

ORKDAL KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN ORKDAL KOMMUNE

2014 - 2018



Vedtatt i kommunestyret i sak 53/14 24.09.2014

Innhold

INNLEDNING	3
VISJON	4
HOVEDMÅL.....	4
Nasjonale mål.....	4
Fylkeskommunale mål.....	4
Hovedmål for Orkdal kommune.....	5
Delmål for Orkdal kommune.....	5
REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSER	6
De alvorligste skadegruppene er førende for trafiksikkerhetsarbeidet.....	6
Problemanalyse.....	6
Politiregistrerte trafikkulykker Orkdal kommune 1990 - 2012	7
Hvem blir rammet av ulykkene – fordelt på alder	8
Ungdommen er mest utsatt	9
Når skjer ulykkene – tid.....	9
Hvor skjer ulykkene i Orkdal kommune	11
Konklusjon problemanalyse	12
KOMMUNENS ROLLE I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	13
FOREBYGGENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEID – FORSLAG TIL TILTAK	14
Trafikkopplæring	14
Trafikkopplæring hjemme	15
Barnehagene	15
Skolene	15
Aldersgruppen 15 – 24 år	15
Eldre trafikanter	15
Planarbeid i kommunen	17
ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.....	17
TILTAKSPLAN	18
Fysiske tiltak	18
Trafiksikkerhetstiltak – Tiltaksplan – Kommunale veger.....	19
Trafiksikkerhetstiltak – Tiltaksplan – Fylkesveger og øvrige veger	20
IKKE FYSISKE TILTAK.....	21
Detaljert tiltaksplan for ikke fysiske tiltak.....	22
ADMINISTRASJON OG ØKONOMI.....	23

INNLEDNING

Orkdal kommune har hatt fokus på trafikksikkerhetsarbeid i flere år, og det er gjort bra arbeid når det gjelder fysiske tiltak både gjennom Statens vegvesen og i kommunal egenregi, men mangler en plan.

Det foreligger en trafikksikkerhetsplan med tiltaksliste vedtatt av kommunestyret i 2000.

Hovedhensikten og målsettingen med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet.

I forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2006-2015 står følgende:

"Gjennomgående sikkerhetstenking i tråd med 0-visjonen skal være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av veg- og vegtrafikk".

Det betyr at "0-visjonen" i betydningen *ingen drepte, ingen meget alvorlig eller alvorlig skadde* skal være en overordnet retningsgiver for alt arbeid med trafikksikkerhet på nasjonalt nivå, og skal ligge i bunn for alt som gjøres. Denne visjonen videreføres.

Det er et krav at det må finnes handlingsplaner for å komme i betraktning ved tildeling av eksterne midler, som tilskudd gjennom tiltakspakken "Aksjon skoleveg" og "Skjønnsmidler" gjennom fylkeskommunen. Og skal vi kunne nå visjonen og målene vi setter oss, er det en viktig forutsetning at vi klarer å opprette en dialog og samarbeidsform med Statens vegvesen for å gjennomføre nødvendige tiltak på fylkes- og europavegnettet.

Dette gjelder utbedring av ulykkespunkter, bygging av gang- og sykkelveger og gatelys.

Vi har fått en ny Folkehelselov, og planmessig arbeid med trafikksikkerhet vil være en naturlig følge av denne loven.

Det er også viktig at det fokuseres på holdningsskapende aktiviteter, der barn og unge selv er aktive deltakere i relevante aktiviteter.

Orkdal kommune, arbeidsutvalg TS-plan.

november 2013

VISJON

Orkdal kommune vil jobbe for "0-visjonen" (ingen drepte, alvorlig eller meget alvorlig skadde). Dette har sin bakgrunn i utsagnet om at "mange bekker små....".

HOVEDMÅL

Nasjonale mål

I nasjonal transportplan, godkjent i Statsråd 29. september 2000, er «0-visjonen» lagt til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet.

Omfanget av drepte og hardt skadde på norske veger er et alvorlig samfunnsproblem. I Nasjonal Transportplan for 2006 – 2015 står det at:

«Gjennomgående sikkerhets tekning i tråd med nullvisjonen skal være et bærende prinsipp i ledelse, planlegging og gjennomføring av veg og vegtrafikk»

Det betyr at «0-visjonen» skal ligge i grunnen av alt vi gjør.

I st.meld. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019, ble det besluttet at det som et etappemål på veg mot nullvisjonen skal settes som en ambisjon at antall drept og hardt skadde i trafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020.

Fylkeskommunale mål

«0-visjonen» skal være en ledestjerne for alt trafiksikkerhetsarbeid i Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Siden begynnelsen av 90-tallet har det vært en svak, men jevn reduksjon av ulykker og antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Denne reduksjonen finner vi ikke igjen i aldersgruppen 16 – 24 år i Sør-Trøndelag. Fylkets trafiksikkerhetsutvalg ønsker derfor et sterkt fokus på det forebyggende arbeidet for å få redusert antall drepte og skadde i denne aldersgruppen. Mange rapporter og statistikker bekrefter at gutter er langt mere utsatt en jenter i denne aldersgruppen.

Fylkeskommunen har etter § 40 a i vegtrafikkloven ansvar for å foreslå å samordne trafiksikkerhetsarbeidet i fylket.








Hovedmål for Orkdal kommune

Verdiene som ligger i vegnettet skal tas vare på og videre utvikles.

Gateopprusting i henhold til stadfestede reguleringsplaner fullføres i sentrumsområdene.


Bruksegenskaper og tekniske løsninger skal sikre et best mulig miljø for den enkelte trafikanter, for vegens naboer og vegarealets omgivelser. Trafikanter skal kunne ferdes trygt og sikkert på vegnettet i kommunen.

Veivalg for å oppnå dette:

-  *Veg forvaltningen skal være orientert mot brukernes behov og yte effektiv og god service overfor publikum. Virksomheten skal styres slik at midler som stilles til rådighet brukes på en kostnadseffektiv måte. Virksomheten skal organiseres slik at den sikrer fleksibilitet ved endrede behov og fremmer effektive samarbeidsformer i kommunen.*
-  *Alle trafikanter skal ha tilgang til et funksjonelt vegnett.*
-  *Bruksegenskaper og tekniske løsninger på vegnettet innenfor kommunen skal sikre et best mulig miljø for den enkelte trafikanter.*
-  *Verdiene som ligger i vegnettet skal tas vare på og videreutvikles.*
-  *Trafikanter skal kunne ferdes trygt og sikkert på vegnettet innenfor kommunen. Alle vegger må utformes slik at ulykkesrisiko reduseres. Sikkerheten for svake trafikantergrupper må ivaretas. Universell utforming innenfor det kommunale veg og trafikksystemet tilstrebes.*
-  *Gateopprusting i henhold til stadfestede reguleringsplaner fullføres i sentrumsområder.*
-  *Det skal drives forebyggende trafikksikkerhetsarbeid i alle barnehager, grunnskoler og videregående skoler.*

Hovedmålene er hentet fra Kommuneplan med tilhørende tema- og sektorplaner.

Delmål for Orkdal kommune

-  Fysisk skille mellom myke og harde trafikanter langs vegnettet.

- ✚ Regulering og reduksjon av biltrafikken i tettsteder og boligområder; det skal bygges fartshindrende tiltak i alle gater. Fartsgrensen i gater uten god trafikkseparering mellom myke og harde trafikanter skal være 30 km/t.
- ✚ Prioritering av trafiksikkerhet, miljø og trivsel foran framkommelighet for bilen i tettstedene.
- ✚ Utbedring/sikring av trafikkfarlige punkter langs veinettet i kommunen.
- ✚ Opplæring /holdningsskapende arbeid blant barn, unge og foreldre.

