

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN FOR VERDAL KOMMUNE 2016 – 2020.



Planforslag; dat. 13.05.2015  
Revidert etter høring; 16.06.2015  
Vedtatt; \_\_\_\_\_

*Verdal kommune vil arbeide for et framtidig lokalsamfunn der det ikke forekommer trafikkulykker som fører til drepte eller hardt skadde.*

## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

### **1. INNLEDNING**

### **2. ULYKKESSITUASJONEN**

### **3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET**

- 3.1 Nasjonalt nivå
- 3.2 Regionalt nivå
- 3.3 Kommunalt nivå
- 3.4 Andre

### **4. VISJON, MÅL OG SATSNINGSOMRÅDER**

- 4.1 Visjon
- 4.2 Etappemål
- 4.3 Delmål

### **5. TILTAK**

- 5.1 Trafikksikker kommune

### **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.**

Stortinget vedtok i forbindelse med behandling av nasjonal transportplan for 2002 – 2011 en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade – Nullvisjonen. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2006 – 2015, 2010 – 2019 og 2014 – 2023.

Som et skritt i retning av nullvisjonen har regjeringen i Nasjonal transportplan satt som mål at tallet på drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst 20 % innen 2018. Innen 2024 skal det være en halvering i forhold til dagens nivå. Dette ambisjonsnivå bør også ligge til grunn for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret i 2012. 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:

Fra komite plan og samfunn:

Berit G. Nessø (leder)  
Karl B. Hoel (nestleder)  
Trine Reitan  
Johannes Rosvold (vara)

Knut Olav Røstad - lensmann  
Trude Holm – fra skole/barnehage  
Lars Einar Karlsen – barns- og unges representant  
Harry Halland – fra teknisk drift  
Monica Iren Rekke – fra kommunalt foreldreutvalg KFUV (fra 2015)  
Trude Haukå – varamedlem KFUV  
Oddvar Govasmark – fra teknisk drift, sekretær

Det er sendt invitasjon til grunnskolene, barnehagene, velforeningene og trafikkselskap om å komme med eventuell nye innspill på trafikkforhold det anses nødvendig å få gjort noe med.

## **2. ULYKKESSITUASJONEN**

Foreløpige tall viser at 149 mennesker omkom på norske veier i 2014. Det er en nedgang på 20 % fra 2013. Likevel var antallet trafikkdrepte større i 2014 enn i 2012. Ungdom er fortsatt overrepresentert blant de omkomne. Norge er sammen med Sverige og England et av verdens mest trafikksikre land. Farligst i Europa er Litauen, Polen og Hellas.

I Nord-Trøndelag har antall rapporterte skadde og drepte i trafikkuulykker i perioden 2006 – 2014 ligget på gjennomsnitt 147 personer pr år.

Det laveste tallet var 109 i 2013. I perioden 2003 til 2010 var det til sammenligning ca 245 skadde og drepte pr år. De siste 8 årene har 68 mennesker mistet livet på nordtrønderske veger.

I Verdal kommune har det den siste 4-årsperioden (2011-2014) vært politirapporterte trafikkulykker med gjennomsnittlig 9 drepte/skadde pr. år. Totalt for denne perioden er 4 personer drept.

Selv om ulykkesregistreringene fortsatt 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 %

Transportøkonomisk institutt har beregnet kostnader med ulykker. Beregnet kostnader omfatter medisinske kostnader, produksjonsbortfall, materielle kostnader, administrative kostnader, og verdisetting av velferdstap. Kostnadene er oppgitt i 2014-kroner og regnet pr skadet/drept person. Beregnet kostnadene gjelder for alle skader, både de som rapporteres til politiet og de som ikke blir rapportert.

<u>Skadetilfelle</u>	<u>Kostnader i 2014-kr</u>
Drept	35 700 000,-
Hardt skadd	12 500 000,-
Lettere skadd	725 000,-
Materielle skader	35 400,-

Ser en på ulykkestallene samlet for nasjonen som helhet, kan det 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 fortsatt mest utsatt for trafikkulykker.*

### **3 ORGANISERING**

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.

#### **3.1 Nasjonalt 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 2014–2017 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) 2014–2023.

### 3.2 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.

### 3.3 Kommunalt nivå.

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 grunnskolens 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.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Verdal er forankret i kommunestyret og hos rådmannen.

