølging:** Følge opp trafikksikkerhetsarbeidet gjennom kommunens ordinære plan-, virksomhets- og budsjettprosesser (HØP), og evaluere innsatsen i lys av ny kunnskap og endrede behov

Strategiene gir overordnede føringer for hvordan kommunen skal arbeide med trafikksikkerhet.

De skal ligge til grunn for innsatsen på tvers av kommunens ansvarsområder og for prioriteringene innenfor de strategiske innsatsområdene i kapittel 5.

Konkrete tiltak og økonomiske prioriteringer vurderes og følges opp gjennom relevante beslutningsprosesser i kommunen og i samarbeid med ansvarlige veimyndigheter.

5. Strategiske innsatsområder

Kunnskapsgrunnlaget viser at trafikksikkerhetsarbeidet i Hustadvika kommune må omfatte både fysiske forhold ved veinettet, trafikantenes atferd og kommunens egen organisering og tjenesteutøvelse. Kommunens bosettingsmønster, store avstander enkelte steder, fylkesveier som går gjennom tettsteder, manglende gang- og sykkelforbindelser og behovet for trygg transport til skole og fritidsaktiviteter gir ulike utfordringer rundt om i kommunen.

Trafikksikkerhetsstrategien skal bidra til at kommunen arbeider mer helhetlig og systematisk med disse utfordringene.

Følgende seks innsatsområder skal være førende for kommunens trafikksikkerhetsarbeid og angi hvilke temaer arbeidet særlig skal rette seg mot:

- Trygge skoleveier og nærmiljø
- Sikkerhet for gående og syklende
- Trygg og ansvarlig trafikantatferd
- Trafikksikkerhet og veistandard på fylkesveinettet
- Trafikksikkerhet i kommunal planlegging, drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse
- Samarbeid og systematisk trafikksikkerhetsarbeid

Innsatsområdene overlapper til dels og må ses i sammenheng. De skal gi retning for kommunens prioriteringer, mens konkrete tiltak vurderes ut fra lokale behov, trafikksikkerhetsfaglige vurderinger, ansvarsforhold og tilgjengelige ressurser.

5.1. Trygge skoleveier og nærmiljø

Barn og unge skal kunne ferdes trygt mellom hjemmet, skolen og fritidsaktivitetene sine. I Hustadvika er skoler, barnehager og idrettsanlegg fordelt på flere tettsteder og bygder. Flere steder går fylkesveier gjennom eller nær områder der barn og unge ferdes, og manglende gang- og sykkelforbindelser kan gjøre det vanskelig å gå eller sykle trygt. Avstandene og det begrensede kollektivtilbudet enkelte steder kan også gjøre barn og unge avhengige av skoleskyss eller transport med foresatte.

Kommunen skal arbeide for at trafikksikkerhet blir ivaretatt rundt skoler, barnehager og fritidsarenaer, og at barn og unge får bedre muligheter til å ferdes trygt og selvstendig. Dette innebærer å vurdere adkomst, kryssingspunkter, holdeplasser, hente- og bringetrafikk og behovet for sammenhengende gang- og sykkelforbindelser. Det bør også vurderes hvordan renovasjonsbiler, vareleveranser og annen nødvendig kjøring kan gjennomføres uten å skape unødig risiko når mange barn oppholder seg på områdene.

Kommunen skal legge vekt på:

- å identifisere, vurdere og prioritere utrygge punkter og strekninger på skoleveier og ruter til fritidsaktiviteter
- å arbeide for trafikksikre soner rundt skoler og barnehager, blant annet gjennom gode hente- og bringeløsninger og vurdering av Hjertesoner
- å ivareta sikkerheten ved bussholdeplasser og langs adkomsten til disse
- å involvere barn og unge, foresatte, FAU, skoler og barnehager i arbeidet med å identifisere utfordringer
- å legge til rette for trafikkopplæring og sikre rutiner for transport i kommunal regi

5.2. Sikkerhet for gående og syklende

Gående og syklende er sårbare trafikanter, og opplevelsen av trygghet har betydning for om innbyggerne velger å gå eller sykle. I Hustadvika er det etablert gang- og sykkelveier langs flere strekninger, men det finnes også områder der tilbudet mangler eller ikke er sammenhengende. Dette kan være en utfordring både i tettstedene og mellom boligområder og lokale målpunkt.