REGISTRERINGER OG PROBLEMANALYSER

De alvorligste skadegruppene er førende for trafiksikkerhetsarbeidet

To viktige perspektiver må håndteres parallelt: fortsette det gode arbeidet på bred front – og fokusere der behovet er størst og det monner mest.

Nullvisjonen har som målsetning at det ikke skal være drepte eller hardt skadde personer i trafikken. Det er derfor interessant å se spesielt på statistikk for utvikling innenfor de alvorligste skadegrupper.

Problemanalyse

For å oppnå en målrettet innsats i trafiksikkerhetsarbeidet er det nødvendig med en god oversikt over trafiksikkerhetssituasjonen i kommunen.

Det vil f.eks. si:

- ✚ Hva slags ulykker som skjer (uhellskode)
- ✚ Når ulykkene skjer (tidsvariasjon)
- ✚ Hvem rammes av ulykkene (aldersgrupper, trafikantkategorier)
- ✚ Hvor ulykkene skjer (punkt, strekninger områder)

Vår analyse er basert på politirapporterte personskadeulykker for perioden 2003 - 2012 og er hentet fra Statens vegvesens ulykkeregister – Urap.

I perioden 2003 - 2012 har politiet rapportert om 285 ulykker. Det er i perioden 421 stk. skadde/drepte. Gjennomsnittlig antall ulykker i de siste 5 år er 25, mot ca. 31 for perioden 2003 - 2007, med høyeste antall i 2005 - 38 ulykker og laveste antall i 2011 – ca. 22.

Politiregistrerte trafikulykker Orkdal kommune 1990 - 2012

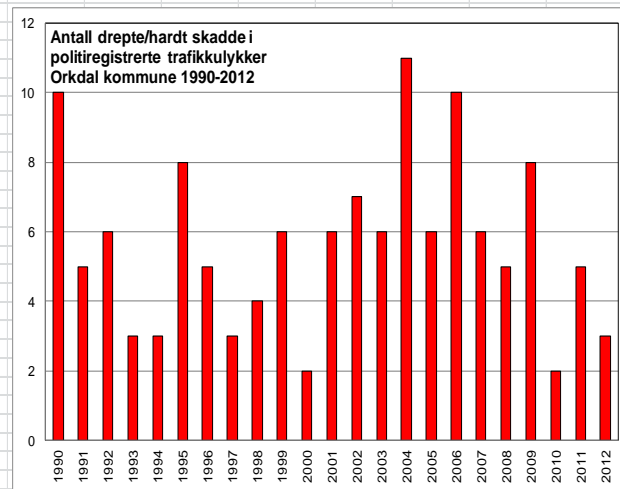
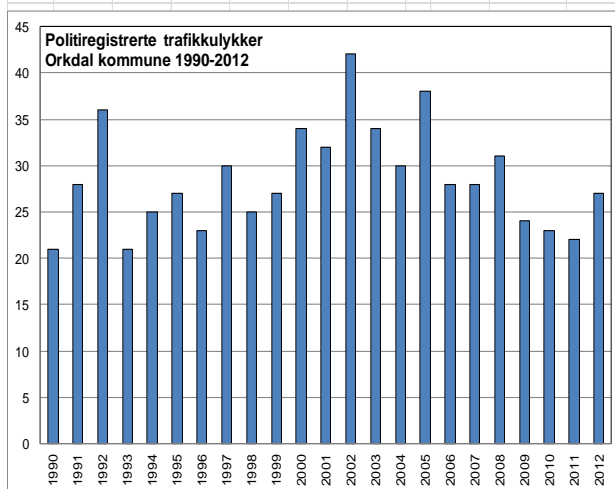
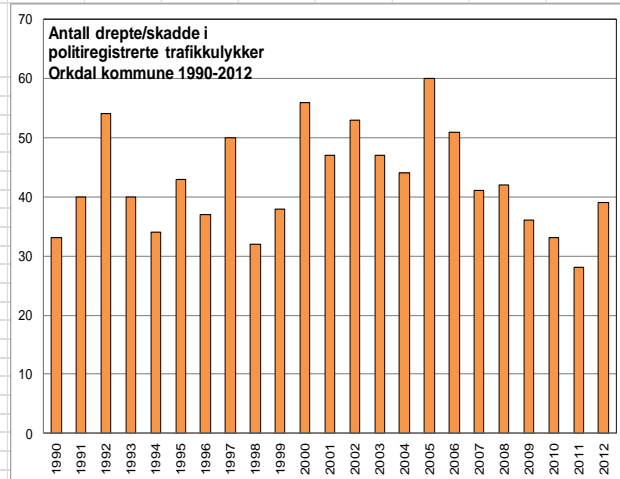
Vi ser av tabellene under at antall ulykker har hatt en økning på 5 stk. fra 2011 til 2012. Det er også en økning når det gjelder antall skadde/drepte fra 2011 til 2012 fra 28 stk. til 39 stk. Det positive er at ingen ble drept i Orkdal kommune 2012.

I de innrapporterte personskadeulykkene ble altså 421 personer skadd, herav:

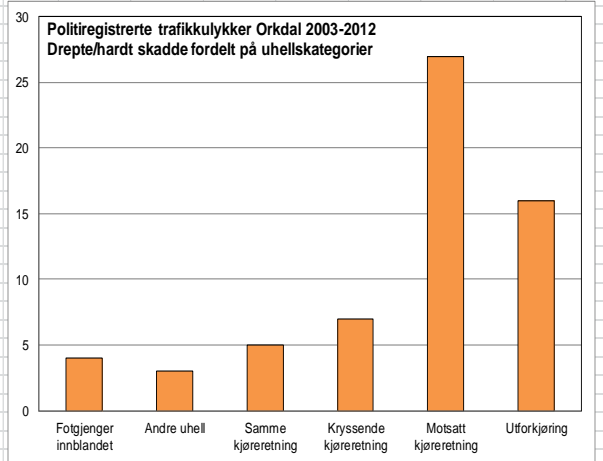
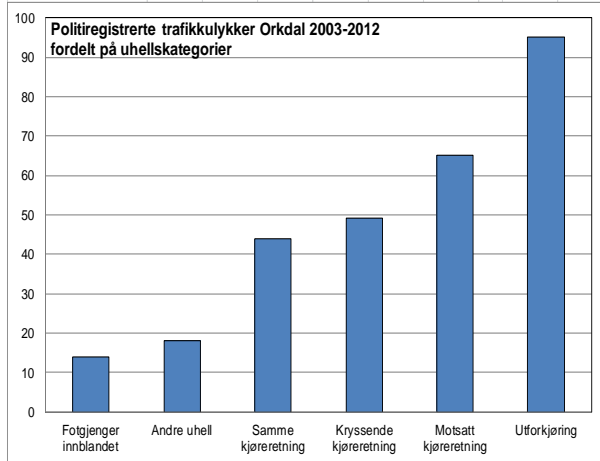
15 fotgjengere der 0 mistet livet, 4 ble alvorlig skadd og 11 lettere skadet. Dette er en positiv trend i forhold til forrige periode der 26 var fotgjengere var innblandet, hvor 4 mistet livet.

Den totale ulykkesutviklingen har hatt en positiv tendens. Også på skadegrad har vi en positiv utvikling, og det bør jobbes for at disse trendene skal fortsette.

