

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VERDAL KOMMUNE

2012 – 2015.



Planforslag; dat. november 2011
Revidert etter høring; mars 2012
Vedtatt;

INNHOLDSFORTEGNELSE

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

VEDLEGG:

GJENNOMFØRTE TILTAK
ANDRE REGISTRERTE ØNSKER OM TILTAK

1. INNLEDNING.

Regjeringen har besluttet at trafikksikkerhetsarbeidet i Norge skal være basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen. Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010-2019, ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som ambisjon at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Dette ambisjonsnivå bør også ligge til grunn for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret i 2006. Planperioden på 4 år er gått og det er behov for å få revidert planen, slik at den framstår som en oppdatert og nyttig plan i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Planen skal være et viktig verktøy i arbeidet med å prioritere de oppgaver som vil gi størst effekt, samt at den skal bidra til å samordne ressursene om trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har dessuten krav om at kommunene skal ha oppdaterte trafikksikkerhetsplaner, for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafikksikkerhetsmidler. Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har forestått planrevisjonen. Utvalget har hatt følgende sammensetning:

Ole Gunnar Hallager (leder), Anne Segtnan, Knut Fortun - politiske representanter, nye politiske representanter fra 25.10.2011; Berit G. Nessø (leder), Karl B. Hoel, Linn Beate Tromsdal, Arild K. Pedersen (varam.)

Jan Roger Sivertsen - lensmannsetaten,

Heidi Holmen – skolesaker,

Harry Halland – teknisk drift,

Lars Einar Karlsen – barn- og ungerepresentant

Sonja Sæther – kommunalt foreldreutvalg

Åge Isaksen (sekretær) – plan og miljø.

Vi har i forbindelse med denne revisjonsrunden gjennomført besøk og befaringer på skolene samt sendt invitasjon til oppvekstområdene og velforeningene, om å komme med eventuell nye innspill på trafikforhold det anses nødvendig å få gjort noe med. Dette har resultert i flere ønsker om tiltak, og vi mener ut fra 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 forrige plan har vi fått gjennomført, men det er fortsatt nok av oppgaver å gripe fatt i for å få bedre trafikksikkerheten i kommunen.

2. ULYKKESSITUASJONEN.

I Nord-Trøndelag har antall politirapporterte personskadeulykker med skadde og drepte i perioden 2003 – 2010 ligget på gjennomsnitt ca 170 ulykker og ca 245 skadde og drepte pr. år (fig 1). De siste 8 årene har 73 mennesker mistet livet på nordtrønderske veier. Selv om ulykkesregistreringene gir tall som ikke kan aksepteres, må det også tilføyes at registreringene viser positive utviklingstrekk. I perioden 1980 – 2008 har trafikkmengden økt med 83 %, noe som betyr at risikoen for å bli innblandet i en personskadeulykke er redusert med 55 % slik det framgår av fig. 2.

Utviklingen tyder på at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet har vært med på å kompensere for den veksten i antall drepte og skadde personer man ellers kunne forventet på grunn av

trafikkveksten. Den kraftige nedgangen i ulykkesrisiko skyldes et mer effektivt trafikksikkerhetsarbeid på flere områder, med bedre veger, sikrere kjøretøy, mer effektive trafikantiltak og bedre og raskere skadebehandling.

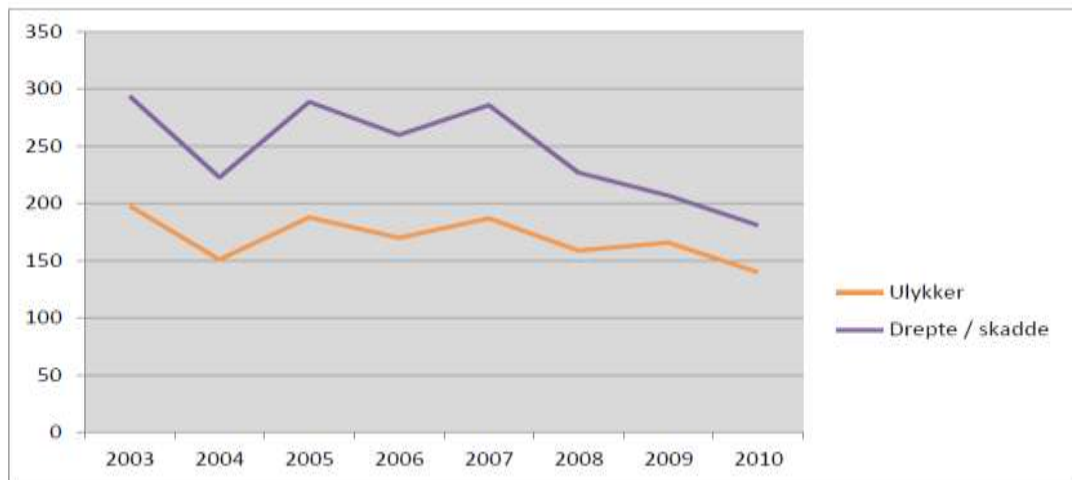


Fig. 1 – Personskadeulykker og antall skadde og drepte i Nord-Trøndelag 2003 – 2010.