Kommunen skal arbeide for et tryggere og mer tilgjengelig trafikkmiljø for gående og syklende. Det innebærer å vurdere behov for nye forbindelser og forbedringer av eksisterende tilbud, samtidig som drift, vedlikehold, belysning, sikt og trygg kryssing ivaretas. Tiltak skal vurderes ut fra trafikkmengde, fartsnivå, vegforhold, bruk og behovet til ulike trafikantgrupper.

Kommunen skal legge vekt på:

- å prioritere trygge forbindelser til skoler, fritidsarenaer, sentrumsområder og kollektivholdeplasser
- å identifisere manglende eller utrygge gang- og sykkelforbindelser og kryssingspunkter
- å ivareta trafikksikkerheten gjennom godt vedlikehold, vinterdrift, sikt og belysning
- å redusere konflikter mellom gående, syklende og motorisert trafikk der det er behov
- å ta hensyn til eldre og personer med nedsatt funksjonsevne ved planlegging og utforming av gangarealer og holdeplasser.

5.3. Trygg og ansvarlig trafikantatferd

Trafikantatferd har stor betydning for trafikksikkerheten. Fart, rus, manglende bruk av bilbelte og uoppmerksomhet kan øke risikoen for ulykker og alvorlige skader. Kunnskapsgrunnlaget viser også at ungdom og unge førere er en viktig målgruppe for det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. I Hustadvika, der mange ungdommer har behov for å reise mellom bygder og tettsteder til skole, fritidsaktiviteter og arbeid, er det

relevant å rette oppmerksomhet mot sikker bruk av moped, lett motorsykkel, mopedbil og traktor.

Kommunen skal bidra til økt kunnskap, risikoforståelse og ansvarlig atferd i trafikken. Dette skal skje gjennom informasjon, opplæring og samarbeid med skoler, foresatte, politi, frivillige organisasjoner og andre relevante aktører. Arbeidet skal omfatte både barn og unge, voksne trafikanter og ansatte som kjører i tjenesten.

Kommunen skal legge vekt på:

- å støtte trafikkopplæring og forebyggende arbeid i skoler og andre relevante arenaer
- å rette oppmerksomhet mot fart, rus, bilbelte, uoppmerksomhet og bruk av mobiltelefon i trafikken
- å arbeide forebyggende med ungdom og unge førere, i samarbeid med ungdomsråd, skoler, Trygg Trafikk, foresatte og lokale aktører
- å fremme sikker atferd blant gående, syklende og brukere av moped, mopedbil, motorsykkel og andre relevante kjøretøy
- å stille tydelige krav til sikker kjøreatferd ved transport i kommunal regi.

5.4. Trafikksikkerhet og veistandard på fylkesveinettet

Fylkesveinettet er en viktig del av transportsystemet i Hustadvika og har stor betydning for trafikksikkerhet, framkommelighet, bosetting og næringsliv. Flere fylkesveier har utfordringer knyttet til veistandard, dekke, veibredde og manglende tilrettelegging for gående og syklende. På enkelte strekninger skal veiene også ivareta flere funksjoner samtidig, med lokaltrafikk, skoletransport, tungtransport og turisttrafikk. Dette stiller krav til at veistandard og trafikksikkerhet vurderes i sammenheng med trafikkmengde, fartsnivå, veiforhold og hvem som bruker veien.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ansvar for drift, vedlikehold og utbedring av fylkesveiene. Hustadvika kommune har derfor ikke direkte myndighet til å prioritere eller gjennomføre tiltak på dette veinettet, men har en viktig rolle i å synliggjøre lokale behov og formidle utfordringer til veieier. Kommunen forventer at trafikksikkerhetsutfordringer i Hustadvika blir vurdert på grunnlag av dokumenterte behov, og at lokale forhold inngår i fylkeskommunens prioriteringer av vedlikehold, utbedringer og investeringer.

Kommunen vil legge vekt på:

- å kartlegge, melde inn og prioritere fylkesveistrekninger med utfordringer knyttet til veistandard og trafikksikkerhet
- å be fylkeskommunen vurdere trafikksikkerhetsrisiko og behov for vedlikehold og utbedring på prioriterte strekninger

- å etterspørre informasjon om hvordan innmeldte behov blir vurdert, prioritert og fulgt opp
- å arbeide for at hensynet til skoleveier, gående og syklende, tungtransport, næringstransport og turisttrafikk inngår i vurderingene av behov og prioriteringer
- å løfte fram behov for tryggere gang- og sykkelforbindelser, krysningspunkt, belysning, holdeplasser og andre trafikksikkerhetstiltak langs fylkesveiene
- å følge opp fylkeskommunen gjennom dialog og formelle innspill til relevante planer, handlingsprogram og budsjettprosesser.

