

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VERDAL KOMMUNE

2007 – 2010.



Planforslag; dat. juni 2006

Revidert etter høring; 02.11.2006

Vedtatt av kommunestyret; 11.12.2006, sak nr. 131/06

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING	s. 3
2.	ULYKKESSITUASJONEN	s. 3
3.	ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	s. 6
4.	VISJON, MÅL OG SATSNINGSOMRÅDER	s. 8
5.	TILTAK	s. 10
6.	KRITERIER FOR FARTSGRENSER OG FYSISK FARTSDEMPENDE TILTAK I BYER OG TETTSTEDER	s. 13
7.	RETNINGSLINJER FOR SKOLESKYSS PÅ TRAFIKKFARLIG VEG	s. 14
8.	ØKONOMI OG RESSURSER	s. 15
9.	BEHANDLING OG OPPFØLGING	s. 16
10.	HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET	s. 16

VEDLEGG:

ANDRE REGISTRERTE ØNSKER OM TILTAK
POLITIREGISTRERTE TRAFIKKULYKKER I VERDAL 1997 – 2000.
POLITIREGISTRERTE TRAFIKKULYKKER I VERDAL 2001 – 2004.



*Fv. 173, Nordgata – Verdalsøra barneskole/ungdomsskole.
Her bygges nå(2006) fortau på begge sider av vegen.*

1. INNLEDNING.

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret i 1998. Det er nå et stort behov for å få revidert planen, slik at den framstår som en oppdatert og nyttig plan i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Planen vil dermed bli et viktig verktøy i arbeidet med å prioritere de oppgaver som vil gi størst effekt, samt at den vil bidra til å samordne ressursene om trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har dessuten satt krav om at kommunene skal ha oppdaterte trafikksikkerhetsplaner, for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafikksikkerhetsmidler.

Plan- og utviklingskomiteen har oppnevnt et utvalg som har fått i oppdrag å gjennomføre denne planrevisjonen. Utvalget har hatt følgende sammensetning:

Marit Voll Skrove (leder), Brit Fredriksen, Knut Snorre Sandnes - politiske representanter,
Einar Klevmo - lensmannsetaten,
Per Jarstein – rådmannen (skolesaker),
Harry Halland – teknisk drift,
Endre Kanestrøm – barn- og ungerepresentant
Åge Isaksen (sekretær) – plan og miljø.

Som grunnlag for planen som er vedtatt i 1998, ble det gjennomført en omfattende registrering av trafikkfarlige forhold. Samtlige skoler, barnehager, velforeninger m.fl. ble invitert til å komme med innspill til planarbeidet. Dette ga stor respons, og vi fikk inn over 100 forslag om tiltak for bedring av trafikksikkerheten. Tiltakene omfatter både fysiske tiltak på vegnettet og tiltak i forbindelse med opplæring, informasjon og kontroll. For å få mer informasjon om de aktuelle tiltakene, ble det den gang gjennomført besøk og befaring i skolekretsene. På denne måten fikk vi et godt lokalt engasjement som utgangspunkt for prioriteringene i handlingsplanen.

Vi har i forbindelse med denne revisjonsrunden også sendt invitasjon til oppvekstområdene og velforeningene, om å komme med eventuell nye innspill på trafikkforhold det anses nødvendig å få gjort noe med. Dette har resultert i flere ønsker om tiltak, og vi mener med grunnlag i dette å ha en solid behovsregistrering som grunnlag for å prioritere aktuelle tiltak som skal bidra til bedre trafikksikkerhet. Mange av de tiltakene som var prioritert i planen fra 1998 har vi fått gjennomført, men det er fortsatt nok av oppgaver å gripe fatt i for å få bedret trafikksikkerheten i kommunen.

2. ULYKKESITUASJONEN.

For Nord-Trøndelag fylke har antall politirapporterte personskadeulykker med skadde og drepte de siste 25 år vært forholdsvis stabilt, med et årlig gjennomsnitt på ca 200 ulykker og ca 290 skadde og drepte. I den samme perioden har trafikkmengden økt med 74 %, og dette betyr at risikoen for å bli innblandet i en personskadeulykke er redusert med 50 % slik det framgår av fig. 1. De siste 8 årene har 74 mennesker mistet livet på nordtrønderske veger, med høyest registrering i 2002 der 17 mistet livet og lavest i 1999 der 2 mistet livet.

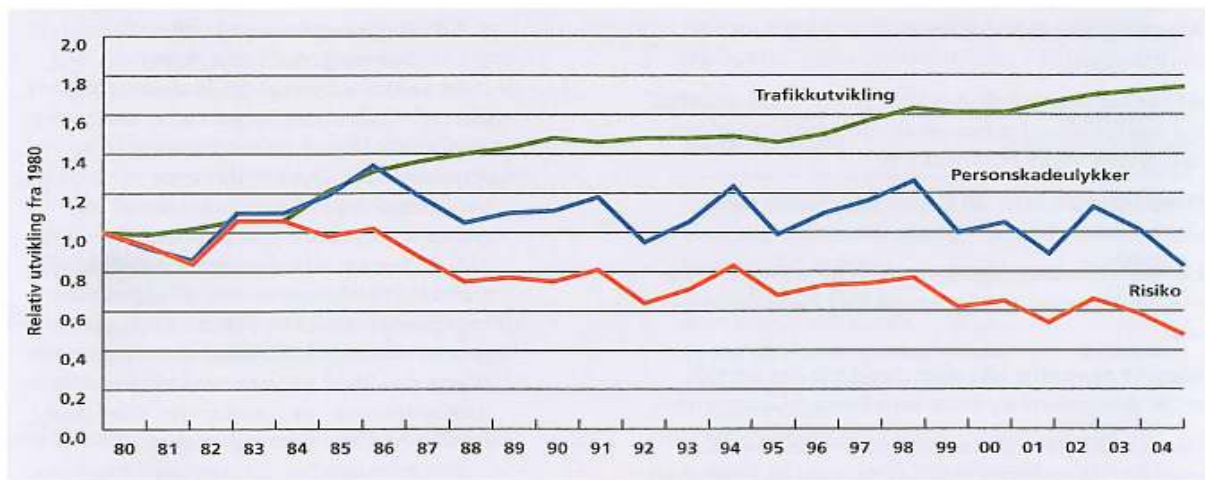


Fig. 1 - Utvikling av personskadeulykker, trafikkmengde og risiko i Nord-Trøndelag siden 1980.