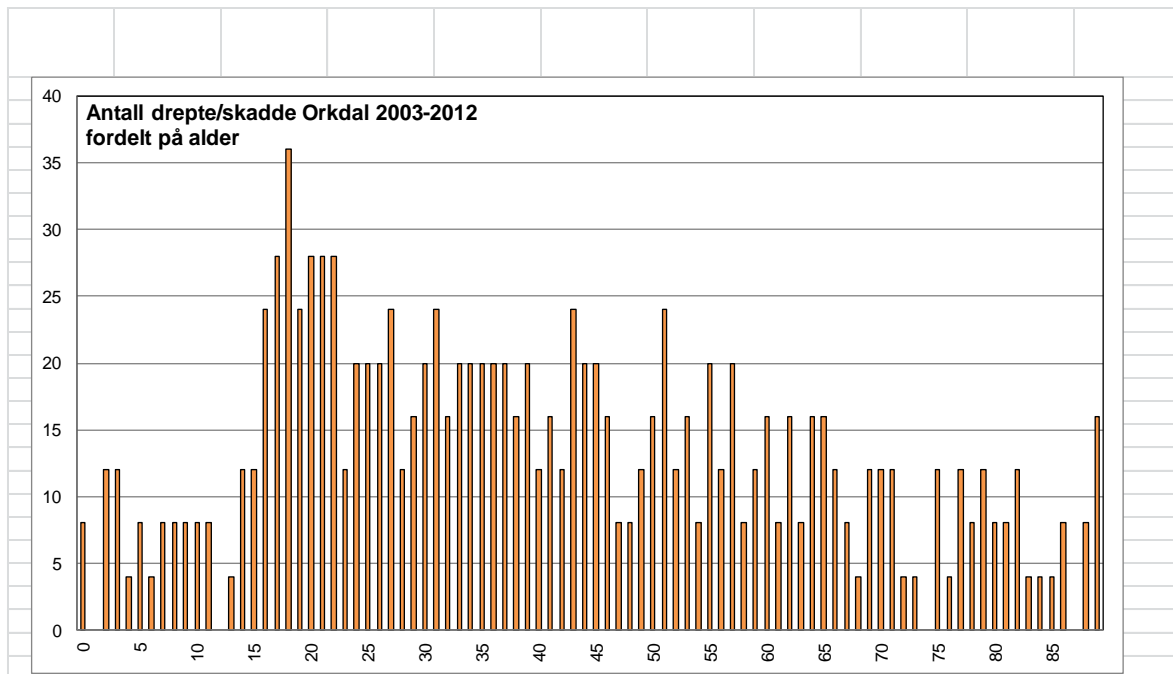
År	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
1990	21	33	2	2	6	23	10
1991	28	40	0	1	4	35	5
1992	36	54	2	2	2	48	6
1993	21	40	1	0	2	37	3
1994	25	34	0	1	2	31	3
1995	27	43	3	1	4	35	8
1996	23	37	2	0	3	32	5
1997	30	50	0	0	3	47	3
1998	25	32	0	0	4	28	4
1999	27	38	1	1	4	32	6
2000	34	56	0	0	2	54	2
2001	32	47	0	1	5	41	6
2002	42	53	3	0	4	46	7
2003	34	47	2	0	4	41	6
2004	30	44	4	1	6	33	11
2005	38	60	1	0	5	54	6
2006	28	51	2	1	7	41	10
2007	28	41	1	1	4	35	6
2008	31	42	1	0	4	37	5
2009	24	36	0	2	6	28	8
2010	23	33	0	1	1	31	2
2011	22	28	1	1	3	23	5
2012	27	39	0	0	3	36	3



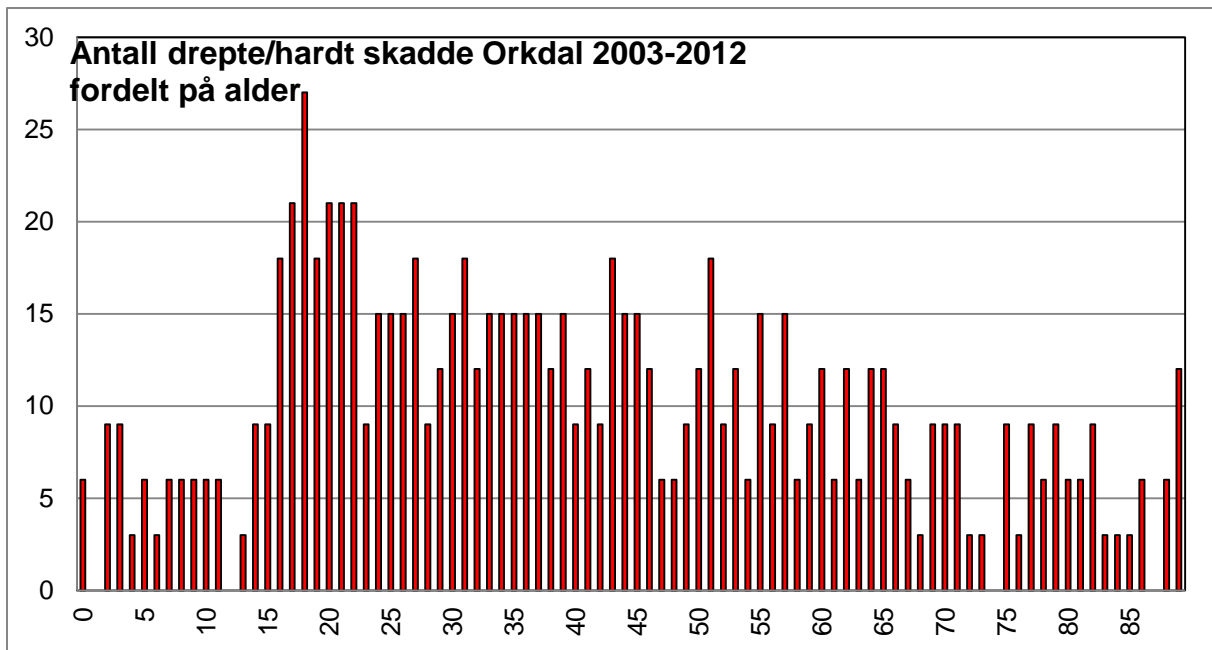
Uhellskategorier							
	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde	Antall drepte / hardt skadde
Følgjenger innblandet	14	15	0	0	4	11	4
Andre uhell	18	20	1	0	2	17	3
Samme kjøretøretning	44	77	1	0	4	72	5
Kryssende kjøretøretning	49	70	0	1	6	63	7
Motsatt kjøretøretning	65	111	9	2	16	84	27
Utforkjøring	95	128	1	4	11	112	16
Sum	285	421	12	7	43	359	62



Hvem blir rammet av ulykkene - fordelt på alder



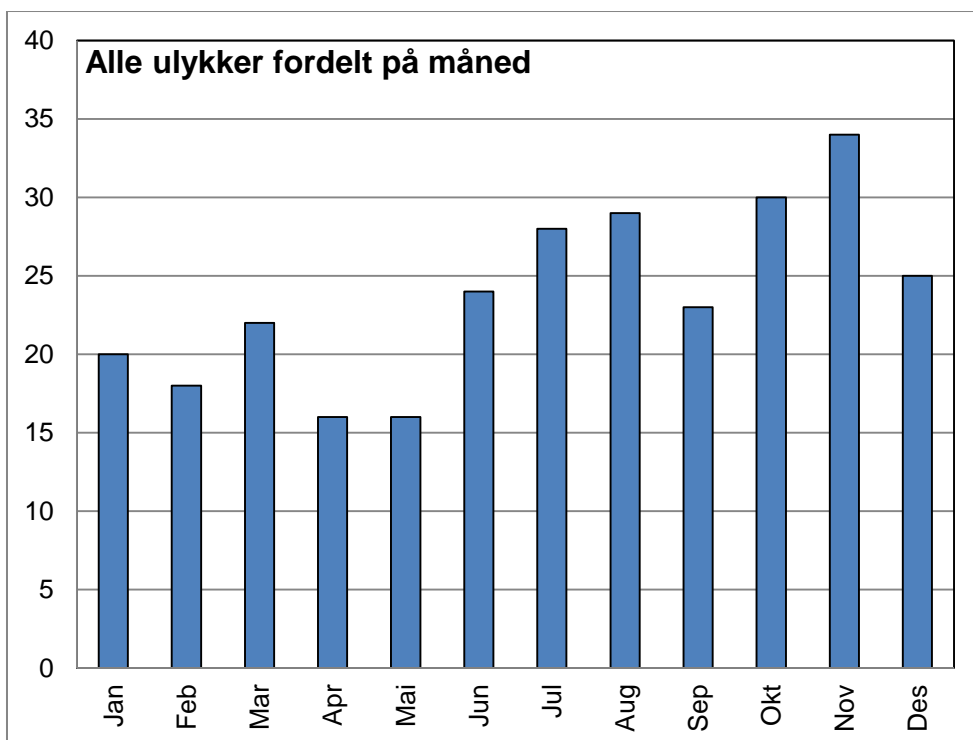
«Trollveggen» er like tydelig i Orkdal kommune som i resten av landet»