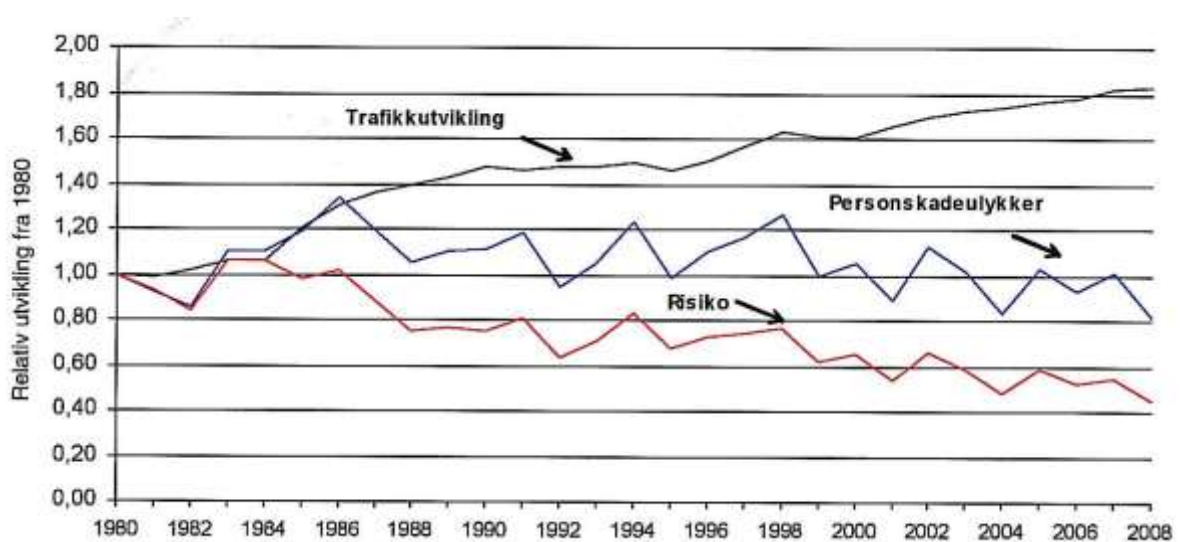


Fig. 2 - Utvikling av personskadeulykker, trafikkmengde og risiko i Nord-Trøndelag siden 1980.

I Verdal har det den siste 4-årsperioden (2007-2010) gjennomsnittlig vært 14 politirapporterte trafikkulykker med personskade og gjennomsnittlig 27 drepte/skadde pr. år. Totalt for denne perioden er 4 personer drept. Antall ulykker med personskade er i forhold til 4-årsperioden 2003 – 2007 redusert fra 20 pr. år, mens antall drepte og skadde ikke er redusert tilsvarende. Dette skyldes bussulykken i 2007 på fv 72 i Inndalen med 3 drepte, 7 hardt skadde og 18 lettere skadd.



Fig. 3 – Antall ulykker, drepte og skadde i Verdal (2003-2010).

I likhet med fylket og landet forøvrig finner vi den største andel ulykker i aldersgruppen 15 til 24 år. Denne aldersgruppen har litt over 40 % av samtlige skadde og drepte i perioden 2007 – 2010, mens den har ca 13,5 % av kommunens totale folkemengde (2010). Hovedårsaken til de store ulykkestallene for denne aldersgruppen er knyttet til oppstart med mopedkjøring 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.