5.5. Trafikksikkerhet i kommunal planlegging, drift og vedlikehold av kommunale veier, og tjenesteutøvelse

Kommunen påvirker trafikksikkerheten gjennom arealplanlegging, utbygging, drift og vedlikehold av kommunale veier og gjennom utførelsen av egne tjenester. Valg av lokalisering for boliger, skoler, barnehager og fritidstilbud kan påvirke transportbehovet og muligheten for å gå eller sykle. Samtidig er drift og vedlikehold viktig for sikkerhet og framkommelighet på det eksisterende veinettet.

Kommunen skal ivareta trafikksikkerhet som et gjennomgående hensyn i planlegging, investeringer, drift, vedlikehold og tjenesteutøvelse. Behov for fysiske tiltak skal vurderes ut fra kunnskap om ulykker, trafikkmengde, fartsnivå, lokale forhold og innspill fra berørte. Kommunen skal følge opp tiltak på eget veinett og formidle behov for tiltak på fylkesveier og riksveier til ansvarlig veimyndighet.

Trafikksikkerhet skal også ivaretas i kommunens egen virksomhet. Dette omfatter tjenestereiser, bruk og anskaffelse av kjøretøy, innkjøp av transporttjenester og transportoppdrag som kommunen bestiller. Ved planlegging og gjennomføring av slike oppgaver skal kommunen legge vekt på sikker transport og tydelige rutiner for ansatte og leverandører.

Kommunen skal legge vekt på:

- å integrere trafikksikkerhet i arealplanlegging og ved lokalisering og utvikling av kommunale tjenester
- å prioritere drift, vedlikehold og fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier ut fra dokumenterte behov og lokale vurderinger
- å følge opp sikt, belysning, vinterdrift, veidekke og andre forhold som påvirker trafikksikkerheten
- å innarbeide trafikksikkerhet i HMS- og internkontrollarbeid, retningslinjer for tjenestereiser og transportbestillinger
- å stille relevante krav til trafikksikkerhet ved kjøp av transporttjenester og andre tjenester som innebærer kjøring.

5.6. Samarbeid og systematisk trafikksikkerhetsarbeid

Trafikksikkerhetsutfordringene i Hustadvika berører flere kommunale tjenesteområder og ulike veimyndigheter. Mange utfordringer kan ikke løses av kommunen alene, særlig der de gjelder fylkesveier, kollektivtilbud eller transportforhold som krever samarbeid mellom flere aktører. Et systematisk arbeid forutsetter derfor tydelig ansvarsfordeling, samordning og bruk av oppdatert kunnskap.

Kommunen skal arbeide for at trafikksikkerhet blir en integrert del av virksomheten på tvers av kommunale enheter. Samarbeidet med Møre og Romsdal fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, skoler, barnehager, organisasjoner og innbyggere skal bidra til å identifisere utfordringer, vurdere løsninger og følge opp behov som ligger innenfor ulike aktørers ansvarsområder.

Kommunen skal legge vekt på:

- å forankre og ansvarliggjøre trafikksikkerhetsarbeidet på strategisk administrativt ledernivå og politisk
- å avklare ansvar for oppfølging av trafikksikkerhet i relevante kommunale enheter
- å bruke ulykkesstatistikk, lokale kartlegginger og innspill fra innbyggere og andre aktører i vurderingen av utfordringer og tiltak
- å opprettholde dialog med ansvarlige veimyndigheter om behov for tiltak på fylkesveier
- å arbeide systematisk for å oppfylle kriteriene for Trafikksikker kommune, med sikte på å oppnå godkjenning
- å etablere nødvendige rutiner og sikre dokumentasjon og oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av relevante tjenesteområder
- å evaluere innsatsen og bruke erfaringer og ny kunnskap i videre prioriteringer.