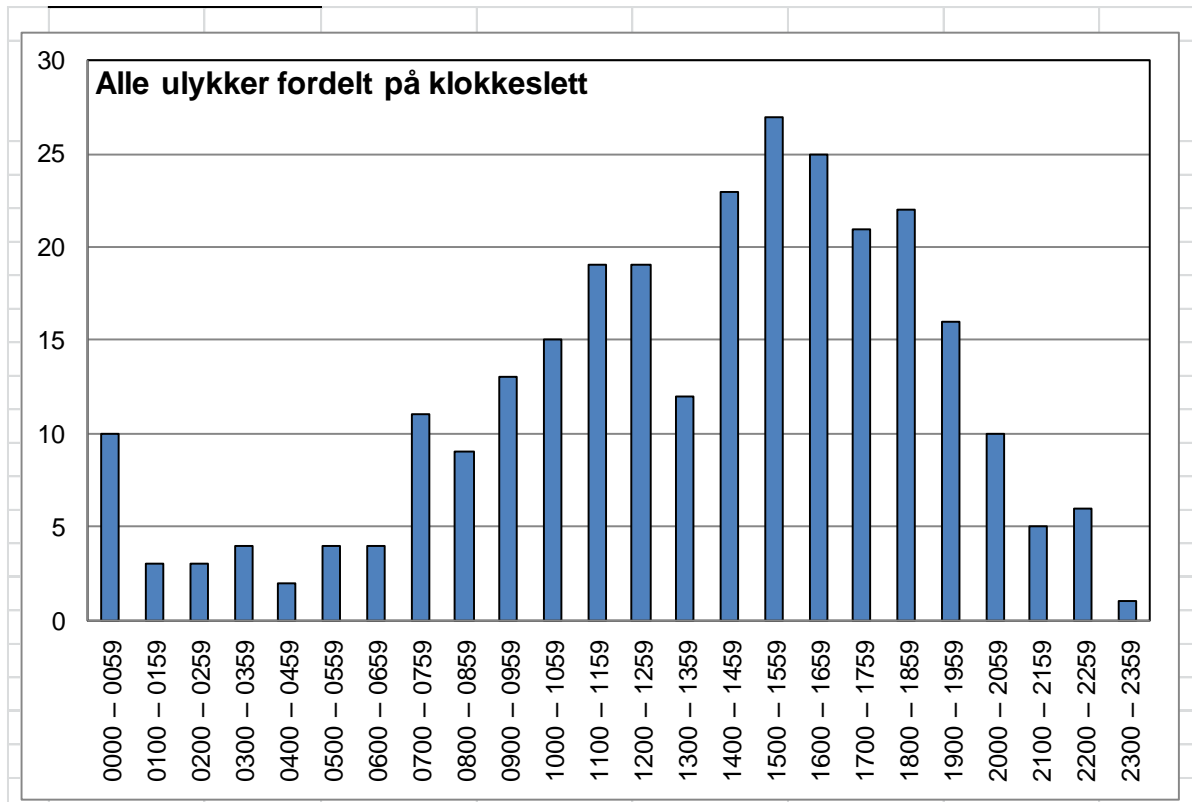
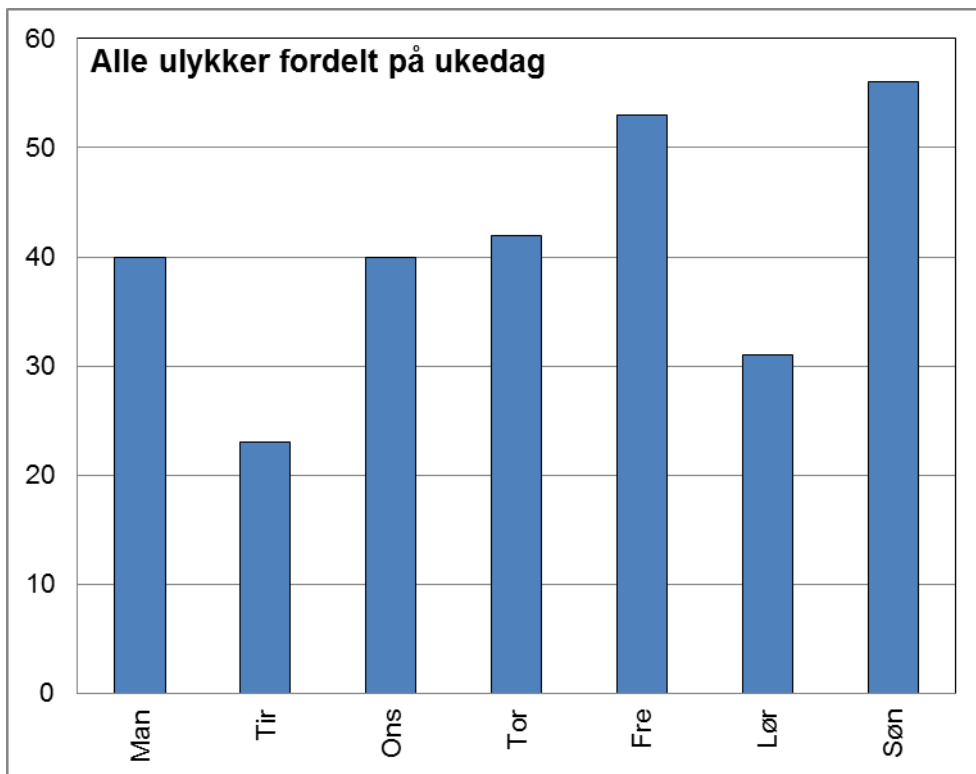