I Verdal har det den siste 8-årsperioden (1997-2004) gjennomsnittlig vært 22 politirapporterte trafikkulykker med personskade med gjennomsnittlig 30 drepte/skadde pr. år. Totalt for denne perioden er 8 personer drept. De aller fleste ulykkene i kommunen (ca 60%) skjer på E6 og riksvegene, og er samtidig de ulykker med absolutt flest drepte og alvorlig skadde (75 %). Disse veggstrekninger utgjør kun ca 25 % av det totale vegnettet innenfor kommunen, men har den betydeligst største trafikkmengde.

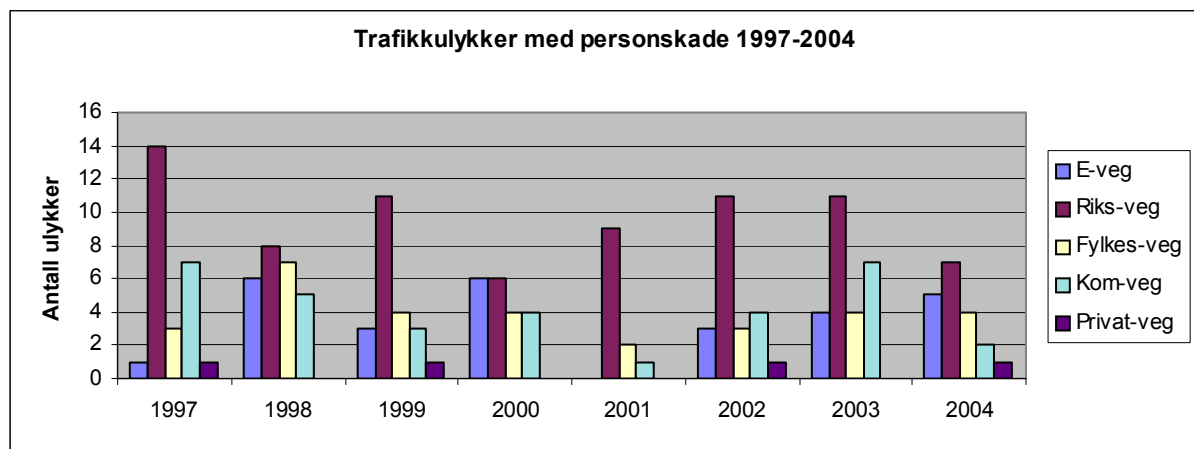


Fig. 2 – Antall trafikkulykker med personskade i Verdal (1997-2004).

I likhet med fylket og landet forøvrig finner vi den største andel ulykker i aldersgruppen 13 til 22 år. Denne aldersgruppen har nesten 40 % av samtlige skadde og drepte i perioden 1997 – 2004, mens den har ca 13 % av kommunens totale folkemengde (2004). Hovedårsaken til de store ulykkestallene for denne aldersgruppen er knyttet til oppstart med mopedykjøring som 16-åring og med bilkjøring som 18-åring. Ulykkestallene er her helt entydige, og viser at unge og uerfarne trafikanter er mye mer utsatt for ulykker enn eldre og mer erfarne trafikanter.

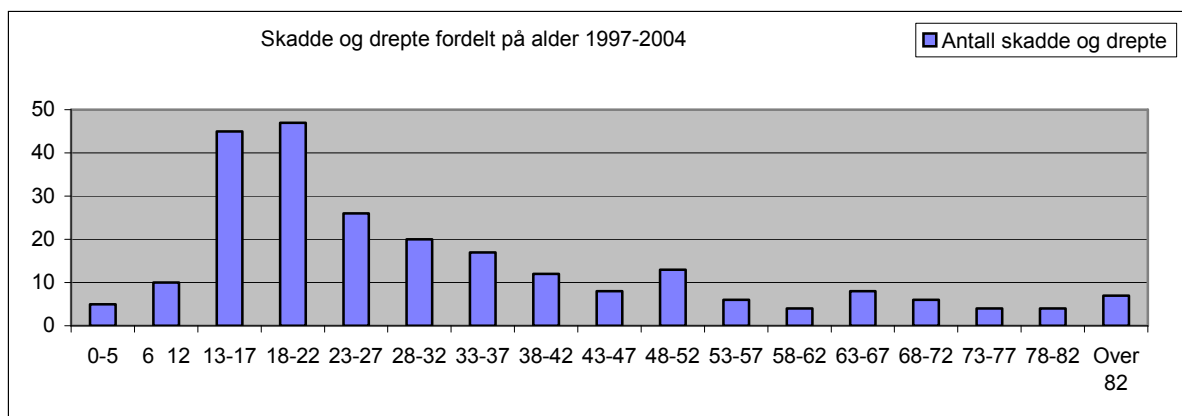


Fig. 3 – Antall skadde og drept fordelt på alder i Verdal (1997-2004).

Ulykkesregistreringene som bygger på politirapporterte personskadeulykker, gir ikke et fullgodt bilde av ulykkessituasjonen. En rekke undersøkelser viser at rapporteringsgraden ligger i størrelsesorden 45–50 % der motorkjøretøy er innblandet. I ulykker der motorkjøretøy ikke er involvert, er rapporteringsgraden i størrelsesorden 1–5 %. Ser en alle rapporteringspliktige trafikkulykker under ett, er rapporteringsgraden ca 33 %. Mange lettere skader i forbindelse med moped-, sykkel- og gangtrafikk blir aldri meldt til politiet.