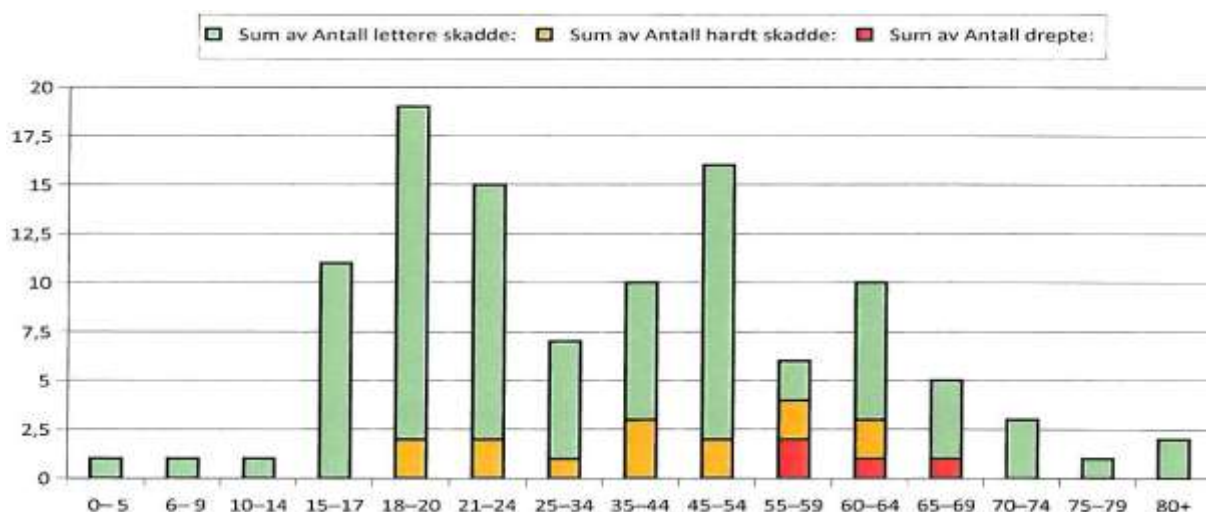


Fig. 4 – Antall skadde og drept fordelt på alder i Verdal (2007-2010).

Det er kjent at det faktiske antall trafikkskadde i Norge er vesentlig høyere enn det som framgår av den offentlige statistikken. Mens politiet årlig rapporterer ca. 11 000 til 12 000 skadde, ligger antallet som behandles av landets helsetjeneste, på nærmere 40 000. Underrapporteringen gjør at vi får et skjevt bilde av trafikksikkerhetssituasjonen i landet, noe som i verste fall kan føre til feilprioriteringer. Undersøkelser viser at det først og fremst er ulykker med relativt lav skadegrad som ikke rapporteres, og at ulykker som involverer syklist og motorsyklist er sterkest underrapportert.

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 trafikulykker representerer. Begrepet samfunnsøkonomiske kostnader dekker alle kostnader som produksjonsbortfall, medisinske-, materielle- og administrative kostnader, i tillegg til de ulemper trafikkskade påføres ved redusert livskvalitet samt tap av liv og helse.

Transportøkonomisk institutt har beregnet kostnader ved trafikulykker som også inkluderer kostnader ved de personskadeulykkene som ikke inngår i den offentlige statistikken, og forsikringsskader som er meldt til forsikringsselskapene. Når disse utgiftene fordeles på skadegrad og skadetilfelle, blir kostnadene som vist i oversikten nedenfor.

Ulykkeskostnader pr. skadetilfelle i 2009 - priser. (Kilde: Statens vegvesen).

<u>Skadetilfelle</u>	<u>Kostnad</u>
Drept	33.072.000
Hardt skadd	9.734.000
Lettere skadde	998.400

Personskadeulykkene i Verdal for året 2007 da vi blant annet hadde den tragiske bussulykken på fv 72 i Inndalen, representerte ut fra dette en samfunnskostnad på ca 240 mill. kr.

Ulykkesregistreringene viser en god del tilfeldige variasjon i ulykkestallene, noe som sammen med mangelfull rapportering av trafikulykker 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. Bussulykken i 2007 på fv 72 i Inndalen viser hvor betydelige variasjoner dette kan få for ulykkesstatistikken. Ser en på ulykkestallene samlet for nasjonen som helhet, kan det imidlertid trekkes en god del konklusjoner om ulykkesutviklingen:

- *Antall personskadeulykker har de siste 20 årene vært relativt stabilt, til tross for stor trafikkvekst.*
- *Antall drepte og hardt skadde er i samme perioden markant redusert.*
- *Alvorlighetsgraden er betydelig størst i møte-, utforkjørings- og fotgjengerulykkene.*
- *Unge og uerfarne trafikanter (16 – 24 år) er mest utsatt for trafikulykker.*

3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt nivå, regionalt nivå (fylkeskommunene og statlige regioner) og kommunalt nivå. I tillegg utfører interesseorganisasjoner en betydelig innsats.

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 er det utarbeidet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010–2013 av Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Fylkeskommunene er også trukket med i planarbeidet, etter at forvaltningsreformen har gitt

fylkene ansvar for store deler av det tidligere riksvegnettet. Planen bygger på Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019.

Tiltaksplanen 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.

