



Verdal kommune
Møteinnkalling

Kommunestyrets medlemmer

Det innkalles med dette til følgende møte:

Utvalg: Verdal kommunestyre
Møtested: Kommunestyresalen, Verdal Rådhus
Dato: 30.04.2012
Tid: 18:00

Evt. forfall, eller inhabilitet i noen av sakene, meldes til rådmannskontoret på telefon 74 04 82 57 eller på e-post: line.ertsas@verdal.kommune.no.
Varamedlemmer møter kun ved særskilt innkalling.

Innstilling fra samkommunestyret i sak 41/12 vil bli utlagt i kommunestyrets møte. Den vil også bli å finne på samkommunens side www.innherred-samkommune etter samkommunestyrets møte 26.04.12.

Verdal, 20. april 2012

Bjørn Iversen
ordfører (s)

Sakliste kommunestyrets møte 30. april 2012

Saksnr	Innhold
PS 38/12	Godkjenning av møteprotokoll
PS 39/12	Finansrapport 31.12.11 - Verdal kommune
PS 40/12	Trafikksikkerhetsplan 2012-2015, Verdal kommune
PS 41/12	Nasjonalt transportplan 2014- 2023, høring
PS 42/12	Orientering

PS 38/12 Godkjenning av møteprotokoll



Verdal kommune

Sakspapir

Finansrapport 31.12.11 - Verdal kommune

Saksbehandler: Arnstein Kjeldsen E-post: arnstein.kjeldsen@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048255	Arkivref: 2012/2242 - /
--	-----------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Verdal formannskap	19.04.2012	43/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	39/12

Rådmannens innstilling:

Foreløpig finansrapport 2011 tas til orientering.

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 19.04.2012

BEHANDLING:

Beskrivelse av ord og uttrykk i finansrapport ble utdelt i møtet.

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Foreløpig finansrapport 2011 tas til orientering.

Vedlegg:

Ingen

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Saksopplysninger:

I tråd med vedtatt finansforskrift (K-styresak PS 056/10) for Verdal kommune legges med dette fram kommunens foreløpige finansrapport for 2011. Da finansområdet er en

del av årsregnskapet, vil den endelige rapporten avlegges som en del av Årsregnskap og Årsrapport for 2011.

Vurdering:

Låneporteføljen

Sammensetning av låneporteføljen.

Samlet lånevolum for Verdal kommune var pr. 31. desember 907 millioner kroner (ex. lån i Husbanken). Långivere er:

Långiver	31.des.11
Kommunalbanken	807
Verdipapirmarkedet	100
(tall i mill)	907

Endringer i låneporteføljen/risikoeksponering i 3. tertial.

Det er i desember betalt et avdrag for 2011 med 25 millioner kroner.

I desember ble det avholdt anbudskonkurranse for et nytt lån på 73.800.000,-. Beste tilbud kom fra Kommunalbanken, der det ble etablert et nytt lån med nevnte volum. Lånet har flytende rente basert på 3M nibor og renteregulering hver 3. måned på IMM. Långiver fastsetter marginen på lånet ved hver renteregulering og denne er satt til + 0,10 prosentpoeng for den første 3M-perioden. Dette gir en rente på 3,03% ved årsskiftet. Lånet løper uten avdrag og forfaller i sin helhet i desember 2036. Låntager kan betale avdrag etter eget initiativ ved hver renteregulering.

Kommunen har i perioden etablert ytterligere rentesikring for deler av den flytende lånemassen for første del av økonomiplanperioden ved å kjøpe FRA-kontrakter. Det totale omfanget av denne sikringen fremgår av tabellen:

tidspunkt	andel av flytende lån som er sikret med FRA
mar.12	0,88
jun.12	0,76
sep.12	0,69
des.12	0,60
mar.13	0,60
jun.13	0,57
sep.13	0,57
des.13	0,00
mar.14	0,00
jun.14	0,00
sep.14	0,00
des.14	0,00
mar.15	0,00
jun.15	0,00
sep.15	0,00
des.15	0,00
mar.16	0,00
jun.16	0,00
sep.16	0,00
des.16	0,00

Sikringsandelen viser at kommunen er mindre følsom for eventuelle renteendringer som måtte oppstå på kort sikt (2012/13) ved at noe (57-88%) av den flytende lånemassen er sikret med kjøp av FRA's. Sikringsandelen faller ut over i økonomiplanperioden og fra desember 2013 er sikringsandelen null. Herfra og ut vil kommunens renteutgifter være mer utsatt for eventuelle renteendringer.

Løpetid på lånene.

Kommunens lån har lang løpetid og dette samsvarer godt med levetiden på den infrastruktur det er investert i. Lånemassen kommer til forfall slik:

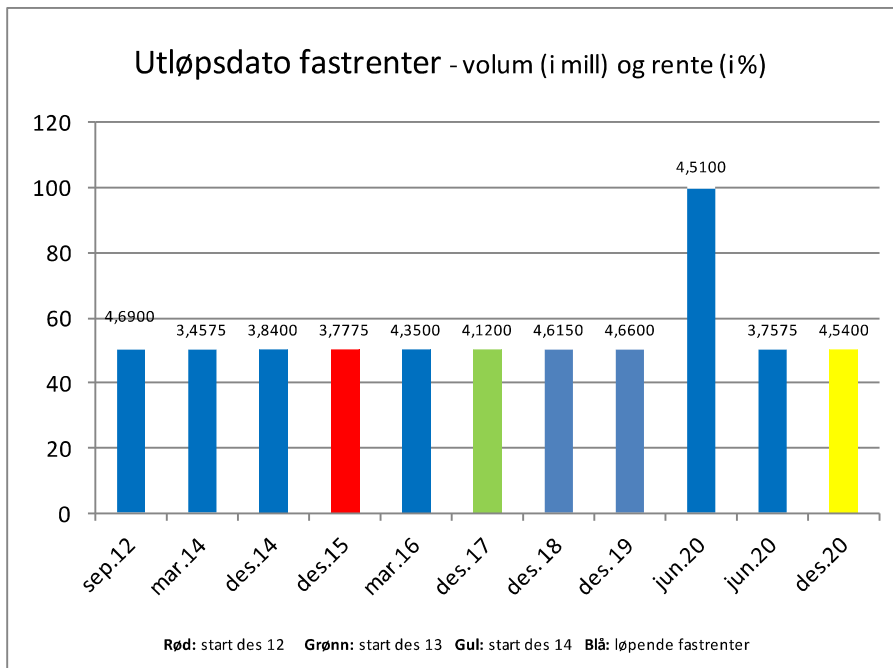
Långiver	saldo 31.12.2011	utløps- dato
Obligasjonslån 2006/16	100 000 000	juni 2016
Kommunalbanken	130 000 000	mars 2031
Kommunalbanken	132 568 500	desember 2025
Kommunalbanken	69 200 000	desember 2030
Kommunalbanken	46 000 000	juni 2027
Kommunalbanken	39 300 000	mars 2026
Kommunalbanken	74 497 990	september 2024
Kommunalbanken	69 563 530	desember 2028
Kommunalbanken	42 800 000	juni 2026
Kommunalbanken	129 000 000	mars 2030
Kommunalbanken	73 800 000	desember 2036