Det store antallet skadde og drepte i trafikken representerer et alvorlig samfunnsproblem. Bak statistikkens tall står det enkeltmennesker som påføres store tap og lidelser. Trafikkulykker medfører også store økonomiske kostnader for samfunnet. I forbindelse med samfunnsøkonomisk forskning er det gjort beregninger som viser hvor store kostnader de enkelte trafikkulykker representerer. Begrepet samfunnsøkonomiske kostnader dekker alle kostnader som produksjonsbortfall, medisinske-, materielle- og administrative kostnader, i tillegg til de ulemper trafikkskadde påføres ved redusert livskvalitet og tap av helse (velferdstap). En gjennomsnittlig personskade/drept er beregnet å koste samfunnet 2,3 mill kr og en gjennomsnittlig trafikkulykke med kun materiell skade kr. 47.000.

Oversikten nedenfor viser ulykkeskostnader pr. skadetilfelle i 2004- priser. (Kilde: FTU/TØI). Kostnadstallene for personskader gjelder per politirapportert skadd person. Ved beregning av kostnadene er det tatt utgangspunkt i de politirapporterte ulykkene. Kostnadstallene er imidlertid justert opp på bakgrunn av underrapporteringen, slik at enhetskostnadene gjelder for alle skader, både de som rapporteres til politiet og de urapporterte.

Skadetilfelle	Kostnad
Drepte	23.300.000
Meget alvorlig skadde	15.960.000
Alvorlig skadde	5.300.000
Lettere skadde	700.000
Personskade/drept - gjennomsnitt	2.300.000
Materiell skade – gjennomsnitt	47.000

Personskadeulykkene i Verdal for året 2004 representerte ut fra dette en samfunnskostnad på 57,5 mill. kr (25 skadde/drepte x 2,3 mill. kr/skade).

Ulykkesregistreringene viser en god del tilfeldige variasjon i ulykkestallene, noe som sammen med mangelfull rapportering av trafikkulykker gjør det vanskelig å trekke presise slutninger på grunnlag av ulykkesstatistikk. De tilfeldige variasjoner vil generelt påvirke små tall mest, og ulykkesstatistikken vil følgelig være usikre for kommunen som enhet. Ser en på ulykkestallene samlet for nasjonen som helhet, kan det imidlertid trekkes en god del konklusjoner om ulykkesutviklingen:

- *Antall personskadeulykker har de siste 25 årene vært relativt stabilt, til tross for stor trafikkvekst.*
- *Antall drepte er i samme perioden redusert med ca 25 %.*
- *Alvorlighetsgraden er betydelig størst i møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykkene.*
- *Storparten og de alvorligste ulykkene skjer på Europa- og riksveger.*
- *Unge og uerfarne trafikanter (16 – 22 år) er mest utsatt for trafikkulykker.*

3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.

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

Nasjonalt/regionalt nivå.

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Transportetatene utarbeider i fellesskap planforslaget, og den endelige plan legges fram for Stortinget av regjeringen. Som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan, ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en handlingsplan for trafikksikkerhet. Planen som er utarbeidet i samarbeid med Politidirektoratet og Trygg Trafikk, ble utgitt i mars 2002 under navnet "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011". Denne er fulgt opp med en ny handlingsplan for perioden 2006 – 2009, der også Sosial- og helsedirektoratet har deltatt i planarbeidet. Handlingsplanen har som formål å presentere de utfordringer en står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet og hvilke tiltak det skal satses på i planperioden. Planen har dessuten til hensikt å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker. Handlingsplanen har definert følgende mål for perioden:

- *Overholdelse av fartsgrensene.*
- *Reduksjon i omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand.*
- *Økt bruk av sikringsutstyr.*
- *Sikrere tungtransport.*
- *Ulykkesreduserende tiltak på ulykkesbelastede riksveger.*
- *Færre drept og hardt skadde ungdommer.*
- *Reduksjon i antall alvorlige overtredelser av trafikkreglene.*

Fylkesnivå.

Fylkeskommunen har i følge Vegtrafikklovens §40 a et ansvar for "å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket." Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg - Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen dette fagfeltet. FTU følger opp de satsingsområdene det skal arbeides spesielt med og har utarbeidet egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er

forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen. Den sist reviderte handlingsplan gjelder for perioden 2006-2009, og det er i denne spesielt fokusert på å redusere de alvorligste trafikkulykkene som gjelder møte-/utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere/syklister. Planen legger opp til at det for hele perioden avsettes 15,3 mill. kr. av fylkeskommunens budsjett til trafikksikkerhetsarbeid i regi av FTU. Innsatsen i planen kanaliseres til 3 prosjekter:

- *En felles paraply for hele regionen rettet mot målgruppen 15-24 år.*
- *Nullvisjonsstrekningen; E 6 Tillerhøgda – Mule.*
- *Barn og ungdom i trafikken.*

Andre satsningsområder som ikke inngår i prosjektene over:

- *Aksjon skoleveg.*
- *Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid.*
- *Vilt og vegtrafikk.*
- *Radio, video, internett og presse.*

Kommunenivå.

Ansvar for å tilrettelegge trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på flere virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med bl.a. arealplanlegging, utbygging og drift av kommunalt vegnett, har plan og teknisk drift ansvar knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafikksikkerheten. Dette kommer til uttrykk gjennom flere lover og retningslinjer som omhandler disse virksomhetene.

Innenfor opplæring kommer oppvekstområdenes ansvar for trafikksikkerhetsarbeid til uttrykk i Kunnskapsløftet (høsten 2006). Også i rammeplan for barnehagene er trafikkopplæring påpekt som et viktig og nødvendig tema. Skoleskysordningen er også et område som trafikksikkerhetsarbeidet må fokuseres på.