Ungdommen er mest utsatt

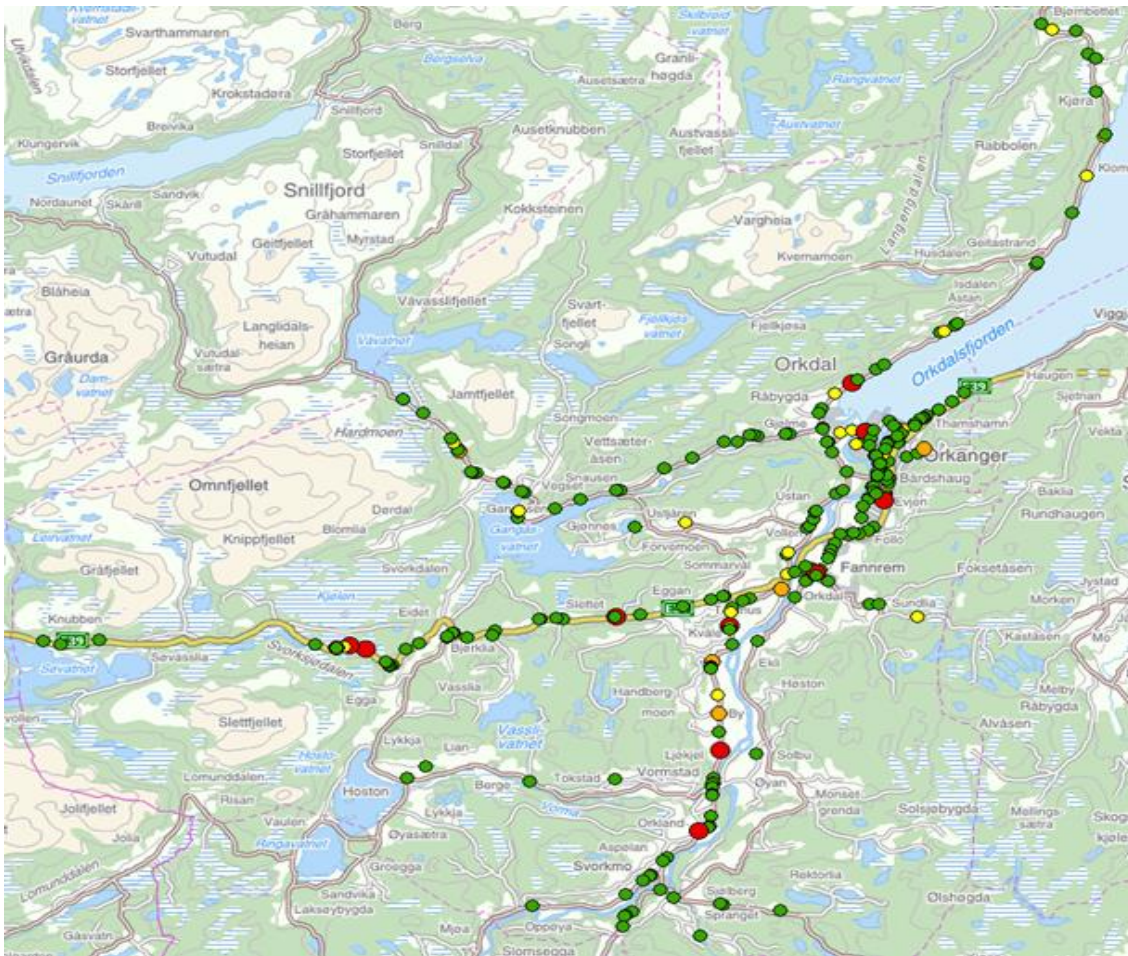
På samme måte som i landet for øvrig er det ungdommer i alderen 16 – 24 år som er mest utsatt for trafikkulykker også i Orkdal kommune. Denne aldersgruppen er helt klart overrepresentert i forhold til gruppene andel av befolkningen. Det er også vist gjennom annen forskning at denne gruppen ikke er mer ute i trafikken enn de fleste andre aldersgrupper. Unntaket er barn og eldre.

Når skjer ulykkene - tid





Hvor skjer ulykkene i Orkdal kommune



Trafikkulykker – alvorlighetsgrad

- Lettere skade
- Alvorlig skade
- Meget alvorlig skade
- Dødsulykke

Kartet viser hvor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad for disse. Kartet sier ikke noe om hvor mange personer som er skadd. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Det kan være flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.

Politiregistrerte ulykker i Orkdal kommune 2003 – 2012

Ulykkesstatistikken for Orkdal kommune avdekket et betydelig antall ulykker på vegnettet. Dette betyr at vi må sette i verk tiltak som er egnet til å redusere disse. Holdningsskapende arbeid og en mer målrettet kontrollvirksomhet på blant annet fart er her viktig. Vi registrerer at politiet har prioritert noen veger / strekninger hvor fartskontroller blir hyppig gjennomført, dette er prisverdig.

Når det gjelder gang- og sykkelvegitilbudet må kryssingspunktene sikres på en bedre måte enn i dag. I tillegg må vi få vegvesenet i tale for å få tidfestet når utbygging av de forskjellige g/s-vegprosjektene langs fylkes- og europaveger kan la seg realisere. I mellomtiden må man se på om det finnes "straksløsninger" inntil man får finansiert de tyngre og varige tiltakene.

Det største potensialet for å få redusert ulykkene ligger i kontroll-, opplærings- og holdningsskapende arbeid. Dette arbeidet vil ikke gi synlige resultater umiddelbart, men et målrettet arbeid bør på sikt bringe oss nærmere visjon og mål vi har satt oss.

6-åringenes skolestart viste seg å utløse stor privatbilisme rundt skoleområdene i vår kommune. Det er ikke bare 6-åringer som blir kjørt, men elever helt opp i ungdomsskolen blir kjørt til skolen. Områdene rundt skolene var ikke forberedt for å motta denne trafikkøkningen, og derfor ble det bygget nye løsninger på de skolene hvor dette ikke var gjort.

Siden ungdommen er ekstra ulykkes utsatt er det nødvendig med tiltak rettet direkte mot denne gruppen. Dette må både være i form av kontrollvirksomhet, men også gjennom holdningsskapende arbeid. For om mulig å nå denne gruppen lettere ble det valgt en representant fra Ungdomsrådet i arbeidsgruppa for denne planen.

Integrering av trafikk i grunnskolen er et godt virkemiddel som på sikt bør være med å redusere den store andelen ungdomsulykker. Det skal derfor arbeides aktivt for å få skolene i kommunen til å virkelig ta i bruk det materiellet som finnes. Kursing av lærere vil være sentralt i dette arbeidet.






Likedan må vi på banen ved den videregående skolen for å stimulere oppretting av trafikk valgfag. Samarbeid med russen vil også være viktig i dette arbeidet.

Foreldrene er barnas største helter. Sikring av barn i bil er et tema som spesielt foreldre med barn i barnehage bør få informasjon om. Også her vil kontrollvirksomhet kombinert med holdningsskapende arbeid være nødvendig.

Etter siste politiske organisering av Hovedutvalg inngår Trafikksikkerhetsutvalget i Hovedutvalg Teknikk. Utvalget må ta vare på den nødvendige samordningen mellom alle sektorene i sitt arbeid for å bedre trafikksikkerheten i Orkdal kommune.

Konklusjon problemanalyse

Med bakgrunn i analysen ovenfor kan en trekke ut følgende hovedområder innsatsen bør rettes inn mot:

-  Fotgjenger- og sykkelulykkene, spesielt kryssingspunktene på kommunal veg.
-  Møteulykkene på fv 65 har en høy alvorlighetsgrad.
-  Bilulykkene som øker.
-  Mulige tiltak vurderes på "ulykkespunktene."
-  Dessuten må man ta et kraftig tak for å få bukt med ulykkene i aldersgruppen 15 – 24 år.

Tallene viser at de fleste ulykkene skjer med bil på europa- og fylkesvegene. Dette er i og for seg ikke så rart da disse vegene har størst trafikk. Gledelig nok er ikke andelen ulykker hvor fotgjengere på disse vegene så stor. Dette skyldes nok dessverre ikke at vegene er trygge, men heller at det

oppleves som for farlig å ferdes til fots at folk i stedet kjører bil. Dette fordi det nesten ikke finnes gang- og sykkelveger, d.v.s. et tilbud for denne gruppen trafikanter. Når vi samtidig vet at deler av dette vegnettet er skoleveg er det nødvendig å se på mulighetene for å opprette trygge alternativer til å ferdes langs riksvegen på en god del strekninger. De mest ulykkesbelastede strekningene er også strekninger som det, hvis et tilbud hadde vært der, ville blitt brukt som skoleveg. Derfor er det viktig å få satt dette på kartet hvis man skal ha håp om å oppnå målet om at alle barn med skoleveg under 4 km skal kunne gå eller sykle trygt til skolen.

Det er de kommunale vegene som etter europa- og fylkesvegene som står for den største andelen ulykker. Fotgjenger ulykkene opptrer sammen med private veger oftest på de kommunale vegene. Dette er naturlig ut fra mengden fotgjengere. Det er viktig å kartlegge om det er spesielle punkter eller strekninger som er mer utsatt enn andre.