Regionalt nivå.

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. Fylkeskommunen har fått en mer sentral rolle i trafikksikkerhetsarbeidet etter at forvaltningsreformen trådte i kraft 1. januar 2010, og en langt større andel av vegnettet ble fylkeskommunens ansvar.

Statens vegvesen har organisert sin virksomhet i fem regioner. Ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

Kommunenivå.

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Det er ordføreren som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere.

Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafikksikkerhetsområdet må derfor, sammen med fokus på forebyggende arbeid, også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå. Kommunene har ansvar for 39 % av vegnettet. Denne andelen er opprettholdt også etter forvaltningsreformen i 2010. I motsetning til fylkeskommunen er ikke kommunens ansvar for trafikksikkerhet nedfelt i vegtrafikkloven.

Kommunenes rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og kommunale barnehager har stor betydning i det trafikantrattede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i opplæringsloven og i læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole- og barnehagetiden, og på turer i nærmiljøet. Videre har skolen et ansvar for trafikkopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

Ansvaret 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.

4. VISJON, MÅL OG OPPFØLGING



I Nasjonal transportplan legges grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet til en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde (nullvisjonen). Nullvisjonen er en visjon, ikke et mål – og skal være noe å strekke seg etter. Nullvisjonen betyr at det må arbeides 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 drepte eller hardt skadde.

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 drepte eller hardt skadde. 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 drepte eller hardt skadde.

Etappemål.

Etappemålet er et langsiktig mål som skal føre oss nærmere visjonen. Med nullvisjonen som et ønskelig framtidssbilde vil det være naturlig å knytte etappemålet til nedgang i antall personskadeulykker, og spesielt innsats mot de alvorligste ulykkene. Regjeringens etappemål er at antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal i forhold til 2010 reduseres med en tredel innen 2020. På kommunenivå vil ulykkene kunne variere en god del

fra år til år, og for vurdering av måloppnåelse synes det riktig å ta utgangspunkt i en lengre periode (f.eks foregående 4 års periode) enn kun foregående år.

Antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal i planperioden fram til 2015 reduseres.

Delmål.

Det er mange aktører som arbeider for et felles mål om bedre trafiksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikant et stort ansvar i å opptre slik at trafikkulykker ikke oppstår. Med grunnlag i ulykkessituasjonen må trafiksikkerhetsarbeidet konsentreres om en del viktige delmål, som etter hvert kan gi målbar effekt på etappemålet.

A. Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.

En stor utfordring i trafiksikkerhetsarbeidet fremover synes å være knyttet opp mot trafikantene, og mulighetene for å gjøre dem bedre egnet og mer ansvarlig i trafikken. De viktigste medvirkende faktorene til at alvorlige ulykker skjer, er knyttet til trafikantene. Ulykkesanalyser viser at høy fart har vært en medvirkende faktor i om lag halvparten av dødsulykkene. Manglende førerdyktighet har vært en medvirkende faktor til enda flere ulykker. I begrepet manglende førerdyktighet inngår forhold som manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhenting, feilbeslutninger, hasardiøs kjøring og manglende kjøreeerfaring.

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. Trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhet.

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og eldre personer utgjør en stadig økende andel av trafikantene. I 2010 hadde ca. 70 % av befolkningen over 65 år førerkort og denne andelen vil øke. Det er aktuelt å rette tiltak både mot eldre bilførere og mot eldre fotgjengere. Ved aldring reduseres ferdigheter og evnen til å ferdes sikkert. Samtidig er det av stor betydning for mange eldre å kunne fortsette å ferdes i trafikken. Det er derfor av stor betydning at eldre gis mulighet til nødvendig oppfriskning og oppdatering av kunnskaper og ferdigheter i takt med utvikling av trafikksystemet.

B. 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. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca 50 % i framsetet og ca 25 % i baksetet. Kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte har også en stor skadebegrensende effekt. Det er imidlertid fortsatt mange som unnlater å bruke bilbelte, og ulykkesanalyser viser at mellom 40 og 45 % av alle som blir drept i bil ikke har brukt bilbelte.

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 krysningpunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelme en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. Registreringer viser at hjelmbruken i dag er på ca 50 %. Den er størst blant barn under 12 år der ca 75 % bruker sykkelhjelme, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca 43 % bruker hjelme. Ulykkesanalyser viser at 23 % av omkomne personer på MC og moped ikke brukte hjelme, og 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelme.

C. Trafikksfarlige 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 utfordringene for reduksjon av antall hardt skadde og drepte innenfor kommunen, knyttet til trafikksikkerhetstiltak på riksveger og fylkesveger. Det er 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.

Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet har vært medvirkende faktorer i 28 % av dødsulykkene. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

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.

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 gjennomgår 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.

A Opplæring i trafikadferd må forbedres for alle aldersgrupper		
	Tiltak	Ansvar
A.1	Hver enkelt barne- og ungdomsskole må gjennomføre aktuelle tiltak for å oppfylle kompetansemålene i læreplanen (Kunnskapsløftet).	Skolene
A.2	Fritidsklubbene/ungdomsrådet må engasjeres i å formidle informasjon og holdninger om trafikksikkerhet til ungdom (samarbeid med Trygg Trafikk (T T), politi, KTU, SLT-koordinator)	Ungdomsråd
A.3	Barnehagene må i.h.t. rammeplanen gjennomføre alderstilpasset opplæring i trafikksikkerhet. (T T's opplæringstilbud)	Barneh.
A.4	Lærere og førskolelærere må gis muligheter til kompetanseheving i trafikkopplæring.	Skole Barneh.
A.5	Gjennomføre kontroller med trafikantadferd, spesielt i tilknytning til skolene	Politi
A.6	Gjennomføre oppfriskningskurs for eldre trafikanter (65+)	Eldreråd
A.7	Gjennomføre opplæring i disiplinert bruk av skolebusstransport	Skolene/ busselskapene
A.8	Etablere gode transportløsninger i forbindelse med idrettsarrangement (T T, KTU)	Idrettsrådet

B Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.		
	Tiltak	Ansvar
B.1	Holdningskampanjer for bruk av refleks sammen med utdeling av refleks både i barnehager og grunnskolen (samarbeid med NAF, MA, eldreråd, velforeninger, pensjonistforeninger)	KTU
B.2	Holdningskampanje om bilbeltebruk for ungdomsmiljø (samarbeid med T T, politi, SLT-koordinator)	Ungdomsråd
B.3	Holdningskampanje om sykkelhjelmbruk for grunnskolene og foreldre (samarbeid med FAU, velforeninger)	Skole
B.4	Veilede småbarnsforeldre om bruk av bilbelte og sikringsutstyr for barn i bil	Helse
B.5	Gjennomføre kontroller og registreringer på bruken av sikringsutstyr.	Politi

C Trafikfarlige 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
C.1	Prioritere trafikksikkerhetstiltak på vegnettet som skal inngå i årlige handlingsprogram/budsjettrammer	KTU
C.2	Gi transporttilbud til alle skolebarn som ikke har trygg skoleveg i samsvar med vedtatte retningslinjer	Rådmann
C.3	Gjennomføre en enhetlig skilting ved samtlige skoler og barnehager	Teknisk drift
C.4	Revidere skiltplaner for hele kommunen i henhold til endrede forhold/nye forskrifter	Plan
C.5	Sikring av plasser for foreldrekjøring ved skolene	Teknisk

		drift
C.6	Utarbeide helhetlige planer for fartsgrenseskilting og fartsdempende tiltak i henhold til nye kriterier for tettbygde strøk	Plan
C.7	Kontroll av arealplaner med henblikk på en vurdering av trafikksikkerhetsmessige forhold	KTU
C.8	Driftsoppgaver på vegnettet skal utføres slik at trafikksikkerheten ivaretas, spesielt med hensyn til strøing, siktutbedring, oppmerking og skilting	Teknisk drift
C.9	Kontroll av planer for trafikksikkerhetstiltak med hensyn til universell utforming	KTU

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 trafiksikkerhetsarbeidet. 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 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 uten særskilt søknad på grunn av trafikkfarlig veg:

VEGNUMMER:	STREKNING:	GRATIS SKYSS INNVILGES FOR:
E 6	Vinne – Bjørga	Elever på barnetrinnet og med bosted på vestsida av vegen
Fv 72	Vinne – Sandvika	Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg
Fv 72	På nordsiden av fv. 72 og østover fra Elverumsvegen	Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss
Fv 131	Sør for Rindsem mølle	Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss
Fv 160	Volden – Vera	Elever på barnetrinnet
Fv 163	Stiklestad – Mogrenda-området	Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss
Fv 166	Leklemsåsen-Minsås-Lein	Elever på barnetrinnet
Fv 167	Holte - Minsås	Elever på barnetrinnet
Fv 169	Tronesvn. og Åkerhusvn. vest for E6	Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss
Fv 757	Verdalsøra – Volden (Unntatt Vuku sentrum)	Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg
Fv 758	Vuku – Inndalen	Elever på barnetrinnet som ferdes over Østnesbrua
Fv 759	Stiklestad – Leksdal	Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg
Kv 38	Hellbakkan – Vuku	Elever på 1. – 4. årstrinn - vinterskyss

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

Ordningen administreres av den enkelte skole, som utsteder busskort uten søknad fra foreldre. Foreldre som ikke ønsker å benytte ordningen helt eller delvis, melder fra til skolen. Skoleskyss under lovfestet skyssgrense på andre strekninger enn de som er nevnt ovenfor, må det søkes om på eget skjema.