Gjennom lov om helsetjenesten i kommunene er også dette virksomhetsområde ansvarlig for trafikksikkerhetssituasjonen. Helsetjenesten skal til enhver tid ha oversikt over helsetilstanden i kommunen og de faktorer som kan virke inn på denne. Helsetjenesten skal foreslå helsefremmende og forebyggende tiltak.

Andre.

Også myndigheter og organisasjoner utenfor kommunens system har ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, som i stor grad vil påvirke virksomheten til den enkelte kommune. Dette gjelder spesielt politiet som har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene, og Trygg Trafikk som er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet med særlig ansvar for opplæring og informasjon. Likeens gjelder dette bilorganisasjoner, transportselskaper, trafikkskoler m.fl. som gjennom sine aktiviteter har innvirkning på trafikksikkerheten i den enkelte kommune.



Riktig parkering kan i enkelte situasjoner være en utfordring

4. VISJON, MÅL OG SATSNINGSOMRÅDER



I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet legges grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet til en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade (nullvisjonen). Nullvisjonen betyr at vi skal arbeide både for å hindre alvorlige ulykker og for å redusere skadene i de ulykkene som likevel skjer. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ulykker vil forekomme også i framtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.

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

Verdal kommune vil arbeide for et framtidig lokalsamfunn der det ikke forekommer trafikkulykker som fører til død eller livsvarig skade.

Hovedmål.

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

Antall skadde og drepte i trafikken skal i framtiden reduseres i forhold til dagens nivå (gjennomsnittlig de siste 4 årene er 30 skadde/drepte).

Satsningsområder/delmål.

Det er mange aktører som arbeider for et felles mål om bedre trafikksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikant et stort ansvar i å opptre slik at trafikkulykker ikke oppstår. Med grunnlag i ulykkesituasjonen må trafikksikkerhetsarbeidet konsentreres om endel viktige satsningsområder/delmål, som etter hvert vil gi målbar effekt på hovedmålet.

1. Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid må avklares, og trafikksikkerhetsarbeidet må gis en mer forpliktende posisjon med hensyn til ressursbruk.

Utfordringer innen kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er blant annet å få satt temaet på den politiske dagsorden, samt å sette trafikksikkerhet inn i en større sammenheng. Det er viktig å sikre at planen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført. En forutsetning for dette er at planen forankres i kommunens politiske og administrative system. I denne sammenhengen er det viktig at planen inngår i det kommunale plansystemet, og får en politisk behandling i samsvar med dette. Kommunen har forøvrig et stort ansvar innenfor areal- og transportplanlegging, og det er da viktig at disse planer tilrettelegger for et transportsystem som er tryggest mulig.

2. Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.

Den store utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet fremover synes i stor grad knyttet opp mot trafikantene, og mulighetene for å gjøre dem bedre egnet og mer ansvarlig i trafikken. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Ansvar er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de små og myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte motiveres til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet.

3. Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.

Forskning viser at økt bruk av bilbelte vil spare liv og i stor grad begrense personskadeomfanget når ulykker først skjer. Det er imidlertid fortsatt mange som unnlater å bruke bilbelte. Kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte har også en stor skadebegrensende effekt. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca 50 % i framsetet og ca 25% i baksetet.

Kun en liten andel av fotgjengerne bruker refleks i mørket. Samtidig vet vi at 40% av alle fotgjengerulykker skjer i mørke, og at refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85%. Det bør derfor bli en selvfølge å bruke refleks når man beveger seg ute i mørke.

Syklister er spesielt ulykkesutsatt i krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelmer en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. I dag er bruksprosenten lav blant voksne syklister, ca 35%, mens den er høyere blant barn under 12 år, der litt i overkant av 50% bruker sykkelhjelmer.

4. Trafikksikre steder på vegnettet må utbedres, og spesielt skal barn og unge ha en trygg og trafikksikker atkomst til barnehage, skole og fritidsaktiviteter i nærmiljøet.

Kommunen har som vegholder ansvar for å få gjennomført trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Dette er ofte skoleveger og veger som brukes til fritidsaktiviteter eller kontakt med familie og venner. Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten på dette området er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I de fleste tilfeller er imidlertid utfordringene for reduksjon av antall hardt skadde og drepte innenfor kommunen, knyttet til trafikksikkerhetstiltak på europaveger, riksveger og fylkesveger. Det er oftest her de alvorligste ulykkene skjer, og det er da en utfordring for kommunen å komme med innspill på de prioriteringer som fylkeskommunen og Statens Vegvesen gjør.

Verdal kommune har status som pilotkommune for universell utforming. Universell utforming innebærer at tiltak i de offentlige rom og bebyggelse skal være slik at de kan brukes av alle, og dette må da legges til grunn også for utforming av trafikkanlegg. Nye anlegg vil bli planlagt og utført med dette grunnleggende prinsipp. Kommunen har imidlertid endel ”gamle synder” på dette området, som det gjennom planen settes fokus på å få gjort noe med. Dette gjelder spesielt utforming av fortau og kryssingsfelt i byområdet og boligfelt.



Stiklestad skole – godt skille mellom trafikkareal og lekeareal er viktig

5. TILTAK

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være mål- og løsningsorientert. Dette betyr i praksis at tiltak som settes inn må rettes direkte mot å løse faktiske trafikksikkerhetsproblemer.

Det er også viktig å legge et helhetssyn til grunn for arbeidet, slik at fokus på sikkerhet gjennomsyrrer alt arbeid med forhold som kan ha betydning for trafikksikkerheten.

De etterfølgende tiltakene er gruppert i tilknytning til de aktuelle delmålene som er beskrevet ovenfor.