Slik det fremgår ovenfor skal det ikke refinansieres lån de neste 12 månedene. Kommunens vurdering er at refinansieringsrisikoen i låneporteføljen er lav.

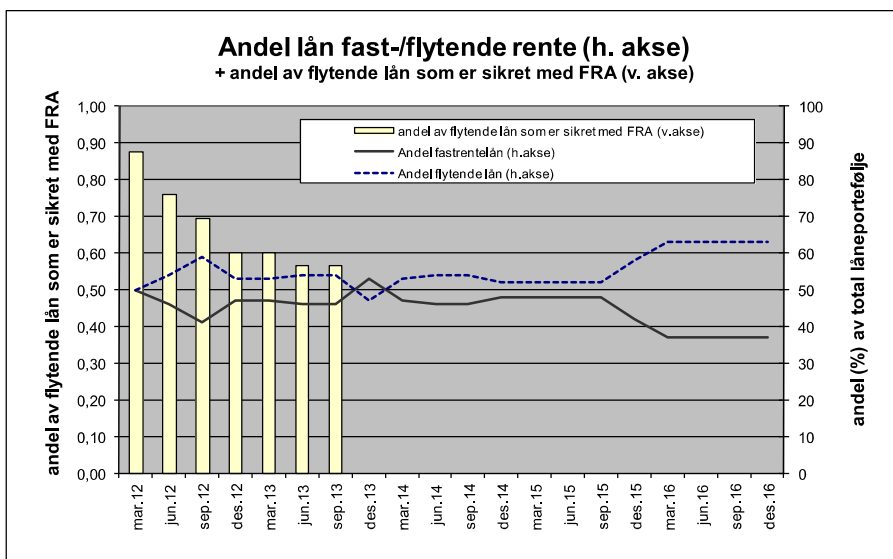
Oppbygging av låneporteføljen.

Verdal kommune sin låneportefølje er i bygd opp av lån med flytende rente basert på 3M nibor. Nibor-renten, som ble fastsatt til 2,93% ved renteregulering den 21. desember, tillegges eller fratrekkes en margin etter avtale med långiver. Ved årsskiftet er marginen på lånene i Kommunalbanken, for de fleste av lånene, på pluss 0,10 prosentpoeng og dette er uendret sammenlignet med forrige tertialsifte. Laveste margin på et enkeltlån er minus 0,25 prosentpoeng. Høyeste margin på enkeltlån er på pluss 0,10 prosentpoeng.

Når det gjelder fastrenter er dette etablert som rentebytteavtaler (renteswapper). Disse er slik at kommunen mottar flytende rente lik 3M nibor fra motparten (banken) og betaler den faste, avtalte renten tilbake (til banken). Dette har gitt kommunen lavere fastrentekostnad også i 2011, sammenlignet med ordinære fastrentelån. Renteswappene har et omfang som gjør at forholdet mellom lån med fast- og flytende rente er 50/50 ved utløpet av året. Fastrentene har ulike lengde og forfaller slik:



Gjennomsnittlig durasjon (varighet) i låneporteføljen er 2,5 år. Kommunens kjøp av FRA-sikring og fastrenteandel er fremskrevet for økonomiplanperioden i grafen under:



Verdi på låneporteføljen og rentesikringer.

Samlet overkurs på renteposisjonene i låneporteføljen er 28 millioner kroner, eller 3,13% ved årsskiftet. Porteføljens rentefølsomhet (sier hva kursendringen blir ved rentendringer) er 2,43%.

Markedet for lån med kommunal risiko.

Prisen (marginen) på lån med kommunal risiko har vært forholdsvis stabil i hele 2011, men det kan synes som om risikoen for økt margin har blitt større mot slutten av året på grunn av generell markedsuro og "Eksportfinanssaken". Uansett er det fortsatt god tilgang til kreditt for låntagere med kommunal risiko.

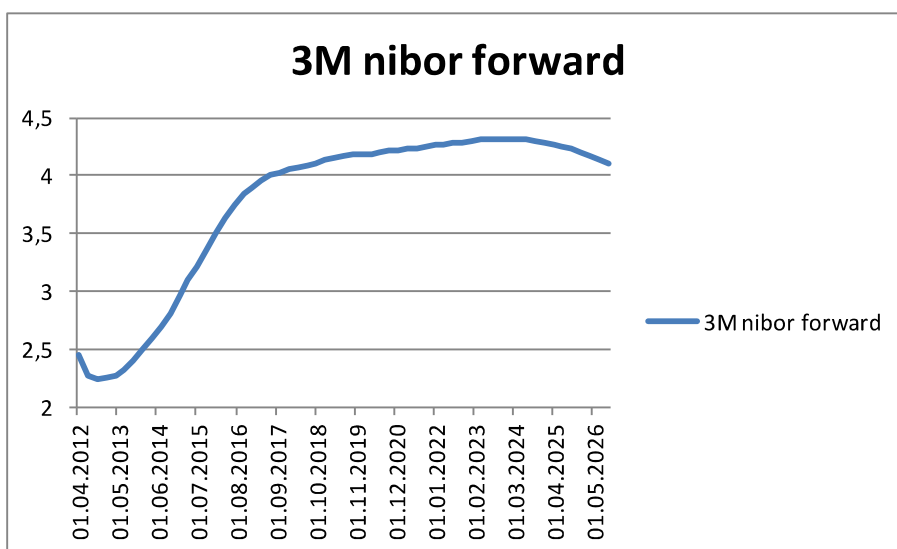
Avvik mellom faktisk forvaltning og krav i finansreglementet.

Ingen bestemmelser i finansreglementer er overtrådt og det har ikke funnet sted avvik fra dette i 2011.