Kommunen har en total årlig utgift på ca 5.2 mill. kr for skoleskyssordningen, og derav er ca 1.0 mill. kr knyttet til skoleskyss på grunn av trafikkfarlig veg.

8. ØKONOMI OG RESSURSER

Da det er mange aktører som arbeider med trafikk sikkerhet, vil også midlene være fordelt over flere budsjetter. Det er derfor ikke mulig å gi et konkret oppsett over tilgjengelige midler i trafikk sikkerhetsarbeidet. For kommunenes arbeid har de tilskuddsmidler som stilles til disposisjon fra fylkets trafikk sikkerhetsutvalg 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 trafikk sikkerhetstiltak på kommunal veg, og at kommunen dekker halvparten av kostnaden.

Øvrige trafikk sikkerhetstiltak 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 investerings- og driftsmidler til kommunale veger på 4,0 mill.kr hvert år, og mange av disse prosjektene vil være direkte knyttet til trafikk sikkerhetstiltak. Trafikk sikkerhetsoppgaver knyttet til skole- og helseetaten inngår i de ressurser disse har til rådighet uten nærmere spesifisering. På denne måten er trafikk sikkerhetsoppgaver til en viss grad ivaretatt uten at dette kommer spesifisert fram av kommunens årlige budsjetter.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen har sine budsjetter som gjelder vegformål på fylkesveger og riksveger, og mange trafikk sikkerhetsoppgaver er innlemmet her. I tillegg er det i disse budsjettene også disponert midler til særskilte trafikk sikkerhetsoppgaver. Bevilgningene her vil variere fra år til år avhengig av hvilke oppgaver som prioriteres gjennomført.

Det gjennomføres i dag et betydelig trafikk sikkerhetsarbeid med innsats fra lag og foreninger. Kommunen mener at økt samspill mellom offentlig sektor og frivillige organisasjoner innen trafikk sikkerhetsarbeidet, 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 trafikk sikkerhetsmessig betydning.

9. BEHANDLING OG OPPFØLGING

Trafikk sikkerhetsplanen sendes på høring og legges fram for politisk behandling i komité for plan og samfunn. Det gjennomføres en årlig evaluering av skoleskyssordningen (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. Trafikksikkerhetsutvalget har ansvar for oppfølging av evaluering og revisjon av trafikksikkerhetsplanen.

10. HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET

Handlingsprogrammet er delt opp på de forskjellige vegkategorier (kommune-, fylkes- og riksveger). Prioriteringer under er vanskelig å tidfeste da de er knyttet til budsjetter som ikke er ferdigbehandlet. Kostnader er anslått og må derfor betraktes som meget usikre, da det ikke foreligger detaljert beregningsgrunnlag for de aktuelle tiltak.

10.1 Prioriterte tiltak på kommuneveger				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr	Merknad
1	Stiklestad skole	Utvide p-plass mot vest for å bedre foreldreparkeering	0,3	Arealerverv nødvendig
2	Vuku skole	Sperregjerde mot busslomme	0,1	På østsiden
3	Forbregd barnehage	Belysning gangveg	0,1	
4	Verdalsøra skoler	Gangforbindelse Dalbakken til skoleomr. og Nyvegbakken	0,50	Asfalt hele strekningen
5	Verdal byområde	Oppgradere parkeringsskilting	0,1	Kommunal håndheving
6	Nordgata/Nordåkeren	Stenge planovergang for bil – breddeutvidelse Nordåkeren	0,75	Busser kan ikke møtes på Nordåkeren
7	Verdal bo-/helsetun - Volhaugvn	Gangveg for skoletrafikk fra Kirkehaug og Reinsholm	0,7	
8	Fv 757 – Rådhusgt. – Vektergata	Gangveg fra Reinsholm til sentrum og skolene	0,2	
9	Volhaugvegen	Fortau Nordgata – Bakketun	1,0	Utskifting ledningsanlegg

10.2 Prioriterte tiltak på fylkesveger			
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.
1	Fv. 166, Valum – Lein	Vegbelysning	1,5
2	Fv 166, Fleskhus - Leklemsåsen	Gang-/sykkelveg, 250 m	1,5