5.1 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid må avklares, og trafikksikkerhetsarbeidet må gis en mer forpliktende posisjon med hensyn til ressursbruk.				
	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist	Merknad
5.1.1	Det opprettes et fast trafikksikkerhetsutvalg	Rådmann	2006	

	(KTU) som har ansvar for å koordinere det totale trafikksikkerhetsarbeidet på kommunalt nivå			
5.1.2	Det bevilges et årlig rammebeløp som KTU disponerer i sitt arbeid	K.styret	Årlig	500.000
5.1.3	Det avklares 50 % stilling som skal prioritere arbeidsoppgaver knyttet til trafikksikkerhetssaker og sekretærfunksjon for trafikksikkerhetsutvalget	Rådmann	2006	
5.1.4	Trafikksikkerhetsplanens handlingsprogram og skoleskysordning skal evalueres og behandles hvert år, og være et grunnlag for budsjettarbeidet	KTU	Årlig om våren	
5.1.5	Som grunnlag for prioritering av trafikksikkerhetsoppgaver og som hjelpemiddel for å følge opp ulykkesutviklingen, må det etableres et funksjonelt ulykkesregister i kommunen.	KTU	2007	
5.1.6	Trafikksikkerhetsplanen revideres hvert 4. år	KTU	2010	

Kommunalt trafikksikkerhetsutvalg (KTU).

Et kommunalt trafikksikkerhetsutvalg bør ha faglig forankring i de virksomheter som har størst befattning med trafikksikkerhetsarbeidet på kommunenivå. I tillegg bør det ha en politisk forankring i den komité som har størst ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet. Ut fra dagens organisering foreslås trafikksikkerhetsutvalget å ha følgende sammensetning:

2 – 3 politiske representanter fra plan- og utviklingskomiteen (en av disse er leder for KTU),
 Lensmannsetaten,
 Rådmannskontoret med ansvar for barnehage- og skolesaker,
 Teknisk drift,
 Barn- og ungerepresentant,
 Plan og miljø (sekretærfunksjon).

Det er viktig at kommunen bevilger et beløp som KTU disponere til enkle trafikksikkerhetstiltak som er prioritert i handlingsplanen. Større trafikksikkerhetstiltak må prioriteres innenfor de ordinære vegbudsjett. Deler av det beløpet KTU disponerer kan benyttes som tilskudd til lag og organisasjoner som ønsker å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak, dersom tiltaket er en prioritert oppgave.

5.2 Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.				
	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist	Merknad
5.2.1	Hver enkelt barne- og ungdomsskole må gjennomføre aktuelle tiltak for å oppfylle kompetansemålene i læreplanen. Foreldrene må engasjeres i arbeidet.	Skole	Årlig	
5.2.2	Fritidsklubbene/ungdomsrådet må engasjeres i å formidle informasjon og holdninger om trafikksikkerhet til ungdom. (samarbeid med Trygg Trafikk (T T), politi, mv)	Kultur	Årlig	Tilskudd
5.2.3	Barnehagene må i.h.t. rammeplanen gjennomføre alderstilpasset opplæring i trafikksikkerhet. (T T's opplæringstilbud)	Barneh.	Årlig	

5.2.4	Lærere og førskolelærere må gis muligheter til kompetanseheving i trafikkopplæring.	Skole Barneh.	Årlig	
5.2.5	Det gjennomføres kontroller med trafikantadferd, spesielt i tilknytning til skolene (samarbeid med FTU)	Politi	Årlig	
5.2.6	Bidra til gjennomføring av oppfriskningskurs for eldre trafikanter (65+)	Eldreråd	Årlig	
5.2.7	Etablere et aksjonsrettet prosjekt i forhold til trafikantadferd i sentrum (Dep., politi, NAF, T T)	KTU	2007/08	
5.2.8	Gjennomføre opplæring i disiplinert bruk av skolebusstransport	Skolene	Årlig	
5.2.9	Etablere gode transportløsninger i forbindelse med idrettsarrangement (T T, KTU)	Idrettsrådet	Årlig	

5.3 Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.				
	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist	Merknad
5.3.1	Det arrangeres kampanjer for bruk av refleks sammen med utdeling av refleks både i barnehager og grunnskolen (samarbeid med NAF, MA, velforeninger)	KTU	Årlig	
5.3.2	Holdningskampanje om bilbeltebruk for ungdomsmiljø (samarbeid med T T, politi, rånere)	KTU	Årlig	
5.3.3	Holdningskampanje om sykkelhjelmbruk for grunnskolene og foreldre (samarbeid med FAU, velforeninger)	Skole	Årlig	
5.3.4	Veilede småbarnsforeldre om bruk av bilbelte og sikringsutstyr for barn i bil	Helse	Kontin.	
5.3.5	Gjennomføre kontroller og registreringer på bruken av de forskjellige sikringsutstyr.	Politi	Kontin	

5.4 Trafikkfarlige steder på vegnettet må utbedres, og spesielt skal barn og unge ha en trygg og trafikksikker atkomst til barnehage, skole og fritidsaktiviteter i nærmiljøet.				
	Tiltak	Ansvar	Tidsfrist	Merknad
5.4.1	Prioritere tiltak på vegnettet som skal inngå i årlige handlingsprogram/budsjettrammer	KTU	Årlig	se kap 10
5.4.2	Gi transporttilbud til alle skolebarn som ikke har trygg skoleveg i samsvar med vedtatte retningslinjer	Rådmann	Årlig	se kap 7
5.4.3	Gjennomføre en enhetlig skilting ved samtlige skoler og barnehager	Teknisk drift	2007/08	
5.4.4	Revidere skiltplaner for hele kommunen i henhold til endrede forhold/nye forskrifter	Plan	2007	
5.4.5	Sikring av plasser for foreldrekjøring ved skolene	Teknisk drift	2007-2010	
5.4.6	Utarbeide helhetlige planer for fartsgrenseskilting	Plan	2008	se kap 6

	og fartsdempende tiltak i henhold til nye kriterier for tettbygde strøk			
5.4.7	Kontroll av arealplaner med henblikk på en vurdering av trafikksikkerhetsmessige forhold	KTU	Kontin.	
5.4.8	Driftsoppgaver på vegnettet skal utføres slik at trafikksikkerheten ivaretas, spesielt med hensyn til strøing, siktutbedring, oppmerking og skilting	Teknisk drift	Kontin.	
5.4.9	Kontroll av planer for trafikksikkerhetstiltak med hensyn til universell utforming	KTU	Kontin.	