Markedsrenter og egne betingelser.

Gjennomsnittrenten i kommunens låneportefølje er 3,65% ved utløpet av året. Siste halvdel av 2011 har vært urolig i de internasjonale finansmarkedene. Det er særlig gjeldssituasjonen i Europa som har vært førende. Usikkerheten har medført at den økonomiske veksten i flere land har kommet over på negativ side og resesjonsfare truer. På grunn av dette har de lange rentene falt til rekordlave nivåer.

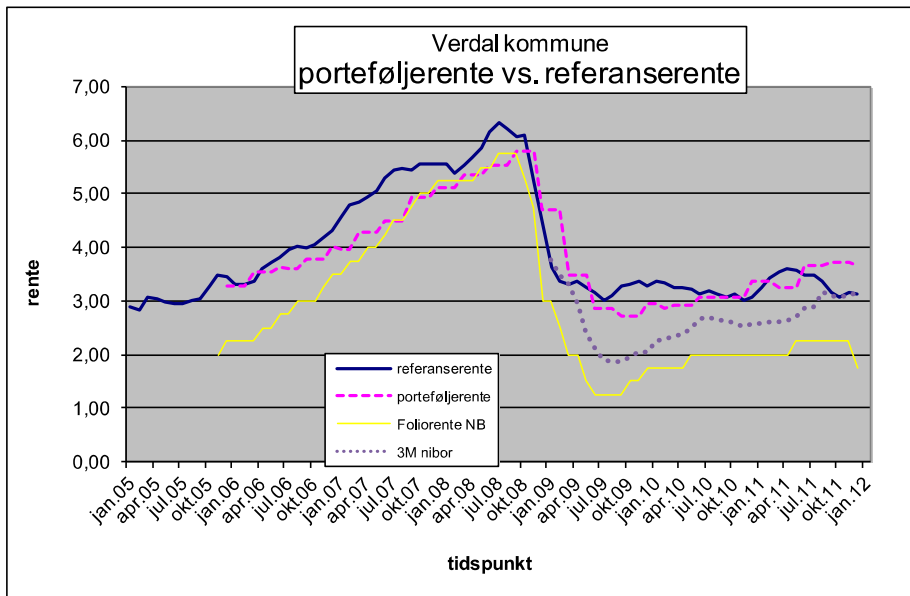
Markedet priser inn at den korte renten i Norge skal falle ytterligere og holde seg lav ganske lenge. Forwardkurven (under) illustrerer dette forholdet. Forwardrenten legges til grunn når kommunens fremtidige renteutgifter på lån med flytende rente skal beregnes:



Forwardkurven viser markedets prising av 3M niborrente på ulike fremtidige tidspunkter.

Sammenligning av renteutgifter (benchmarking).

Verdal kommune benchmarker sin lånerente ved å sammenligne porteføljerenten med en referanserente som er relevant for kommunal risiko. Referanserenten består av 3M nibor og 4-års fastrente (kommunal risiko) med en durasjon på 2,5 år. Norges Bank sin styringsrente (foliorenten) og 3M niborrente fremgår også av grafen:



Referanserenten i 2. halvår 2011 (se grafen) faller som følge av at det kommer stadig lavere verdier inn fra "fastrenteelementet" (som følge av fallende nivå på fastrenter), mens porteføljerenten beholder sin historiske inngangsverdi på fastrente. I tillegg hadde ikke niborrenten falt særlig da kommunens flytende lån fikk ny rente for 3 måneder den 21. desember. Det oppstår på denne bakgrunn et gap mellom porteføljerenten og referanserenten i 2. halvår 2011.

Vurdering og håndtering av finansiell risiko.

Verdal kommune vurderer fortløpende sin finansielle risiko i låneporteføljen. Kredittrisikoen (motpartsrisiko) er ved årsskiftet vurdert som god, ved at Nordea, DnB, Swedbank og Fokus Bank er motparter i renteswapper og FRA-kontrakter. Renterisikoen (med en durasjon på 2,5 år og en fastrenteandel på 50%) er vurdert som akseptabel og ønsket. Likviditetsrisikoen i kommunens renteeksponering anses som god ved at det kontinuerlig har vært stilt priser fra våre motparter i renteswapper og FRA's - også i de mest krisepregede tidspunkter i høst. Kommunen har ingen valutaeksponering. Usystematisk risiko i renteeksponering anses som meget lav, mens den systematiske risikoen anses som ønsket - her verdsettes kommunens renteeksponering (renteswapper og FRA's) ut fra gjeldende rentesetting i markedet.

Stresstest.

Kommunen kjører stresstest på sin låneportefølje ved å simulere en parallell renteoppgang på 2 prosentpoeng over hele rentekurven. Det understrekes at dette er en kraftig rentebevegelse, særlig på lange renter. En renteoppgang vil medføre **økte rentekostnader** og **positiv kursendring** på fastrenteposisjonene (fastrentene vil fremstå som lave etter en renteoppgang):

Stresstest låneportefølje - Verdal kommune

Simulert renteøkning på 2 prosentpoeng parallellt over hele rentekurven

Kursendring ved renteendring:

	Balanse %	Balanse MNOK	Renteendring	Følsomhet	Beregnet verdiendring
Gjeld med flytende rente	50 %	457	0,01 %	0,19	0,01
Gjeld med fast rente	50 %	450	0,01 %	4,70	0,21
Finanspassiva	100 %	907			0,22

Verdiendring ved parallell endring i rentekurven på 0,01 prosentpoeng:

ca. 0,22 millioner kroner.

Renteøkning (parallell over hele rentekurven):	2,00 %
Porteføljevolum (mill. kroner)	907
Kursendring (positiv verdiøkning) låneportefølje (mindre enn):	44,04 (mill. kroner)

Endring renteutgifter:

	2012	2013	2014	2015	2016
"stressprognose" renteutgifter	34 715 641	39 540 879	45 020 075	47 280 043	51 459 097
Differanse ift. ordinær prognose	1 226 885	5 834 676	10 232 761	10 147 990	11 905 909

Oversikten viser at renteposisjonene vil ha en positiv verdi-/kursendring på (mindre enn) 44 millioner kroner dersom hele rentekurven stiger med 2 prosentpoeng.

Samtidig vil renteutgiftene øke. For 2012 vil ikke en øyeblikkelig renteøkning få så stort utslag da lån med flytende rente til en viss grad er sikret med FRA's. Lenger ut i økonomiplanperioden (fra 2014) vil virkningen av den simulerte renteoppgangen bli større. Dette skyldes at kommunen her har lavere (fallende til null fra desember 2013) sikringsandel på den flytende delen av låneporteføljen.