3	Fv. 167/166, Holte-Minsås-Lein	Gang-/sykkelveg, 2800 m	18,5
4	Fv. 167, Verdalsøra skoler – Holte	Vegbelysning	0,7
5	Fv. 757, Stiklestad allé	Kryssutbedring ved V.vg. skole, belysning	4,0
6	Fv. 759, Valum-Hallem	Gang-/sykkelveg, 900 m	7,0
7	Fv. 757, Havnevegen	Gang-/sykkelveg, 600 m	4,0
8	Fv. 757, Vuku	Gang-/sykkelveg gjennom sentrum, 1400 m	8,4
9	Fv. 757, Havnekrysset	Rundkjøring i østre arm fra E6	6,0
10	Fv. 759, Ausa	Utbedring av sikt i kryss med fv. 165	0,5
11	Fv. 72, Lysthaugen – Melbygraven	Gang-/sykkelveg, 400 m	3,0
12	Fv. 757, Ulvilla sentrum	Bussholdeplass	0,3
13	Fv. 166, Lein	Bussholdeplass	0,1
14	Fv. 757, Haga	Kurveutbedring	2,5
15	Fv. 759, Lund – Leksdal skole	Gang-/sykkelveg, 1000 m	7,5
16	Fv. 758, Østnes bru	Gangbane, 150 m	1,5
17	Fv. 72, Melbygraven - Finnmyra	Gang-/sykkelveg, 2500 m	18,0
18	Fv. 72, Valstadmoen-Lysthaugen	Gang-/sykkelveg, 3400 m	22,0
19	Fv. 169, Åkerhus – Trones	Gang-/sykkelveg, 2000 m	13,0
20	Fv. 173/169, Fleskhus - Åkerhus	Gang-/sykkelveg, 800 m	5,2
21	Fv. 72, Kvernabrua	Ny bru	?
22	Fv. 72, Vaterholmen	Ny bru	?

10.3 Prioriterte tiltak på riksveger

Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.
1	Kryss E6/fv. 72, Graven	Rundkjøring i kryss med fv 72	10,0
2	E 6, Fleskhus - Bjørga	Gang-/sykkelveg, 1500 m	10,0
3	E6, Fleskhus	Utbedring kryss fv 173 - venstresvingefelt	3,0
4	E6, Fættan	Fotgjengerundergang	4,0
5	E6, Ørmelen – Fleskhus	Gang-/sykkelveg, 4200 m	30,0

VEDLEGG.

Gjennomførte tiltak i foregående planperiode:

Gjennomførte tiltak på kommuneveger		
Sted	Tiltak	År
Verdal byområde - delområder	Fartsgrenseskilting	2007
Sandstien; Graven – Baglanvegen	Gang-/sykkelveg asfaltering	2008
Ness skole	Parkeringsplass	2008
Kalv Arnesons gt./Arnljots gt.	Fortau	2008
Ørmelen sør	Fortau, gatelys, reguleringer	2008
Kryss Fridheimsgt./Lektor Musums gt.	Utbedring, fortau, opphøyd gangfelt	2009
Kristens veg, Vinne	Fartshumper	2009
Ørmelen; Gangbru over E 6	Reparasjoner	2010
Ørmelen skole	Busslomme, foreldre plass, parkering	2010
Ørmelen midtre	Fortau, gatelys, reguleringer	2010
Garnes skole	Gangveg	2010
Sørgata – Jernbanegata	Undergang jernbanen	2011
Stiklestad skole	Sperregjerde	2011

Gjennomførte tiltak på fylkesveger (og tidligere riksveger)		
Sted	Tiltak	År
Fv. 759, Lund i Leksdalen	Busslomme	2007
Fv. 173, Nordgata – Verdalsøra skoler	Fortau	2007
Fv. 757, Vuku skole	Busslomme	2008
Fv. 72, Baglan – Valstad	Gang-/sykkelveg	2008
Fv. 173/Elvevegen, Ørmelen	Opphøyd gangfelt	2008
Fv.757/759, Stiklestad	Kryssomlegging	2009
Fv. 173, Ydsekorsen – Fleskhus	Gang-/sykkelveg	2009
Fv. 757, Havnevegen	Rundkjøring	2010