Aldersgruppen 15 – 24 år er spesielt ulykkes utsatt. Det viser seg at denne gruppen er involvert i ca. hver 3. ulykke.

KOMMUNENS ROLLE I TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

Kommunen har ansvaret for innbyggerne i alle livets faser. Trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret, også om en ulykke skjer på andre veger enn det kommunale vegnettet.

Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av kommunen.

Det gjør det ekstra viktig for kommunen å ha større fokus på det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er tydelig knyttet til ansvaret som vegeier. Godt sommer- og vintervedlikehold er et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. Lagring av snø skal ikke hindre sikt i kryss og ikke sette barn i leik i fare. For å beskytte de yngste av kommunens innbyggere er det viktig med trygg og sikker adkomst til alle skoler og barnehager i kommunen. Dette gjelder også de av elever som fraktes med buss til å fra. Det er viktig at disse har gode og sikre plasser for på og avstigning av bussen ved sin bolig.

I motsetning til fylkeskommunen, er ikke kommunens ansvar for trafikksikkerheten nedfelt i Vegtrafikkloven.

Kommunens ansvar ligger i Folkehelseloven som på legger kommunene å ta et helhetlig ansvar for innbyggernes helse, og trafikksikkerhetsarbeidet er en viktig del av dette. Det finnes også en rekke andre lover som gir kommunen en viktig rolle: Kommuneloven, vegloven, plan- og bygningsloven m.m. se for eksempel:

<https://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/ordforer/>

Kommunens rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og barnehager har stor betydning i det trafikanterrettede trafikksikkerhetsarbeidet. Dette ansvaret er nedfelt i Opplæringsplanen og i Læreplan for grunnskolen.

Skoleverket har sammen med foreldre stor betydning for de trafikale holdninger som utvikles. Dette ansvaret må Orkdal kommune ta på alvor.

I forbindelse med kommunens øvrige planarbeid er det viktig at trafikksikkerhetsarbeidet blir ivaretatt. Vi må erkjenne at skadde og drepte i trafikken er et folkehelseproblem.

FOREBYGGENDE TRAFIKKSIKKERHETSARBEID – FORSLAG TIL TILTAK

Trafikkopplæring

Trafikantene har et eget ansvar for å følge trafikkreglene, vise hensyn og foreta trafikksikre valg. Det tar mange år å bli en trygg og selvstendig trafikant, og det krever god og systematisk opplæring.



«Trafikkopplæring bør starte tidlig»

Trafikkopplæring hjemme

Foreldre har hovedansvaret for trafikkopplæring av barn og unge. De har ansvar for å innarbeide gode holdninger tidlig, både når det gjelder å følge trafikkreglene og i bruk av sikkerhetsutstyr.

Foresatte kan finne informasjon på www.barnastrafikkclubb.no

Barnehagene

I henhold til lovverket skal barnehagen gi barn et oppvekstmiljø som er helsefremmende og forebyggende. Barnehagens årsplan skal inneholde tiltak som letter barns overgang fra barnehage til skole. Barnehagen skal bruke nærmiljøet aktivt. Forebyggende trafikksikkerhetsarbeid vil være en naturlig del av dette.

Barnehagen finner opplæringsmateriell på www.tryggtrafikk.no

Skolene

Skolene har en viktig rolle i den videre trafikkopplæringen.

Trafikksikkerhet skal være tema i undervisningen og på foreldremøter på alle skoler.

Kompetansemålene om trafikksikkerhetsarbeid i læreplan skal følges på alle skolene i Orkdal kommune.

Elever ved ungdomskolene i Orkdal kommune skal gis et ekstra kunnskapsløfte om trafikksikkerhet. Det skal kommunen gi gjennom tilpasset trafikksikkerhetsopplegg for hvert klassetrinn.

Det er viktig at skolene har et godt samarbeid med foreldrene om trafikksikkerhetsarbeid. De er også rollemodeller for sine barn.

Skolene henstilles til å sende elevene til Eberg Trafikkgård i Trondheim.

Skolene kan bruke trygg Trafikk sine anbefalinger når det gjelder progresjon i trafikkopplæringen. Se www.tryggtrafikk.no

Aldersgruppen 15 – 24 år

Det er viktig med tiltak ovenfor denne aldersgruppen. Dette kan skje gjennom samarbeid med videregående skoler, og med lag og foreninger som denne gruppen er aktiv i. Viktig at politiet oppsøker de miljøer hvor de mest bilinteresserte ungdommene holder til.

Eldre trafikanter

Mange eldre ønsker å oppdatere seg på nye regler og nye forhold i trafikken. Kurset «Bilfører 65+» har vist seg å ha god effekt. Kommunen må bidra til at slike kurs blir arrangert i Orkdal kommune.

Pensjonistforeninger og elderråd må oppfordres til å drive forebyggende trafikksikkerhetsarbeid blant de eldre. Det er mange gående blant denne gruppen. Bruk av refleks eller refleksvest er viktig. Eldre beveger seg langsommere og det er derfor viktig at de blir oppdaget tidlig i trafikken.

Høringsuttalelsen fra Orkdal Eldreråd legges i sin helhet inn i planen:

I dag er det 470.000 mennesker over 65 år med førerkort i Norge. I 2020 er antallet sannsynligvis 720.000. Derfor må planen handle mer om Eldresikkerhet. Eldresikkerhet innebærer tiltak som sikrer eldre mot ulykker. Statistikk viser at eldre er mer utsatt for ulykker.

Enkle tiltak fører ofte til nedgang i ulykker.

Normal aldringsprosess reduserer reaksjonsevnen, balansen og øye- og muskelstyrken. Mange opplever å få dårligere gange og normalt mister en 50 prosent av muskelstyrken fra 30 til 80 års alderen. Moderat trening vil likevel øke muskelstyrken og forebygge fallskader.

For å få en bedre Eldresikkerhet i trafikken mener Eldrerådet at man med samarbeid når lengst.

Eldrerådet er klar over at eldre har ansvar for egen sikkerhet. Samtidig vet vi at stadig flere kommuner tilrettelegger for sine eldre. Og resultatet av dette viser at kunnskapsbaserte tiltak reduserte antall skader. Med kunnskapsbaserte tiltak menes tiltak basert på dokumentert erfaring eller forskning. Samarbeid mellom den eldre, kommunen og frivillige organisasjoner ga best resultat, spesielt om det ble lagt vekt på et sosialt fellesskap.

Likevel; ulykker skjer, men kommuner som tilrettelegger for de Eldres sikkerhet i samarbeid med eldre i kommunen, får færre skadde og lavere kommunale kostnader på sykehusopphold og rehabilitering

Eldrebølgen kan føre til flere drepte og hardt skadde i trafikken hvis det ikke blir gjort flere mottiltak.

Og det må gjøres når vi vet at trafikanter over 75 år er dobbelt så ofte utsatt for alvorlige ulykker i trafikken som aldersgruppen 35-64 år. Når ulykker med eldre først skjer, får den ofte et mer alvorlig utfall, enn med yngre trafikanter, fordi eldre tåler mindre.

Derfor bør Orkdal kommune være pådriver for å opprette et samarbeidsorgan mellom den eldre, kommunen og frivillige organisasjoner.

Orkdal kommune bør også vurdere Universell utforming. Dett på grunn av at den naturlige aldringen innebærer blant annet at bevegeligheten minsker og at syn, hørsel og reaksjonsevne svekkes. Eldre er overrepresentert i fotgjengerulykker med alvorlige skader.

Universell utforming betyr blant annet at veimiljøet gjøres mer selvforklarende. Det betyr for eksempel at all informasjon skal være enhetlig og formidle samme budskap om det som kommer på veien. Eller å utforme kryss på en slik måte at det gir trafikanten tid til å tolke og forstå hvordan krysset fungerer.