Forvaltning av overskuddslikviditet

Etter en anbudsrunde ble det skifte av hovedbankforbindelse fra Sparebanken Midt-Norge til Fokus Bank, med virkning fra 1.3.2012. Fokus hadde totalt sett det beste tilbudet, og det var hard og jevn konkurranse om oppdraget. De to viktigste elementene i tilbudet var innskuddsrente og tilbudet på kommunens totale transaksjonskostnader. Den avtalte innskuddsrente er avtalt med basis i Nibor 3-måneders rente pluss en fast margin på vel ett prosentpoeng.

Finansreglementer hjemler plasseringer i obligasjons- og sertifikatmarkedet, men med den uro og usikkerhet, samt små tilleggsmarginer, har kommunen ikke valgt å plassere ledige driftsmidler i disse markeder.

P.t. er hele den kommunale likviditetsbeholdning plassert på rentebærende innskuddskonti, i all vesentlighet hos kommunens hovedbankforbindelse og i all hovedsak til flytende rente pluss en avtalt margin. En relativt liten del av den ledige likviditeten er plassert til fast rente fram til august 2012. Kommunen har ikke midler som er klassifisert som langsiktige finansielle aktiva. Ingen bestemmelser i finansreglementer er overtrådt og det har ikke funnet sted avvik fra dette.

Nøkkeltallsrapport låneporteføljen

Verdal kommune

jfr. "Forskrift om kommuners og fylkeskommuners finansforvaltning" - trådte i kraft 1. juli 2010.

Rapport "Nå" : IMM desember 2011
 Rapport "Forrige" : IMM september 2011

Sammensetning av passiva:	Nå	Forrige		Krav/limit
Andel lån med fast rente:	50 %	52 %	Maksimum	80 %
Andel lån med flytende rente:	50 %	48 %	Maksimum	80 %
herav rentesikret for 2012	78 %	33 %		
herav rentesikret for 2013	58 %	0 %		
Gjennomsnittlig durasjon (år)	2,5	2,7	Min./makskrav:	0-4 år
Porteføljens rentefølsomhet (%)	2,43	2,61		-
Lengste rentebinding (utløpsår)	2020	2020	Maksgrense	-
Andel største enkeltlån i porteføljen:	15 %	15 %	Maksimalgrense:	35 %
Gjennomsnittlig porteføljerente:	3,65 %	3,73 %		
Anslag renteutgift 2012 (mill. kroner)	33,4	33,83	Budsj. renteutg.	
Innløsningsverdi passiva (i prosent). Negativ verdi kommer i tillegg til pari kurs, mens positiv verdi kommer til fradrag til pari kurs.	-3,13 %	-2,32		
Innløsningsverdi passiva (i mill kroner). Negativ verdi kommer i tillegg til pålydende gjeld, mens positiv verdi kommer til fradrag til pålydende gjeld	-28	-20		
Lån som skal refinansieres innen 1 år (%)	0 %	0	Maksgrense	40 %

Kommentar til "vesentlige markedsendringer":

Ingen vesentlige endringer i markedet for kommunal kreditt, men tendensen er noe økende marginer på lån. Økte egenkapitalkrav for finansinstitusjoner kan medføre dyrere kreditt (høyere marginer) i 2012.



Trafikksikkerhetsplan 2012-2015, Verdal kommune

Saksbehandler: Åge Isaksen	Arkivref:
E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no	2011/3876 - /Q80
Tlf.: 74048519	

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Komité plan og samfunn i Verdal	17.04.2012	35/12
Verdal formannskap	19.04.2012	47/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	40/12

Rådmannens forslag til vedtak:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens priorit ringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Saksprotokoll i Komité plan og samfunn i Verdal - 17.04.2012

BEHANDLING:

Ved votering ble rådmannens forslag til innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens priorit ringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Saksprotokoll i Verdal formannskap - 19.04.2012

BEHANDLING:

Innstilling fra komite plan og samfunn ble utdelt i møtet.

Ved votering ble komiteens innstilling enstemmig vedtatt.

INNSTILLING:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015 vedtas som grunnlag for kommunens priorit ringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

Vedlegg:

Trafikksikkerhetsplan 2012 – 2015, Verdal kommune.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Innkomne uttalelser og innspill.

Saksopplysninger:

Bakgrunn.

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret i 2006. Det har nå vært et stort behov for å få revidert planen, slik at den framstår som et oppdatert og nyttig verktøy i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har derfor gjort vedtak om å gjennomføre denne planrevisjonen.

Planforslaget.

Som grunnlag for planarbeidet er det foretatt registreringer av trafikkfarlige forhold, der spesielt oppvekstområdene og velforeningene er bedt om å komme med innspill. Dette sammen med tidligere registreringer har bidratt til mange ønsker om tiltak som bør gjennomføres. I planen er det valgt å peke ut en del satsningsområder/delmål, som det synes viktig å konsentrere trafikksikkerhetsarbeidet om. Dette gjelder følgende forhold:

- *Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.*
- *Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.*
- *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 knyttet til disse satsningsområder vil forhåpentligvis bidra til at antall skadde og drepte i trafikken reduseres i forhold til dagens nivå. Planen legger også til grunn den nasjonale og regionale nullvisjon, om at det i framtiden ikke skal forekomme trafikkulykker som fører til drepte eller hardt skadde.

Høring.

Kommunens trafikksikkerhetsutvalg har behandlet høringsforslaget i møte den 29.11.2011, og vedtatt at det sendes på høring. I forbindelse med høringen har det innkommet de uttalelser som nedenfor er gjengitt i sammendrag og kommentert.

Statens vegvesen, dat. 16.01.12.

Målet med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet. Både den politiske og den administrative ledelse må spille en aktiv rolle i planarbeidet. Trafikksikkerhetsplanen må inngå i det kommunale planhierarkiet og gis en politisk behandling som er i samsvar med dette.

Aktivisering av innbyggerne i kommunen kan gi verdifulle innspill i planprosessen, bidra til bevisstgjøring og atferdsendring og derfor i seg selv betraktes som et trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetsplanen har tatt for seg gode delmål som fører bedre trafikksikkerhet. Planen er oversiktlig med prioriterte tiltak.

Kommentar.