6. KRITERIER FOR FARTSGRENSER OG FYSISK FARTSDEMPENDE TILTAK I BYER OG TETTSTEDER.

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

Kriteriene legger følgende til grunn:

Fartsgrense Bruksområde

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

Forutsetningene for fartsgrensekriteriene er at fartsgrensene skal respekteres i akseptabel grad. Erfaringer viser at dette ofte ikke er tilfelle ved fartsgrenser lavere enn 50 km/t. I utgangspunktet bør det derfor brukes fysiske fartsdempende tiltak der hvor skiltet fartsgrense 30 eller 40 km/t ikke kan forventes å gi tilstrekkelig virkning, eller der fartsmålinger viser at det er behov for fartsdempende tiltak. Fartsdempende tiltak skal utformes slik at de er i samsvar med den aktuelle fartsgrensen. I praksis anvendes som regel en eller annen form for humper, men også andre type tiltak kan være aktuelle i spesielle tilfeller.

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

for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak blir oppfylt. Fullstendige kriterier framgår av NA-RUNDSKRIV 05/17 m/vedlegg.

Kommunen mener kriteriene kan bli et godt verktøy for å få redusert fartsnivået i byer og tettsteder, og vil legge dem til grunn i trafikksikkerhetsarbeidet. Med de store variasjoner en har i vegsystem, omgivelser og aktiviteter, kan kriteriene aldri bli entydige for alle situasjoner. Kommunen vil derfor fortsatt ha åpning for skjønnsmessige vurderinger, både med hensyn til fastsetting av fartsgrenser og bruk av fysiske fartsdempende tiltak. Spesielt vil det være viktig å få vurdert ulike former for fysisk fartsdemping, slik at det også blir tatt hensyn til blant annet yrkestrafikken. Kriteriene gjelder også for barneskoler, og det vil her være spesielt viktig å få fulgt opp dette gjennom planer for tiltak.

7. RETNINGSLINJER FOR SKOLESKYSS PÅ TRAFIKKFARLIG VEG.

Gjeldende bestemmelser om skoleskyss i Opplæringslovas § 7-1:

”Elever i 2. – 10. årstrinn som bur mer enn fire kilometer frå skolen, har rett til gratis skyss. For elever i 1. årstrinn/førskolen er skyssgrensa to kilometer. Elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg, har rett til gratis skyss uten omsyn til veglengda.”

Elever på følgende strekninger innvilges gratis skoleskyss på grunn av trafikkfarlig/vanskelig veg:

VEGNUMMER:	STREKNING:	GRATIS SKYSS INNVILGES FOR:
<i>E 6</i>	<i>Vinne – Bjørga</i>	<i>Elever på barnetrinnet og med bosted på vestsida av vegen</i>
<i>Rv 72</i>	<i>Vinne – Sandvika</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg</i>
<i>Rv 757</i>	<i>Verdalsøra – Volden (Unntatt Vuku sentrum)</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg</i>
<i>Rv 758</i>	<i>Vuku – Inndalen</i>	<i>Elever på barnetrinnet og som ferdes over Østnesbrua</i>
<i>Rv 759</i>	<i>Stiklestad – Leksdal</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg</i>
<i>Fv 160</i>	<i>Volden – Vera</i>	<i>Elever på barnetrinnet</i>
<i>Fv 163</i>	<i>Stiklestad – Mogrenda-området</i>	<i>Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Fv 173</i>	<i>Verdalsøra – Fleskhus</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg</i>
<i>Kv 38</i>	<i>Hellbakkan – Vuku</i>	<i>Elever på 1. – 4. årstrinn - vinterskyss</i>

Vinterskyss innvilges for tidsrommet 1. november – 31. mars.

Ordningen administreres av den enkelte skole. Busskort utstedes av skolen uten søknad fra foreldre. Foreldre bes melde fra til skolen om elever som ikke ønsker å benytte ordningen, eller som ikke ønsker å benytte ordningen fullt ut.

Skoleskyss under lovfestet skyssgrense og som gjelder andre strekninger enn de som er nevnt ovenfor, må det søkes om på fastsatt skjema. Slike søknader sendes rådmannen til behandling som tidligere. Søknadsfrist: 20. april.

Kommunen har en total årlig utgift på ca 4.0 mill. kr for skoleskyssordningen, og derav er ca 0.25 mill. kr knyttet til skoleskyss på grunn av trafikkfarlig veg.

8. ØKONOMI OG RESSURSER

Da det er mange aktører som arbeider med trafikksikkerhet, vil også midlene være fordelt over flere budsjetter. Det er derfor ikke mulig å gi et konkret oppsett over tilgjengelige midler i trafikksikkerhetsarbeidet. For kommunenes arbeid har de tilskuddsmidler som stilles til disposisjon fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg stor betydning. Det er her forslag om årlig beløp på 2,25 mill. kr. som fylkets kommuner kan søke om tilskudd fra. Forutsetningen for tilskudd er at det går til trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og at kommunen dekker halvparten av kostnaden.

Øvrige trafikksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett blir vurdert og prioritert i forhold til andre investerings- og driftsoppgaver på vegnettet. I økonomiplanen for kommende 4-årsperiode er det prioritert investeringsmidler til kommunale veger på 2,0 mill.kr hvert år, og mange av disse prosjektene vil være direkte knyttet til trafikksikkerhetstiltak. Dessuten er det i samme perioden prioritert investeringsmidler på 1,0 mill. kr hvert år til utvikling av sentrum/industriområdet. I sentrumsprosjektene vil det også være mange tiltak som er direkte knyttet opp mot trafikksikkerhet. Trafikksikkerhetsoppgaver knyttet til skole- og helseetaten inngår i de ressurser disse har til rådighet uten nærmere spesifisering. På denne måten er trafikksikkerhetsoppgaver til en viss grad ivaretatt uten at dette kommer spesifisert fram av kommunens årlige budsjetter. For et kommunalt trafikksikkerhetsutvalg bør det imidlertid opprettes egen budsjettpost som kan disponeres til mer konkret tiltak knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet.