Og som et siste punkt vil vi sette fokus på legens rolle i forholdet eldre og bilkjøring.

Allmennleger har ikke spesialkompetanse knyttet til aldring og bilkjøring, og kan også komme i en vanskelig situasjon på grunn av tillitsforholdet til pasienten. Det er lite kunnskap om tilbakekall av

fører kort i målgruppen og det bør diskuteres om det kan være en løsning å knytte leger med spesialkompetanse om eldre og bilkjøring til trafikkstasjonene.

Men viktigst av alt. Få på plass samarbeidsorgan på dette området. utfordringen er stor og vil bli større.

Planarbeid i kommunen

Trafikksikkerhet er en av mange faktorer planavdelingen i kommunen vurderer i hver enkelt reguleringsprosess. Alle planer høres internt i kommunen og trafikksikkerhetsutvalget vil være en høringsinstans i forhold til dette.

Kommunens fagpersoner med kompetanse innen veg bør også bli bedt om å kommentere spesielle utfordringer i forhold til veg/trafikksikkerhet i planer der dette er aktuelt. Hver plan krever det. Det gjelder prosjekter på kommunale veger hvor kommunen får tildelt trafikksikkerhetsmidler.

ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Trafikksikkerhetsarbeidet er utpreget tverrfaglig og berører de fleste kommunale sektorer. Hovedutvalg teknikk må derfor ta vare på den nødvendige samordningen mellom alle sektorene i sitt arbeid for å bedre trafikksikkerheten i Orkdal kommune. Hovedutvalg teknikk består av 7 politiske medlemmer med vara. Arbeidsgruppe for trafikksikkerhetsplan ble utnevnt av hovedutvalget og har bestått av følgende personer:

Jørgen Indergård, politisk, leder

Kari Garberg, politisk

Oddvar Kjøren, politisk

Astrid Liøkel, KFU

Bjørn Tretøy, politi

Sturla Barø, ungdomsrådet

Ivar Lillery, avdelingsingeniør, innehar rådmannsfunksjonen

Arbeidsgruppen har jobbet fram forslaget til trafikksikkerhetsplanen og den vil bli behandlet i hovedutvalg teknikk for anbefaling til kommunestyret for endelig vedtak.

Hovedutvalg teknikk som trafikksikkerhetsutvalg har følgende arbeidsoppgaver og myndighet:

- + innstille overfor kommunestyre i trafikksikkerhetsaker
- + fatte vedtak innenfor egen budsjetttramme, trafikksikkerhet
- + fatte vedtak om prioritering av tiltak som det kan søkes tilskudd til
- + være høringsinstans i alle reguleringsaker der trafikkløsninger inngår
- + være høringsinstans i alle byggesaker med trafikksikkerhet som tema
- + følge opp, og revidere trafikksikkerhetsplanen.
- + tiltaksdelen revideres årlig i forbindelse med handlings- og budsjettbehandling

Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet utføres av seksjon for tekniske tjenester.

TILTAKSPLAN

Fysiske tiltak

Som tidligere nevnt rår vi ikke selv over alle virkemidlene for å nå våre mål. På europa- og fylkesveger er det staten og fylkeskommunen som prioriterer tiltakene. Det er viktig at Orkdal kommune bruker de mulighetene den har til å argumentere godt for våre tiltak i forbindelse med beslutningsprosessene. Et aktivt arbeid her vil øke sjansene for å "vinne" i kampen om vegmidlene hos vegmyndighetene. Under utarbeidelse av denne planen har administrasjonen vært i møte med Statens vegvesen vedr. de tiltak som vi ønsker å prioritere innen trafikksikkerheten på europa- og fylkesvegene i vår kommune.

På fylkesveg har vi dessuten muligheten til å søke om ts-midler. Her dekkes egenandelen av fylkeskommunen. Denne muligheten finnes ikke på europaveg, så her må alt komme gjennom statens bevilgninger.

På det kommunale vegnettet har vi selvfølgelig full råderett. Her har man også tilskuddsordninger som gir en viktig del finansiering av tiltakene. Fordelingsnøkkel her vil være kommunal egenandel på 40 %. Det stilles likevel en del kriterier for å få disse midlene tildelt. Dette gjelder omfang, kostnad, finansiering og tiltakets art.

Det er i tiltaksplanen skilt mellom de ulike typer tiltak etter om det kan søkes "Tilskudd til trafikksikkerhetsmidler" eller ikke. Det er fortsatt en streng prioritering av tiltakene, og det er lagt vekt på å få til en så gjennomførbar plan som mulig. Hvor raskt man kan få gjennomført tiltakene vil

avhenge av to ting; hvor mye tilskudd man kan få, og kommunens evne og vilje til å finansiere egenandelen.

I tiltaksplan for kommunale veger har vi prioritert tiltak samt sett på kostnadene. Når det gjelder tiltaksplan for fylkesveger har vi satt opp tiltak uten prioriteringer og kostnader. Det føles vanskelig for oss å tidfeste og kostnadsberegne disse tiltakene.

Trafikksikkerhetstiltak – Tiltaksplan – Kommunale veger

Tiltak	Totale kostnader	Prioritering	Kommentar
Franslykkja: Vurdering om nedsetting av hastighet og gatelys	100 000	2017	Etter etablering av flere boligenheter har trafikken av myke trafikanter økt. Ifbm. utbygging av Møbelringen ligger det ett krav på utbygger om videreføring av fortau fram til Orkdalsveien. Gatebelysning mangler og etablering av dette kan vurderes, samt nedsetting av hastigheten.
Lysanlegg Thamshavnbanen - Emmavegen	900 000	2018	Ved innvilget søknad til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg kan kostnaden deles 40/60 dvs. kommunal egenandel på kr. 360 000.
Fortau langs Futvegen og Myra. Helhetlig gjennomgang av trafikksikkerheten i Evjensområdet.	700 000	2018	Ved innvilget søknad til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg kan kostnaden deles 40/60 dvs. kommunal egenandel på kr. 280 000.
Fortau langs Njardargate	400 000	2017	Fortau, fra gamle brannstasjon til Orkanger barnehage. Ved innvilget søknad til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg kan kostnaden deles 40/60 dvs. kommunal egenandel på kr. 160 000.
Åkervegen - fortau	1 370 000	2017	Etablering ifbm. utbygging av Kleivan
Gatelyspunkt ved fotgjengeroverganger i Havneveien	50 000	2018	Mørke soner ved gangfelt. Etablering av 2. stk gatelys ved fotgjengeroverganger. Avventer vurdering/vedtak om framtidig bruk av Havneveien.
Fartsdumper i Bårdshaugveien	100 000	2017	Farten har økt etter at vegen ble asfaltert.
Gatelys i nordre del av Geilan	130 000	2017	Det mangler 5. stk gatelys for å komplettere

			hele strekningen.
Stenging av veger på Evjen iht. reg.plan	500 000	2018	Etablering av snuhammere og bommer.
Belysning av krysset Nordgjørsvegen - Sjøvegen	75 000	2017	Etablere 3 stk gatelys – forlengelse av eksisterende gatelys i området.
J.O.Røhmesmos vei	530 000	2017	Vegen må bygges slik at det blir tydelig skille mellom myke trafikanter og biltrafikk. Fortau om mulig på begge sider av gata.