Politiske representanter i trafikksikkerhetsutvalget velges blant medlemmer i komite plan og samfunn, og skal i henhold til mandat for trafikksikkerhetsutvalget besette følgende funksjoner; leder, nestleder, medlem og ett varamedlem.

I tillegg stiller lensmannen med en representant, rådmannen/kommuneadministrasjonen stiller med representanter som har ansvar for henholdsvis barn og unge, barnehage-/skolesaker og teknisk drift. Rådmannen har ansvar for sekretærfunksjonen.

### 3.4 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 SATSNINGSOMRÅDER

### 4.1 Visjon

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.*

### 4.2 Etappemål.

Etappemålet er et langsiktig mål som skal føre oss nærmere visjonen. Med nullvisjonen som et ønskelig framtidsbilde 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 2020 reduseres.*

### 4.3 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.

#### Delmål 1:

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.

#### Delmål 2:

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 sykkelhjelmen en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. Registreringer viser at hjelmbruken er på ca 54 %. Den er størst blant barn under 12 år der ca 75 % bruker sykkelhjelmen, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca 36 % bruker hjelmen. Ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelmen.

### Delmål 3:

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. Kommunens 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, sikhindringer, mangelfull skilting og oppmerking samt uryddig vegmiljø.

Verdal kommune har hatt særlig fokus på 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.

<b>A Opplæring i trafikadferd må forbedres for alle aldersgrupper</b>		
	<b>Tiltak</b>	<b>Ansvar</b>
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)	Barnehagene
A.4	Lærere og førskolelærere må gis muligheter til kompetanseheving i trafikkopplæring	Skolene Barnehagene
A.5	Gjennomføre kontroller med trafikantadferd, spesielt i tilknytning til skolene	Politiet
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

### **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 trafiksikkerhetsmessige forhold	KTU
C.8	Driftsoppgaver på vegnettet skal utføres slik at trafiksikkerheten ivaretas, spesielt med hensyn til strøing, siktutbedring, oppmerking og skilting	Teknisk drift
C9	Kontroll av planer for trafiksikkerhetstiltak med hensyn til universell utforming	KTU

### 5.1 Trafiksikker kommune

Verdal kommune vil i løpet av mai 2015 inngå intensjonsavtale med Trygg Trafikk med målsetting om å bli godkjent som «trafiksikker kommune». Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafiksikker kommune er og hvordan kommunene bør jobbe. I samarbeid med fylkeskommunene har disse kriteriene blitt til en godkjenningsordning.

Kommunen er en stor aktør i arbeidet med å forebygge trafikkulykker. Det er både som veieier, planlegger, skole- og barnehageeier, og som kjøper av transporttjenester.

Å oppnå godkjenning som trafiksikker kommune innebærer ikke fravær av trafikkulykker, men at kommunen arbeider godt, målbevisst og helhetlig med trafiksikkerhet.

## 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 som bruk av tavle «din fart» kan også være aktuelt.

Kriteriene er bindende for Statens vegvesen på riksveger, og gjøres også bindende for fartsgrensevedtak på fylkesveger. Kriteriene er ikke bindende for kommunene på kommunal veg. Kommunene oppfordres imidlertid sterkt til å følge kriteriene for fartsgrenser og fartsdempende tiltak. Der områder med fartsgrensesone 30 km/t omfatter riksveg, fylkesveg eller privat veg i tillegg til kommunal veg, har Statens vegvesen skiltmyndighet for fartssoneskiltingen. I slike tilfeller forutsettes det at Statens vegvesen sørger for at kriteriene for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak blir oppfylt. Fullstendige kriterier framgår av NA-RUNDSKRIV 05/17 m/vedlegg.