Statens vegvesen har sine budsjetter som gjelder vegformål på fylkesveger og riksveger, og mange trafikksikkerhetsoppgaver er innlemmet her. I tillegg er det i disse budsjettene også disponert midler til særskilte trafikksikkerhetsoppgaver. Bevilgningene her vil variere fra år til år avhengig av hvilke oppgaver som prioriteres gjennomført. Når det gjelder finansiering av gang- og sykkelveger langs fylkesveg, er det i Fylkesvegplanen for 2006 – 2009 vedtatt at kommunal andel i finansieringen skal reduseres fra 50 til 25 %.

Også for de øvrige etaters arbeid med trafikksikkerhet vil midlene være innlemmet i de årlige budsjetter.

Det gjennomføres i dag et betydelig trafikksikkerhetsarbeid med innsats fra lag og foreninger. Kommunen mener at økt samspill mellom offentlig sektor og frivillige organisasjoner innen trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne bidra til at de satte målsettinger oppnås tidligere samt at det opparbeides større forståelse for viktigheten av dette arbeidet. De aktuelle tiltak som i den sammenheng blir fremmet er i stor grad avhengig av initiativ fra lag og organisasjoner, og vil da i mange tilfelle ikke være sammenfallende med den gjeldende prioriteringen. Initiativet er imidlertid så prisverdig at det må være rom for å belønne dette, dersom det aktuelle tiltaket har en viktig trafikksikkerhetsmessig betydning. Det er da viktig at trafikksikkerhetsutvalget disponerer midler som kan gis som tilskudd i forbindelse med slik frivillig innsats.

9. BEHANDLING OG OPPFØLGING

Trafikksikkerhetsplanen sendes på høring og legges fram for politisk behandling i plan- og utviklingskomiteen og kommunestyret. Det gjennomføres en årlig evaluering av skoleskysordningen (kap. 7) for å vurdere eventuelle endringer av veg- og trafikkforhold, som kan medføre reviderte prioriteringer. Også handlingsprogrammet for fysiske tiltak på vegnettet (kap. 10) evalueres årlig, for å vurdere nye prosjekt som skal prioriteres. Samtidig gjøres en vurdering av ulykkesutviklingen. Evalueringene og revisjoner skal ligge til grunn for budsjettarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen revideres hvert 4. år. Som grunnlag for revisjonen gjennomføres det nye registreringer av trafikkfarlige forhold i samarbeid med skoler, barnehager, velforeninger m.fl. Revidert trafikksikkerhetsplan sendes også på høring og behandles av plan- og utviklingskomiteen og kommunestyret. Trafikksikkerhetsutvalget har ansvar for oppfølging av evaluering og revisjon av trafikksikkerhetsplanen.



Riksveg 72 Vinne. Her skal det nå(2006-07) bygges gang- og sykkelveg.

10. HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET

Handlingsprogrammet er delt opp på de forskjellige vegkategorier (kommune-, fylkes- og riksveger). Innenfor hver vegkategori er det dessuten foretatt en oppdeling i de prosjekt som betraktes som rene trafikksikkerhetstiltak og de øvrige tiltak på vegnettet. Dette er gjort for å ha med helheten, da de øvrige tiltakene også inneholder mye trafikksikkerhet sammen med avviklingsmessige forhold.

Prioriteringer under 10.1 (tiltak på kommuneveger) gjelder til og med 2008, mens de øvrige prioriteringer er vanskelig å tidfeste da de er knyttet til budsjetter utenfor kommunens ansvarsområde. Kostnader er anslått og må derfor betraktes som meget usikre, da det ikke foreligger detaljert beregningsgrunnlag for de aktuelle tiltak.

10.1 Prioriterte trafikksikkerhetstiltak på kommuneveger				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr	Merknad
10.1.1	Skoler ved kommunale veger	Oppgrader skilting	0,1	jfr. kriterier

10.1.2	Verdal byområde - delområder	Fartsgrenseskilting	0,2	Prioriteres av KTU
10.1.3	Sandstien; Graven – Baglanvegen	Gang-/sykkelveg asfaltering	0,05	Ferdigstilling
10.1.4	Ørmelen; Gangbru over E 6	Reparasjoner	0,05	
10.1.5	Verdal byområde/boligområder Universell utforming	Utbedringer av fortau m.m.	0,3	Prioriteres av KTU
10.1.6	Verdal byområde	Oppgradere parkeringsskilting	0,2	Kommunal håndheving
10.1.7	Diverse	Fartsdempende tiltak	0,06	Prioriteres av KTU
10.1.8	Initiativ fra lag og foreninger	Diverse	0,04	Tilskudd
10.1.9	Ørmelen sør	Fortau, gatelys, reguleringer	1,0	Tiltak i.f.m. avløpsanering
10.1.10	Ørmelen midtre etappe 1	Fortau, gatelys, reguleringer	1,0	Tiltak i.f.m. avløpsanering

10.2 Øvrige uprioriterte tiltak på kommuneveger				
	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr	Merknad
	Sørgata – Jernbanegata	Undergang jernbanen	15,0	Særskilt finansiering
	Jernbanegata; Amfi – Nordgata	Miljøgate	5,0	Særskilt finansiering
	Havnekrysset – Fættan	Ny veg	3,0	Særskilt finansiering
	Nordgata	Stenge planovergang for bil, miljø	1,0	Særskilt finansiering
	Ørmelen midtre, etappe 2	Fortau, gatelys, reguleringer	1,0	Tiltak i.f.m. avløpsanering
	Rådhusgata – Vektergata	Gang-/sykkelveg	0,5	
	Ørmelen øst	Fortau, gatelys, reguleringer	1,0	Tiltak i.f.m. avløpsanering