Trafikksikkerhetsplanen vil være en temaplan som har forankring innen flere virksomhetsområder, bl.a. oppvekst, helse og teknisk drift. Planen vil bli politisk behandlet.

Eldrerådet, dat. 12.01.12.

Eldrerådet mener at pensjonistforeningene og Eldrerådet også bør være samarbeidspartnere for tiltak B. 1. Bruk av refleks og holdninger til dette angår alle aldersgrupper. Eldrerådet støtter for øvrig planen og lover å bidra så godt de kan.

Kommentar.

Eldrerådet og pensjonistforeningene tilføyes som samarbeidspartnere for tiltak B.1.

Ungdomsrådet, dat. 12.01.12.

Ungdomsrådets synes det er en god plan generelt og støtter også spesielt tiltakene som er foreslått. Når det gjelder Tiltak A.2 og B.2 hvor ungdomsrådet er foreslått som ansvarlig, ber de om at SLT-koordinator også settes opp som samarbeidspartner. Ungdomsrådet skal bidra så godt de kan.

Kommentar.

SLT-koordinator tilføyes som samarbeidspartner for tiltakene A.2 og B.2.

Vurdering:

Trafikksikkerhetsplanen synes å kunne bli et godt verktøy for kommunens arbeid med trafikksikkerhetsoppgaver i perioden 2012 – 2015. Mange av tiltakene i planen omfatter et bredt spekter av kommunens organisasjon. Det vil være viktig å få satt fokus på de oppgaver som skal gjennomføres, og at dette arbeidet ansvarliggjøres der det hører hjemme i organisasjonen. For at trafikksikkerhetsarbeidet skal bli mer målrettet er det dessuten viktig med årlige evalueringer og prioriteringer.

Flere av tiltakene spesielt fysiske tiltak på veg forutsettes behandlet i mer detaljerte planer, både for å avklare løsninger og finansiering. Med grunnlag i de prioriteringer det legges opp til i trafikksikkerhetsplanen, vil de enkelte tiltak bli tatt opp til mer grundig behandling før gjennomføring. Trafikksikkerhetsplanen betraktes som en temaplan som legger føringer for prioriteringer og videre behandling av aktuelle tiltak.

Høring har ikke gitt vesentlige merknader til planforslaget, og planen tilrås vedtatt som grunnlag for kommunens prioriteringer av trafikksikkerhetsarbeidet.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VERDAL KOMMUNE

2012 – 2015.



Planforslag; dat. november 2011

Revidert etter høring; mars 2012

Vedtatt;

INNHOLDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING
2. ULYKKESITUASJONEN
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 trafikkforhold 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 bedret trafikksikkerheten i kommunen.

2. ULYKKESITUASJONEN.

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 veger.

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.

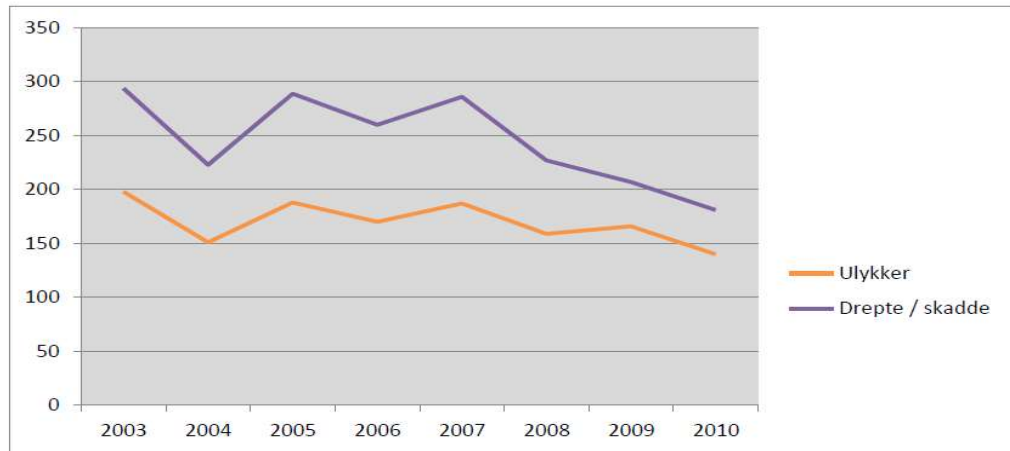


Fig. 1 – Personskadeulykker og antall skadde og drepte i Nord-Trøndelag 2003 – 2010.

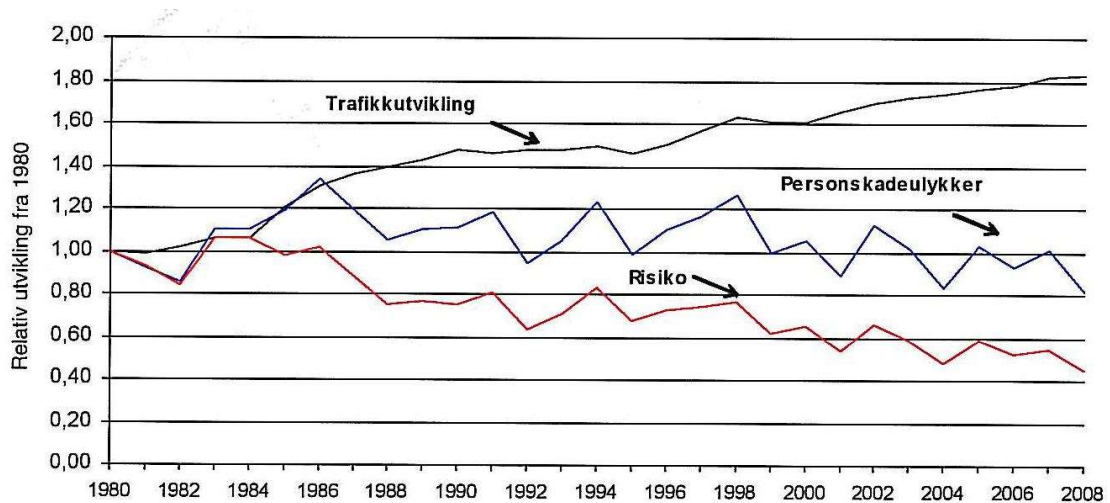


Fig. 2 - Utvikling av personskadeulykker, trafikkmengde og risiko i Nord-Trøndelag siden 1980.

I Verdal har det den siste 4-årsperioden (2007-2010) gjennomsnittlig vært 14 politirapporterte trafikkuulykker 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.