Trafikksikkerhetstiltak – Tiltaksplan – Fylkesveger og øvrige veger

Tiltak	Kommentar
Fortau – fv 475 – Svorkmo bru – Svorka bru	Dette bør samkjøres med utbygging av Klinglien med tanke på overskuddsmasse.
Gang- og sykkelveg langs fv 471 Travparken – Blåsmo	Må innarbeides i fylkets handlingsplan. Fartsdemping og nedsatt hastighet er gjennomført.
Omlegging av Gjølmeslikrysset fv 462	Omlegging av Gjølmeslivegen. Få koblet den inn på Tiltaksvegen. Farlig og uoversiktlig kryss. Statens vegvesen jobber med reguleringsplan.
Gang- og sykkelveg langs fv 470 Kvamsbekken - Brekka	Smal og bratt veg med dårlig oversikt. "Forsyner" flere boligfelt. Er skoleveg for mange barn. Ligger så nære skolen at skoleskys er uaktuelt. Bygge ca 200 m. gang- og sykkelveg. Krever evt. justering av vegføringen på kjørevegen. Som avbøtende tiltak i påvente av utbygging, etableres fartsdemping i bunnen av bakken.
Etablering av 3. stk oppstillingsplasser for skolebarn som venter på skolebuss langs fv 471 fra Solbu - Svorkmo	Skolebarna står langs fylkesvegen som er smal og uoversiktig. Det er ønskelig med 3. stk oppstillingsplasser og lys.
Oppgradering av busholdeplass fv 65 v/By	Mangler kantstein og oppholdsplass ved holdeplass
Gang- og sykkelvegbru ved Forve bru E39	Forve bru mangler helt fortau. Barna på sørsida av brua har i dag skolebuss pga den farlige skolevegen. Det er ikke forenlig med våre mål om trygg skoleveg for alle som bor 4 km eller nærmere skolen.
Gatelys fra Forve – Snillfjordskrysset og bussholdeplass ved Risli	Sterkt trafikkert veg med mye trafikk av myke trafikanter
Gang – og sykkelveg langs fv 710 fra Ceciliesv. – Nedre Kvenhusv.	Sterkt trafikkert vegstrekning som benyttes som skoleveg. Vedtatt reguleringsplan foreligger.
Utbedring av Halguttusvingen fv 65 ved	Sving med svært dårlig kurvatur som har hatt

Kvåle	flere alvorlige ulykker. Fartsmålinger like nord for svingen tyder på høyt fartsnivå i området.
Gatelys langs fv 65 fra Kårmo - Vormstad	Tiltaket vil knytte sammen eksisterende gatelysanlegg. Mye lokaltrafikk av gående/ syklende på strekningen som ikke har annet alternativ enn å benytte fylkesvegen. Antatt mengde vil vær 40. stk.
Undergang ved Vormstad fv 65 med infrastruktur.	Stor trafikk av myke trafikanter over FV65, ny boligbygging på østsiden av RV 65. butikk på vestsiden. Holdeplass for ca. 50 skolebarn.
Gang- og sykkelveg langs fv 65 fra avkjørsel til fv 481 til butikk Vormstad	Sterkt trafikkert veg med mye trafikk av myke trafikanter. Må passere smal bru over Vorma.
Kontrollplass for politi / Statens vegvesen langs fv 65	Det er et sterkt ønske om en kontrollplass langs strekningen. Dette er en ulykkesutsatt veg.
Gang- og sykkelveg langs fv 65 strekningen Torshus - Svorkmo	Sterkt trafikkert veg med mye trafikk av myke trafikanter.
Gang- og sykkelbru ved siden av eksisterende Vigorbru fv 460	Kun fortauløsning på eksisterende bru. Skoleveg for elever fra Råbygda/Gjølme
Oppgradering av bussholdeplass fv 65 ved Kvålsvoll	Mangler kantstein og oppholdsplass ved holdeplass
Gatelys langs fv 471 fra Travparken til Blåsmo, samt redusert hastighet ved Ekli	Lys er god trafiksikkerhet da det på strekningen fortsatt mangler gang- og sykkelveg
E-39 Søvasskjølen. Fartsreduksjon ifbm. avkjøring til camping/kiosk og parkering	Høy fart og uoversiktlig p.g.a. kurvatur i veg. Avkjørsel kommer "brått på"

IKKE FYSISKE TILTAK

De aller fleste ulykker, faktisk hele 90 %, skyldes menneskelig svikt. Dette gjør at det er uhyre viktig å få gjennomført et målrettet og riktig arbeid innen "trafikkoppdragelsen". Dette gjør at vi må starte allerede i barnehagealder og holde på til pensjonistalderen med dette arbeidet.

Vi har ikke lange tradisjoner med dette arbeidet i Orkdal kommune. Det blir dermed en stor utfordring å få dette innarbeidet. Dette gjelder i barnehage og skole, men også hos alle grupper voksne.

Det er her viktig at både kommune, vegvesen, politi, busselskap, trafikkskole og de frivillige organisasjoner samarbeider. Engasjementet hos befolkningen er ikke mindre viktig her enn i det fysiske trafiksikkerhetsarbeidet. Snarere tvert imot. Her er det bare fantasien som setter begrensninger.

Ungdom mellom 15 og 24 år er i Orkdal som ellers i landet en spesielt ulykkes utsatt gruppe. Å komme inn i denne gruppen og samtidig nå frem med budskapet er enorm utfordring. Trafikksikkerhetsdagen som Orkdal kommune har gjennomført i de siste 3 årene for avgangselever i grunnskole og videregående skole har derimot vist at det går an. En bør derfor hele tiden være på jakt etter måter å lykkes med dette på.

Som en del av arbeidet innen skolen ønskes det å satse på kartlegging av usikre kryssinger på g/s-nettet, holdeplasser for buss og snarveger. I tillegg vil kartlegging av hva man faktisk gjør for å integrere trafikk i skolehverdagen også bli en sentral oppgave innen denne sektoren. Samtidig er det viktig å gi undervisningspersonellet på skolene en større trafikk faglig kompetanse, og kursing av lærere er derfor nødvendig for å lykkes med å få mer trafikk inn i skolen.

Nesten alle er trafikanter minst to ganger pr. dag. Derfor er kompetanse på trafikk like viktig som å regne og skrive. Inkompetanse kan gi dødsstraff.

Farten i Orkdal er, som vi har registrert med målinger, for høy. Derfor vil det i planperioden bli jobbet målbevisst mot å få senket denne til riktig nivå. Man vil fortsette å registrere fart og annen uønsket adferd for å kunne få god kvalitet på kontrollvirksomheten som Statens vegvesen og politiet utfører.

Detaljert tiltaksplan for ikke fysiske tiltak

Tiltak	Kommentar
Trafikksikkerhetsdag for 10 klasse og avgangselever fra videregående skole i Orkdal og Meldal	Dette bør bli en tradisjon i de kommende år også. Stor suksess og med godt samarbeid med Statens vegvesen, politi, brannvesen, ambulans, Trygg trafikk, Foreningen for trafikkskadde, kriseteam i Orkdal. Flotte tilbakemeldinger fra deltakere. Kostnad ca. kr 50 000,-
Delta og benytte oss av aksjoner som fylkeskommune og Statens vegvesen til enhver tid avholder.	
På virke barnehager og skoler til å formidle trafikksikkerhet i det daglige.	

ADMINISTRASJON OG ØKONOMI

Det daglige trafikksikkerhetsarbeidet gjennomføres innenfor seksjon for tekniske tjenester sine ressurser.

De siste årsbudsjettene har hatt egen post «Miljø og trafikksikkerhet», som har ligget på ca. kr 550 000,- Disse midlene skal brukes til små fysiske tiltak, opplæring, informasjon og holdningsskapende tiltak.

Det er denne planen som ligger til grunn for prioritering av tiltak som kan tildeles disse midlene.

EVALUERING OG REVIDERING

Evaluering av måloppnåelse og status foretas det 3. året i planperioden. Revidering av planen bør starte samtidig. Dette gjør at man får et godt utgangspunkt for å justere mål, samtidig som man har tid til en god prosess på planarbeidet.

Revidering av den fysiske tiltaksplan bør gjøres hvert år i samband med budsjettarbeidet.