Innsatsområdene skal samlet bidra til at trafikksikkerhet blir ivaretatt på tvers av kommunens ansvarsområder, og at arbeidet med å forebygge ulykker og redusere risikoen for alvorlige skader blir en kontinuerlig del av kommunens virksomhet.

6. Organisering, oppfølging i HØP og evaluering

Trafikksikkerhetsstrategien skal være et overordnet styringsdokument for Hustadvika kommunes trafikksikkerhetsarbeid. Strategien skal gi retning for kommunens prioriteringer, mens konkrete tiltak vurderes og følges opp gjennom kommunens ordinære plan-, virksomhets- og budsjettprosesser.

6.1. Organisering og ansvar

Trafikksikkerhetsarbeidet krever samarbeid på tvers av kommunale enheter og fagområder. De enkelte enhetene har ansvar for å ivareta trafikksikkerhet innenfor egne

ansvarsområder, blant annet i planlegging, drift, vedlikehold, skole- og barnehagedrift, transportbestillinger og HMS-arbeid.

Kommunedirektørens administrative ledelse har en viktig rolle i å sikre forankring og samordning på tvers av organisasjonen.

Kommunen skal samarbeide med Møre og Romsdal fylkeskommune, Statens vegvesen, politiet og andre relevante aktører om utfordringer som krever koordinering eller tiltak utenfor kommunens eget ansvarsområde. Innspill fra innbyggere, skoler, barnehager, organisasjoner og medvirkningsråd skal fortsatt være en del av kunnskapsgrunnlaget.

6.2. Oppfølging i plan- og budsjettarbeidet (HØP)

Behov for trafikksikkerhetstiltak skal vurderes på grunnlag av kunnskapsgrunnlaget, trafikksikkerhetsfaglige vurderinger, lokale innspill, kommunens ansvarsområder og tilgjengelige ressurser. Tiltak på kommunale veier følges opp gjennom kommunens prioriteringer for drift, vedlikehold og investeringer.

Som oppfølging av strategien skal kommunen utarbeide og følge opp en oversikt over prioriterte fylkesveistrekninger med behov for vedlikehold, utbedring eller andre trafikksikkerhetstiltak. Oversikten skal danne grunnlag for dialog og formelle innspill til Møre og Romsdal fylkeskommune. Kommunen skal etterspørre hvordan de prioriterte behovene blir vurdert og fulgt opp.

Kommunen skal arbeide systematisk for å oppfylle kriteriene for Trafikksikker kommune, med sikte på å oppnå godkjenning. Arbeidet skal følges opp på tvers av relevante tjenesteområder, og status og behov for videre arbeid skal inngå i den systematiske oppfølgingen av strategien.

Tiltak som krever økonomiske ressurser, skal vurderes i forbindelse med handlings- og økonomiplanen (HØP) og årsbudsjettet. Strategien innebærer ikke i seg selv at konkrete tiltak er vedtatt eller finansiert.

6.3. Evaluering og revisjon

Kommunen skal jevnlig vurdere om strategiens innsatsområder fortsatt er relevante, og om arbeidet bidrar til en mer systematisk oppfølging av trafikksikkerhetsutfordringene. Evalueringen bør bygge på oppdatert ulykkesstatistikk, gjennomførte tiltak, lokale kartlegginger, innspill fra innbyggere og erfaringer fra kommunens virksomheter.

Strategien bør gjennomgås ved behov og vurderes revidert når det skjer vesentlige endringer i kunnskapsgrunnlaget, nasjonale eller regionale føringer eller kommunens lokale utfordringsbilde. En samlet vurdering av strategien bør også gjennomføres innen utløpet av planperioden. Oppfølgingen skal bidra til kontinuitet og læring i kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

7. Kilder

Kommunens dokumenter

- Kommunal planstrategi for 2024–2027
- Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2032

Andre planer, lover, meldinger, statistikk og rapporter

- Nasjonal tiltaksplan 2026-2029
- Meld. St. 14 Nasjonal transportplan (2025-2036)
- Meld. St. 15 Folkehelsemeldingen (2022-2023)
- Barnas transportplan i Meld. St. 20 (2020-2021)
- Meld. St. 40 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (2015-2016)
- Transportøkonomisk institutt fra 2021 (rapport 1816/2021)
- TØI-rapport 2012/2024
- Fylkesstrategi for samferdsel 2027–2030
- Fylkesstatistikk 2026
- Statens vegvesen sine vegkart
- Folkehelseloven