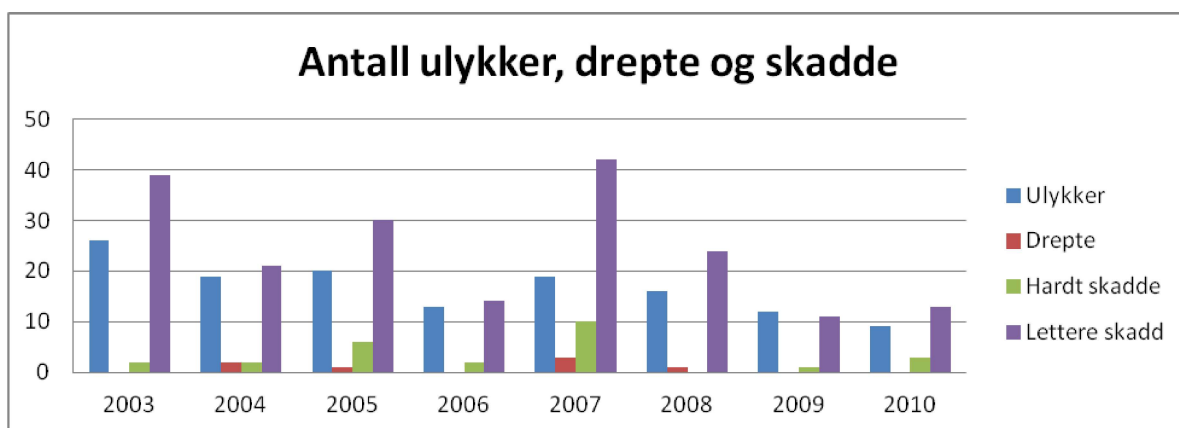


Fig. 3 – Antall ulykker, drepte og skadde i Verdal (2003-2010).

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.

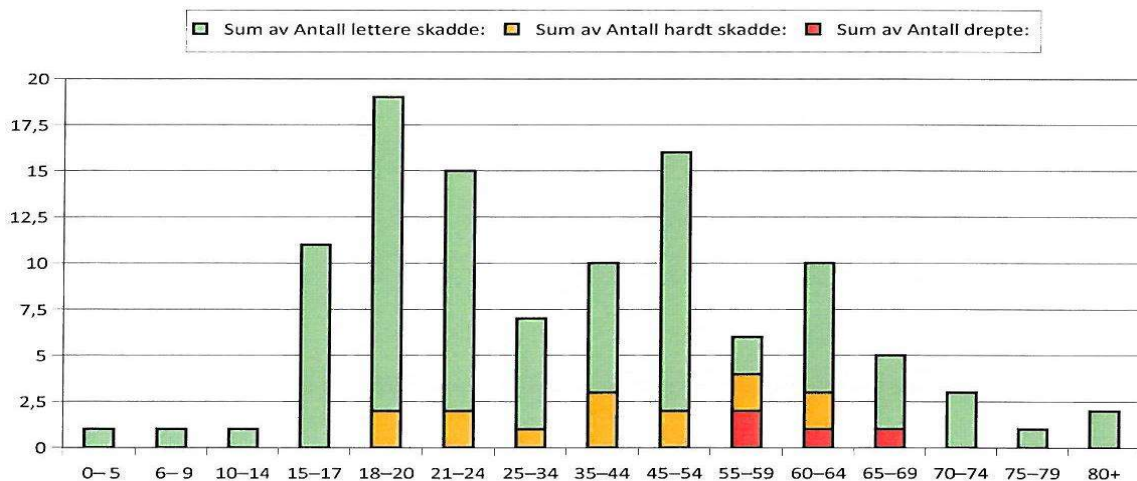


Fig. 4 – Antall skadde og drept fordelt på alder i Verdal (2007- 2010).

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 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 samt tap av liv og helse.

Transportøkonomisk institutt har beregnet kostnader ved trafikkulykker 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).

Skadetilfelle	Kostnad
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 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. 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 trafikkulykker.*

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 lang 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 trafikantrettede 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. Skoleskyssordningen 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 trafikkuulykker 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 spesiell 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 trafikksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikant et stort ansvar i å oppføre slik at trafikkuulykker ikke oppstår.

Med grunnlag i ulykkessituasjonen må trafikksikkerhetsarbeidet konsentreres om en del viktige delmål, som etter hvert kan gi målbar effekt på etappemålet.

A. Opplæring i trafikadferd må forbedres for alle aldersgrupper.

En stor utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet fremover synes å være knyttet opp mot trafikantene, og mulighetene for å gjøre dem bedre egnede og mer ansvarlige 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. 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.

Gjennomsnittsalderen i befolkningen er økende, og eldre personer utgjør en stadig økende andel avtrafikantene. 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 krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelmen 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 sykkelhjelmen, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca 43 % bruker hjelmen. Ulykkesanalyser viser at 23 % av omkomne personer på MC og moped ikke brukte hjelmen, og 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelmen.

C. 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 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 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.

A Opplæring i trafikkadferd 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

<i>B Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.</i>		
	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 Trafikkarfarlige 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

<i>30 km/t</i>	<i>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.</i>
<i>40 km/t</i>	<i>Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder.</i>
<i>50 km/t</i>	<i>Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.</i>
<i>60 km/t</i>	<i>Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.</i>

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 skjønsmessige 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 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 investerings- og driftsmidler til kommunale veger på 4,0 mill.kr hvert år, og mange av disse prosjektene vil være direkte knyttet til trafikksikkerhetstiltak. 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.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen 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.

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.

9. BEHANDLING OG OPPFØLGING

Trafikksikkerhetsplanen 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 foreldreparkering	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./Arljots 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

Upprioriterte 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-/sykkelvegstreknings 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"

Upprioriterte 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, Lundselvbrua	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



Innherred samkommune

Sakspapir

Nasjonal transportplan 2014- 2023, høring

Saksbehandler: Åge Isaksen E-post: aage.isaksen@innherred-samkommune.no Tlf.: 74048519	Arkivref: 2012/2947 - /N00
---	--------------------------------------

Saksordfører: (Ingen)

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Samkommunestyret	26.04.2012	10/12
Verdal kommunestyre	30.04.2012	41/12
Levanger formannskap		

Administrasjonssjefens forslag til innstilling:

Kommunen mener forslag til Nasjonal transportplan på en god måte belyser relevante problemstillinger. For framtidsrettet og robust utvikling av regionen er det viktig å legge et høyt ambisjonsnivå for samferdselsinfrastrukturen.