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

## 7. RETNINGSLINJER FOR SKOLESKYSS PÅ TRAFIKKFARLIG VEG.

Gjeldende bestemmelser om skoleskyss i Opplæringslovas § 7-1:

*”Elever i 2. – 10. årstrinn som bur mer enn fire kilometer frå skolen, har rett til gratis skyss. For elever i 1. årstrinn 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 Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss
Fv 131	Sør for Rindsem mølle	Elever på 1. – 4. årstrinn – helårsskyss Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss
Fv 131	Valstad - Heitlo	Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss

<i>Fv 151</i>	<i>Reinslia</i>	<i>Elever på 1. – 7. årstrinn - helårsskyss</i>
<i>Fv 160</i>	<i>Volden – Vera</i>	<i>Elever på barnetrinnet</i>
<i>Fv 163</i>	<i>Stiklestad – Mogrenda-området</i>	<i>Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss</i> <i>Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Fv 164</i>	<i>Stiklestad - Gjermstad</i>	<i>Elever på 1. – 2. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Fv 166</i>	<i>Leklemsåsen-Minsås-Lein</i>	<i>Elever på barnetrinnet</i>
<i>Fv 169</i>	<i>Tronesvn. og Åkerhusvn. vest for E6</i>	<i>Elever på 1. – 4. årstrinn - helårsskyss</i> <i>Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Fv 757</i>	<i>Verdalsøra – Volden (Unntatt Vuku sentrum)</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg</i>
<i>Fv 757</i>	<i>Nordkleiva - Volden</i>	<i>Elever på 1. – 7. årstrinn - helårsskyss</i>
<i>Fv 757/758</i>	<i>Årstadbakkan - Vuku</i>	<i>Elever på 1. – 7. årstrinn - helårsskyss</i>
<i>Fv 758</i>	<i>Vuku – Inndalen</i>	<i>Elever på barnetrinnet som ferdes over Østnesbrua</i>
<i>Fv 759</i>	<i>Stiklestad – Leksdal Lundskammen – Leksdal skole</i>	<i>Elever på barnetrinnet på strekninger hvor det ikke er gang-/sykkelveg.</i> <i>Elever på 1. – 4. årstrinn – helårsskyss</i> <i>Elever på 5. – 7. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Kv 38</i>	<i>Hellbakkan – Vuku</i>	<i>Elever på 1. – 4. årstrinn - vinterskyss</i>
<i>Kv 3980</i>	<i>Skjørdalskaret</i>	<i>Elever på 1. – 7. årstrinn - helårsskyss</i>

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.

Det totale antallet skyss elever i 2014/2015 var 725. Ca 150 fikk innvilget skyss på grunn av at skolevegen var betegnet som «trafikkfarlig». Total årlig utgift er ca 5,5 mill. kr for skoleskyssordningen, derav er ca 1,2 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 ca 2 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 periode 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 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 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. Planforslaget behandles i komite Plan og samfunn, komite Mennesker og Livskvalitet, formannskapet og vedtas i kommunestyret.

## 10. HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET

Handlingsprogrammet er delt opp på de forskjellige veikategorier (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 kommuneveier				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr	Merknad
1	Forbregd Lein barnehage	Asfaltering og belysning av g/s-veg	0,31	Innvilget 50 % tilskudd
2	Lysthaugen	Asfaltering g/s- undergang	0,09	Innvilget 50 % tilskudd
3	Verdalsøra skoler	Sperregjerder ved busstopp	0,4	2 plasser
4	Verdalsøra skoler	Gangforbindelse Dalbakken til skolen og Nyvegbakken	0,5	Asfalt hele strekningen
5	Volhaugvegen	Fortau Nordgata - Bakketun	1,0	I forbindelse med ledningsutskifting

6	Nordgata/Nordåkeren	Stenge planovergang, breddeutvidelse i Nordåkeren	0,8	Smalt for busser, dårlig oversikt for syklende
7	Verdal bo-/helsetun - Volhaugvegen	Gangveg fra Kirkehaug og Reinsholm	0,7	
8	Fv 757 – Rådhusgt - Vektergata	Gangveg fra Reinsholm til sentrum og skolene	0,3	
9	Verdal byområde	Oppgradere skilting	0,2	
10				