10.3 Prioriterte trafikksikkerhetstiltak på riksveger				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.	Merknad
10.3.1	Rv. 757, Vuku skole	Busslomme	0,6	Tilskudd fra FTU i 2006
10.3.2	Rv. 72, Baglan – Valstad	Gang-/sykkelveg	5,0	Forskuttering næringslivet
10.3.3	Rv. 759, Lund i Leksdalen	Busslomme	0,5	Planoppstart
10.3.4	Skoler ved riksveger	Oppgrader skilting	0,075	
10.3.5	Rv. 757, Verdal videregående skole	Kryssutbedring	1,5	
10.3.6	Rv. 757, Ulvilla sentrum	Busslomme	0,5	
10.3.7	Rv. 759, Valum – Hallem	Gang-/sykkelveg	3,0	
10.3.8	Rv. 72, Lysthaugen – Melbygraven	Gang-/sykkelveg	1,0	Midlertidig

				løsning 2006
10.3.9	Rv. 757, Havnevegen	Gang-/sykkelveg	2,5	
10.3.10	Rv. 757, Vuku sentrum	Gang-/sykkelveg	4,0	
10.3.11	Rv. 759, Lund – Leksdal skole	Gang-/sykkelveg	3,0	
10.3.12	Rv. 758, Østnes bru	Gangbane		
10.3.13	E6, Fleskhus – Bjørga	Gang-/sykkelveg	4,5	

10.4 Øvrige uprioriterte tiltak på riksveger				
	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.	Merknad
	Rv.757/759, Stiklestad	Kryssomlegging	13,0	
	Rv. 757, Havnevegen	Rundkjøring	3,0	
	Rv. 72, Kvernbrua, Sul	Ny bru/utbedring		
	Rv. 757, Haga	Kurveubedring		
	E6/rv. 72, Graven	Toplankryss		
	Rv. 72, Vaterhomen	Ny bru/utbedring		
	Rv. 759, Klinga	Kurveutbedringer		
	Rv. 759, Ausa	Kryssutbedring		

10.5 Prioriterte trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.	Merknad
10.5.1	Fv. 173, Nordgata – Verdalsøra skoler	Fortau	5,0	Arbeid avsl., kom. andel
10.5.2	Skoler ved fylkesveger	Oppgrader skilting	0,05	
10.5.3	Fv. 173/Elvevegen, Ørmelen	Opphøyd gangfelt	0,1	
10.5.4	Fv. 173, Ydsekorsen – Fleskhus	Gang-/sykkelveg	4,8	
10.5.5	Fv. 167, Holte – Minsås	Gang-/sykkelveg	4,9	
10.5.6	Fv. 166, Minsås – Lein	Gang-/sykkelveg	5,7	
10.5.7	Fv. 169, Ydsekorsen – Trones	Gang-/sykkelveg	7,5	
10.5.8	Fv. 163, Stiklestad – Mogrenda	Gang-/sykkelveg	6,0	

10.6 Øvrige uprioriterte tiltak på fylkesveger				
	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.	Merknad
	Fv. 163, Stiklestad	Vegomlegging	2,0	
	Fv. 164, Stiklestad	Vegomlegging	3,2	
	Fv, 164, Brandhaug – Volen	Utbedring/fast dekke		

VEDLEGG: ANDRE REGISTRERTE ØNSKER OM TILTAK (Uprioritert)

Fysiske tiltak

Hvor	Hva
Fv. 166, Valum – Forbregd	Vegbelysning
Fv. 169, Tronesvn.	Skilting gangfelt
Fv. 173, Fleskhus	Busslomme, leskur
Kv. Arnljots gt.	Trafikkreguleringer i.f.m avløpssanering
Kv. Baglanvn.	Opphøyd gangfelt ved kryss Skomakervn.
Kv. Bergshaugen	Fortau, Vestberget - Baglanvegen
Kv. Bergsmyr	Lyspunkt på gangveg til Karl Johans v.
Kv. Dag Ringsonsgt. m/fl. på Melan	Trafikkreguleringer i.f.m avløpssanering
Kv. Fridheimsgata	Fartsdemper og gangfelt ved Dalbakken
Kv. Fridheimsgt.	Markering av fartshumper
Kv. Holmsveet	Fartshumper
Kv. Kalv Arnesens gt.	Trafikkreguleringer i.f.m avløpssanering
Kv. Konsul Moesgt.	Miljøgate
Kv. Planken - Sognan	Opparbeide planlagte gangveger
Kv. Prost Brantsev.	Busslommeskilt ved Ørmelen skole
Kv. Skolemestervegen	Asfaltering
Kv. Sørskagvegen	Fartshumper
Kv. Sørskagvegen, - Nordskagvegen	Gang- og sykkelvegskilting
Rv. 72, Melbygraven	Justering av fartsgrense 60 km/t
Rv. 72, Vinne - Lysthaugen	Gang- og sykkelveg
Rv. 72, Lysthaugen - Finnmyra	Gang- og sykkelveg
Rv. 72, Guddingsmoen	Speil ved busslomme
Rv. 72, Gudding	Busslomme
Rv. 72, Inndalsåkeren - Steinsgropa	Gang- og sykkelveg, gangfelt, busslommer
Rv. 72, Vinne	Belysning på gangveg fram til Baglanvn
Rv. 757, Ulvilla sentrum	Busslomme, leskur
Rv. 757, Vuku	Fartsdemper ved Holmsberg bil
Rv. 759, Aksnesberga	Siktutbedring
Rv. 759, Bunes - Lund	Skilting av fartsgrense 60 km/t
Rv. 759, Leksdal skole	Snuplass for buss
Skolerute i Leksdalen	Møteplasser

Forklaring: Rv = riksveger, Fv = fylkesveger, Kv = kommunale veger og områder.