Kommunen vil spesielt peke på:

1. Kommunen viser til uttalelse til konseptvalgutredning (KVU) Trondheim – Steinkjer for samordna utbygging av E6 og jernbane. Det pekes her på at jernbanen må bygges ut i henhold til konsept 4 (maksimumskonseptet), og at E6 bygges med fire felt der trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette må legges til grunn for langsiktig utvikling på aksene. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-nordiske transportsystemet.
2. Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om ”Trondheim - Steinkjer 1 time”. Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunnel og detaljplaner for elektrifisering. Dette må følges opp med ytterligere investeringer. Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter.
3. Lokalisering av logistikknutepunkt for Trondheimsregionen er viktig for at knutepunktet kan bli et midtpunkt for effektiv handtering av godsstrømmer både på veg, sjø, bane (og fly). Logistikknutepunktet skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det må innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. Det skal lokaliseres slik at det har potensial som næringsklynge for gods og logistikk. Dess mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir

sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha. Hell-Muruvik framstår som den beste løsningen.

4. Det er i Levanger og Verdal kommuner en del mer avgrensede utfordringer som av trafikkavviklingsmessige og trafikksikkerhetsmessige forhold må løses på kort sikt. Eksempler på slike utfordringer vil være:
 - Avklaring trase/utbedring E6 gjennom Bjørga i Verdal kommune.
 - Ny planfri kryssing E6 – Fv 72 ved Bergsgrav i Verdal kommune.
 - Avklaring trase/utbedring E6 Havnekrysset i Verdal kommune – Mule i Levanger kommune.
 - Forbedret E6 gjennom Åsen i Levanger kommune.
 - Forbedret ferjetilbud mellom Levanger og Ytterøy i Levanger kommune.
5. Det er sterkt ønskelig at hovedandelen av foreslåtte tiltak innarbeides i Nasjonal transportplan for perioden 2014- 2023.
6. Det er politisk vilje til å åpne for vurderinger av bruk av bompenger på veg, for å bidra til å finansiere utvikling av jernbanenettet.

Vedlegg:

[Forslag til Nasjonal transportplan 2014 - 2023](#)

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

ISK sak nr. 29/11; Konseptvalgutredning Trondheim – Steinkjer.

ISK sak nr. 34/11; Regional transportplan.

Saksopplysninger:

Bakgrunn.

Transportetaten har lagt fram forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014- 2023. Fylkeskommunen er bedt om uttalelse til planforslaget, og det vil bli lagt fram sak om NTP for fylkestinget i juni 2012. I den sammenheng er kommunene i Nord-Trøndelag invitert til å bidra med innspill til fylkeskommunens uttalelse innen 4.5.2012.

Planforslaget. (utdrag fra sammendraget).

Effektive transport er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Overordnet mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Økonomisk vekst og økt inntekt vil sammen med befolkningsvekst gi kraftig økt etterspørsel etter transport. Denne utviklingen skaper utfordringer - kapasiteten i transportsystemet må bygges ut. Samtidig skal klimamålet nås og transportsystemet skal utvikles i en mer miljøvennlig retning. Befolkningsveksten i de største byregionene er utfordrende, men gir også muligheter til å utvikle tettere bysamfunn og et

transportsystem der kollektivtrafikk, gåing og sykling tar veksten i persontransporten. Dette vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport. Transportetatene foreslår en tredelt politikk:

I de største byområdene må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta veksten i persontransporten. I byene prioriteres derfor gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling. Staten må gi økonomisk rom for kommuner og fylkeskommuner til å bygge ut sin del av kollektivtrafikken. Det er behov for mer statlige midler. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er køprising og dyrere parkering.

I regionene gjennomføres tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging av jernbanen i Intercity-området og rundt de største byene, og utbygging av vegnettet i regionene, er eksempler på tiltak som bidrar til regionforstørring og regional utvikling.

Mellom byer og landsdeler bygges transportsystemet ut for å redusere avstandskostnadene for næringsliv og innbyggere. Dette vil bidra til økonomisk vekst og regional utvikling. Et helhetlig og rasjonelt nasjonalt transportnett med effektive knutepunkter skal bidra til at langdistanse godstransport i større grad kan gå på sjø eller bane i stedet for på veg.

I hele transportnettet må det satses mer på drift og vedlikehold enn tidligere, fordi infrastrukturen må bli mer robust til å stå imot klimaendringer og andre utfordringer. Trafikken og kravene til pålitelighet øker og anleggene som skal driftes og vedlikeholdes blir stadig mer teknisk kompliserte. Mangel på tilstrekkelig vedlikehold over lang tid har ført til økt behov for fornyelse av infrastrukturen. For å få en mer pålitelig og robust infrastruktur, må standarden på infrastrukturen bringes opp til et nivå der framkommelighet og sikkerhet ivaretas og forfallet minimeres. Dette vil bidra til å redusere kostnadene både for infrastruktureiere, trafikanter og operatører.

Det er alt for mange drepte og hardt skadde i vegtrafikken i dag. Trafikksikkerhetsarbeidet og arbeidet mot nullvisjonen i alle transportformene må styrkes. I vegsektoren foreslår transportetatene et ambisiøst mål. Antallet drepte skal ikke overstige 100, og antallet drepte og hardt skadde skal ikke overstige 500 i 2024.

Gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019 ble de økonomiske rammene for transporttiltak økt med 100 mrd. kr i forhold til tidligere plan. Den økte aktiviteten stiller transportetatene og entreprenør- og rådgiverbransjen overfor store utfordringer knyttet til planlegging og gjennomføring. Transportetatene vil samarbeide med bransjen for å bidra til økt kompetanse og gjennomføringsevne med kortere planleggingstid og nye kontraktstrategier. Det er også nødvendig med langsiktig forutsigbar finansiering for å få en rasjonell utbygging. Med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering, og mer effektive planprosesser, kan transportinfrastrukturen bygges ut til en god standard på 20 år.

Økonomiske prioriteringer. (utdrag fra kap. 5)

Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen prioriterer bruken av midlene innenfor gitte økonomiske rammer i følgende rekkefølge:

1. Drift av infrastruktur
2. Vedlikehold av infrastruktur
3. Fornyelse og tiltak for å rehabilitere infrastruktur som har forfalt
4. Planlegging
5. Programområdetiltak
6. Store investeringsprosjekter

Økte kostnader for prosjekter som inngår i NTP 2010-2019 og prioriteringen av drift, vedlikehold og fornyelse, gjør det vanskelig å prioritere nye store prosjekter i alle økonomiske rammenivåer unntatt i rammen på +45 prosent.