VEDLEGG: ANDRE REGISTRERTE ØNSKER OM TILTAK

Uprioriterte tiltak på kommuneveger	
Sted	Tiltak
Ørmelen øst	Fortau, gatelys, reguleringer
Jernbanegata; Amfi – Nordgata	Miljøgate
Havnekrysset – Fættan	Ny veg
Bergshaugen	Fortau Vestberget – Baglanvn
Karmhusvegen	Fartshumper
Barlivegen	Utbedring av stiforbindelse til Sundbyvegen
Lysthaugvegen	Rekkverk på p-plass
Lysthaugen	Asfaltering av undergang fv. 72
Moholtvegen	Gang-/sykkelvegstrekninger og bussholdeplasser
Andevegen	Utbedringer ifm nytt Dalhaug boligfelt
Baglbakken	Gangfelt i kryss med Baglanvn
Vinne skole	Rekkverk mot idrettsplass
Vinne b.hage	Utilfredsstillende adkomst og parkering
Melan	Fartsdempende tiltak
Feldmakervegen	Fysisk sperring mot gjennomkjøring
Ørmelen	Sperring for gjennomkjøring på gangveger
Lysthaugvegen	Buss-/venteplass i kryss med Barlivegen
V.vg skole	Mopedkjøring på g-veg mellom skolen/grusbane
Skolemesterv.	Asfaltering
Sørenget	Fysiske fartsdempende tiltak
Brannan	Fartshumper i Ø. Brannanveg og Brannanvegen
Brannan	Gangfelt i kryss Baglanvn./Sandstien
Melan	Sikring av jernbaneplanovergang
Ydsedalen	Utbedring av fartshumper
Ydsedalen	Gangfelt
Moholtvegen	Busslomme m/leskur v/kattuglevn.
Moholtvegen	Fartshumper
Vuku skole	Flytting/supplering av skilting i busslomme
Lysthaugvegen	Utbedring
Vinne	Sikthindrende hekker i boligfeltene
Baglanvn	Uregulert busstopp
Vinne SFO	Foreldretransport fungerer ikke
Vinne skole	Snuplass for buss er dårlig merket
Kanutten	Fartsreduksjon forbi barnehagen
Vuku skole	Busslomme brukes som adkomst til boliger
Volden skole	Busslomme brukes til parkering
Nordgata	Parkering forbudt ved Følstadgården
Gml. Storgate	Sikthindrende vegetasjon og parkering
Brannan	Skilt gjennomkjøringsforbud mangler
Elvepromenaden	Vurdere sikringstiltak mot elva
Gml. Storgate	Speil i kryss med Nordgata
Brygga	Markere vegen tydelig, myke trafikanter
Veita	Parkeringsforbud og fartsgrense 20 km/t
Ydsedalen	Redusert fart på togene ved planovergang
Ydsedalen	Skilting med ”Barn leker”

Uprioriterte tiltak på fylkessveger	
Sted	Tiltak
Fv. 759, Leksdalen	Gang-/sykkelveg
Fv. 163, Stiklestad	Gang-/sykkelveg til Mogrenda
Fv. 164, Stiklestad	Gang-/sykkelveg til Bergan
Fv. 759, Stiklestad	Gang-/sykkelveg langs ny veg til skolen
Fv. 757, Vuku	Gang-/sykkelveg Leirådalsvn – Holmen bru
Fv. 72, Stene	Gang-/sykkelveg og busslomme
Fv. 757, Helgådalen	Kurveutbedringer Vuku – Volden
Fv. 759, Klinga	Kurveutbedringer
Fv. 72, Stormoen	Ny bru
Fv. 758, Østnesbakken	Ny veg
Fv. 759, Lund	Utbedring av sikt i kryss med Karmhusvegen
Fv. 759, Lundsolvbrua	Utbedring og sikring
Fv. 759, Lund-skolen	Vegbelysning
Fv. 72, Stamphusmyra	Opphøyde gangfelt
Fv. 169, Tronesvegen	Fysiske fartsdempere i boligfeltet
Fv. 72, Inndalen -Sul	Busslommer på flere konkrete steder
Fv. 169, Tronesvegen	Busslomme ved Sørskagvegen, fortau
Fv. 759, Stiklestad	Flytte 40-skilt nordover forbi avkjørsel til skolen
Fv. 757, Vuku skole	Flytting av opphøyd gangfelt ved busslommen
Fv. 759, Leksdal	Fartsgrense 40 km/t ved skolen
Fv. 160, Volden	Fartshumper ved skolen
Fv. 165, Leksdal	Utbedre avkjørsel til barnehagen
Fv. 160, Volden	Flytting av avkjørsel til skolen for siktbedring
Fv. 166, Valum	Uoversiktlig gangvegkryssing
Fv. 160, Volden	Rekkverk/gjerde langs fylkesvegen mot skolen
Fv. 759, Leksdal	Fartsgrense 60 km/t Ausa-Aksnes, 30 ved Lund
Fv. 72, Inndalen-Sul	Bussventelommer flere steder