10.2 Prioriterte tiltak på fylkesveier				
Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr	Merknad
1	Fv 166 Valum - Lein	Belysning	1,5	
2	Fv 166 Fleskhus - Leklemsåsen	g/s-veg 250 m	1,5	
3	Arm Fv 72 Kjæran	Ny undergang	10	
4	Fv 757 Stiklestad Alle	Kryssutbedring ved vg skole og belysning	6,0	
5	Fv 759 Lund – Leksdal skole	g/s-veg 1000 m	8,0	
6	Fv 757 Vuku	g/s-veg gjennom sentrum 1400 m	9,0	
7	Fv 757 Havnekrysset	Rundkjøring i østre arm fra E6	6,0	
8	Fv 759 Ausa	Siktutbedring i kryss med fv 165	0,5	
9	Fv. 72, Lysthaugen – Melbygraven	Gang-/sykkelveg, 400 m	3,0	
10	Fv. 757, Ulvilla sentrum	Bussholdeplass	0,3	
11	Fv. 757, Haga	Kurveutbedring	2,5	
12	Fv. 758, Østnes bru	Gangbane, 150 m	1,5	
13	Fv. 169, Åkerhus – Trones	Gang-/sykkelveg, 2000 m	13,0	
14	Fv. 173/169, Fleskhus - Åkerhus	Gang-/sykkelveg, 800 m	5,2	
15	Fv. 72, Melbygraven - Finnmyra	Gang-/sykkelveg, 2500 m	18,0	
16	Fv. 72, Valstadmoen- Lysthaugen	Gang-/sykkelveg, 3400 m	22,0	

17	Fv. 72, Kvernabrua	Ny bru	?	
18	Fv. 72, Vaterholmen	Ny bru	?	
19	Fv 170, Høgberga ved Høgberga	Breddeutvidelse og opprusting	4,0	

### 10.3 Prioriterte tiltak på riksveier

Pri	Sted	Tiltak	Kostnad i mill. kr.	Merknad
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/bru /trafikklys	4,0	
5	E6, Ørmelen – Fleskhus	Gang-/sykkelveg, 4200 m	30,0	
6				
7				

Vedlegg:

Gjennomførte tiltak i perioden og andre registrerte ønsker om tiltak på kommuneveier og fylkes- og riksveier.

Gjennomførte tiltak på kommuneveier		
Sted	Tiltak	År
Vuku skole	Sperregjerde mot busslomme	2014

Gjennomførte tiltak på fylkesveier		
Sted	Tiltak	År
Fv 167/166 Holte – Minsås – Lein	Gang/sykkelveg, 2800 meter	2014/2015
Fv 167, Verdalsøra skole – Holte	Vegbelysning	2014/2015
Fv 757, Havnevegen	Gang/sykkelveg, 600 meter	2014/2015
Fv 166, Lein	Bussholdeplass	2014

Uprioriterte tiltak på kommuneveier	
Sted	Tiltak
Leksdal skole	Gjerde som skiller trafikk fra uteområde
Ørmelen skole	Montering av port/sperring for innkjøring til skolegården
Tronesvegen fra Åkerhus til Ydse	Gatelys
Sørskagvegen	Fast dekke, fartshumper og belysning
Forbregd Lein barnehage	Utvidelse av parkeringsplass med fast dekke og belysning
Moholtvegen	Fartshumper
Forbregd Lein	Fysisk hinder mot kjøring på gangveger. Skilting «barn leker». Gatelys på Andevegen. Bygging av regulerte g/s-veger.
Gamle kongeveg, Nøkkvegen	Bedre belysning
Hagabakkan	Belysning
Smedveita, Hagabakkan til Elvepromenaden	Gang/sykkelveg
Smedveita X Gml Storgate - Hagabakkan	Fartshumper
Promenaden til Brygga	Fartshumper
Tindvegen, Tindvegen Nedre og Grustaket	Belysning, utbedring av kryss og avkjørsler, fartshumper, siktforbedringer.
Fættan til rundkjøring i Havnekryss	Oppmerking av gangfelt
Fættan – Nord/sør E6	Ny veg til avlastning for dagens havnekryss
Reinsholm barnehage	Bedre parkeringsmuligheter for å hindre parkering i gata



Reinsholm ved barnehagen	Bedring av forhold for kryssing av gata fra g/s-vegen
Stiklestad skole	Vurdering om busser og privatbiler kan benytte området ved SNK for av og påstigning. Dette med tanke på avlastning for skolens nærområdet samt folkehelse.

Uprioriterte tiltak på fylkesveier	
Sted	Tiltak
Fv 173 fra Verdalsøra skoler mot Trones	Gang/sykkelveg langs Fv 173
Fv 173 sør for Verdalsøra skoler	Breddeutvidelse av bro over jernbanen
Fv 169 undergangen E6	Siktutbedring