I retningslinjene for transportetatenes arbeid med NTP 2014-2023 heter det at planarbeidet i Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket skal skje med utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammer på samme nivå som i rammene for perioden 2014-2019 (planteknisk ramme). I tillegg skal etatene foreslå prioriteringer i alternative økonomiske rammer, som er henholdsvis -20, +20 og +45 prosent i forhold til planteknisk ramme.

Transportkorridor 7, Trondheim – Bodø. (utdrag fra kap. 7)

Korridoren er en transittkorridor for transporter mellom Nord- og Sør-Norge samtidig som den har viktige regionale funksjoner. E6 og Nordlandsbanen binder sammen naboregioner til felles bo- og arbeidsmarked, blant annet Trondheim og Steinkjer, Mosjøen og Mo i Rana, samt Fauske og Bodø. Korridoren omfatter også korridorene fra Nord-Trøndelag og Nordland til Sverige. Korridoren har også betydelig godstransport sjøveien med bulktransport fra Brønnøy og Rana og sjøtransport fra Sandnessjøen til petroleumsvirksomheten i Norskehavet.

Jernbane: Ny Stjørdalselva bru og sporomlegging Hell omfatter ny dobbeltsporet bru over Stjørdalselva, og omlegging av spor til og med Værnes stasjon. Utbyggingen vil gi bedre avvikling av togtrafikken i krysningspunktet mellom Nordlandsbanen og Meråkerbanen, og er en del av null- alternativet i KVVU for Trondheim-Steinkjer. Prosjektet er prioritert i rammene på +20 prosent og +45 prosent.

Elektrifisering av Trønderbanen er prioritert om rammen økes med 45 prosent. Tiltaket gir mulighet for gjennomgående tog nord-sør for Trondheim, noe som vil gi et bedre rutetilbud med mulighet for høyere frekvens. Videre utvikling og elektrifisering av Trønderbanen vil ha avgjørende betydning for reduksjon av reisetid gjennom hastighetsøkning. Tiltaket vil være sentralt for utvikling av togproduktene og operatørens strategiske beslutninger om materiellanskaffelser.

E6: I første fireårsperiode fullføres prosjektet E6 Harran – Nes bru i Nord-Trøndelag. Dersom rammen økes med 20 prosent, går transportetatene inn for å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens krav om byggingen av ekstra tunneløp i Være-, Stavsjø- og Helltunnelen på E6 øst for Trondheim i første fireårsperiode. Foreslåtte statlige midler kan være bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelene, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompenggeopplegg for en slik utbygging. Dersom rammen økes med 45 prosent, prioriteres i siste seksårsperiode videre utbygging av E6 nord for Steinkjer på strekningen Selli - Asp - Sem. I tillegg foreslås statlige

midler til å starte utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Kvithamar – Åsen i Nord-Trøndelag.

Innenfor programområdene prioriteres utbedringstiltak som breddeutvidelse av strekninger som mangler gul midtlinje, tilrettelegging for gående og syklende, trafiksikkerhetstiltak som bygging av midtrekkverk og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres midler til utbedring av forfall i vegnettet og oppgradering av tunneler. Dersom rammene økes, prioriteres mer midler til disse tiltakene.

Vurdering:

Framtidige utfordringer innen transportsektoren har kommunen den senere tid behandlet både i Konseptvalgutredning Trondheim – Steinkjer (ISK sak nr. 29/11) og i Regional transportplan (ISK sak nr. 34/11). Det vil derfor være riktig å henvise til disse behandlinger når det også gjelder NTP.

De investeringer som skal gjøres er investeringer for svært lang tid framover, og dermed viktig for de muligheter hele regionen har for framtidig utvikling. I sum er regionen i norsk målestokk en tett befolket region, med utstrakt mobilitet allerede i dag. Det er derfor viktig at det også uttrykkes en tydelig forventning om framdrift, slik at de helhetlige løsningene materialiserer seg i tråd med de målsettinger som er satt. Derfor er forventning om realisering av hovedandelen av tiltak i perioden 2014 – 2023 nødvendig.

For å oppnå en ønsket fremtidsrettet utvikling innenfor regionen, må prinsippene i maksimumskonseptet (konsept 4) legges til grunn som den langsiktige strategi for utvikling av transportløsning for veg og bane på strekningen Trondheim – Steinkjer.

Videreutvikling av Trønderbanen må prioriteres i tråd med ambisjoner om ”Trondheim Steinkjer 1 time”. Viktige milepeler er nådd med Gevingåsen tunell og detaljplaner for elektrifisering, men dette må følges opp med ytterligere investeringer. Realisering av elektrifisering er en klar milepel for å oppnå redusert reisetid, framtidsrettet materiellutskifting og betydelige klimaeffekter. I tillegg bør mulighetsstudie Meråkerbanen løftes fram for å oppnå synergieffekter med elektrifisering og for styrking av det Midt-Nordiske transportsystemet.

I tillegg bør også vegnettet utvikles mer enn det er lagt opp til i konseptvalgutredningen (med to-/trefeltsveg med midtdeler på strekningen Steinkjer-Stjørdal). Konseptet bør utvikles til at det er vegstandard med fire felt på utvalgte strekninger, hvor trafikkbelastningen er størst, og ellers trefeltsveg. Dette bør være en realistisk og nødvendig ambisjon.

I forbindelse med KVVU logistikkknutepunkt for Trondheimsregionen, er det reist en grunnleggende diskusjon om nytten av et knutepunkt. Det er vist til mulig lokalisering som kan være midtpunkt for effektiv handtering av godsstrømmer både på veg, sjø, bane (og fly). Det er grunn til å understreke at logistikkknutepunktet skal være et intermodalt knutepunkt med god vegforbindelse for omlasting mellom bil, båt, bane (og fly), og det skal innrettes med tanke på å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. Det skal lokaliseres slik at det har potensial som næringsklynge for gods og logistikk. Grunnlaget for dette er et spørsmål om hva logistikkknutepunktet skal inneholde, et spørsmål som kan

ha betydning for hele Midt-Norge. Dess mer en vektlegger rollen som brohode i internasjonal handel, dess viktigere blir sjødelen, og dess større regional betydning vil lokaliseringen ha.

PS 42/12 Orientering