

Foto: Frank

## **TRAFIKKSIKKERHETSPLAN for KLÆBU KOMMUNE 2017-2020**

Vedtatt 20.10.2016 av kommunestyret i Klæbu

## Forord

Trafikksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Klæbu kommune for kommende fireårsperiode.

Trafikksikkerhetsplan for Klæbu kommune 2017-2020 er en rullering av gjeldende plan for perioden 2013-2016. Planen er todelt. I hoveddelen av planen omtales overordnede visjoner og målsettinger. Dette leder til en tiltaksdel med konkrete tiltak.

En vedtatt trafikksikkerhetsplan gir også mulighet for å søke om fylkeskommunale midler gjennom Aksjon skoleveg, som et bidrag til gjennomføring og planlegging av trafikksikkerhets-prosjekter på fylkeskommunal og kommunal veg.

Vedtatt av Kommunestyret 20.10.2016.

### 1. Bruk av forkortelser.

Fv: Fylkesveg, GS: Gang- og sykkelveg, TS-plan: Trafikksikkerhetsplan

## Innholdsfortegnelse

Forord.....	2
1. Bruk av forkortelser.....	2
2. Figurliste:.....	3
3. Tabeller:.....	4
4. VISJON OG MÅLSETTING .....	5
4.1 Nasjonale mål .....	5
4.2 Fylkeskommunale mål .....	5
4.3 Kommuneplanens samfunnsdel.....	6
4.4 Interkommunal plan 2 (IKAP2).....	6
4.5 Visjon og målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet (TS-arbeid) i Klæbu kommune .....	6
5. DAGENS TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN .....	7
5.1 Administrativt ved plan, eiendom og kommunalteknikk (PEK) .....	7
5.2 Oppfølging på den enkelte enhet.....	7
5.3 Andre etater .....	8
6. NÅSITUASJON. REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE .....	9
6.1 Generelt om Klæbu kommune og trafikkforhold .....	9
6.2 Befolkningssammensetning, aldersfordeling.....	10
6.3 Sikringskjøring og skolekjøring .....	10
7. ULYKKESREGISTRERINGER .....	10

7.1	Antall ulykker og skadestatistikk for Klæbu kommune 2000-2015 .....	10
7.2	Antall ulykker og skadestatistikk for Klæbu kommune 2006-2015 .....	12
7.3	Uhellskategori .....	14
7.4	Aldersfordeling.....	15
7.5	Ulykker som Klæbygg er involvert i utenfor kommunens grenser .....	15
8.	Andre registreringer og problemområder .....	17
8.1	Strekninger langs fylkesveger med manglende gang- og sykkelveg.....	17
8.2	Veglys – samlet oversikt over registrert behov .....	17
8.3	Situasjonsbeskrivelser .....	18
8.4	Andre registrerte problemstillinger .....	19
9.	TILTAK.....	20
9.1	Utførte tiltak siste 5 år. Tiltak på gang (igangsatte tiltak og tiltak i prosess). .....	20
9.2	Årlige tiltak.....	21
9.3	Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler på fylkesveger (100%).....	22
9.4	Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler på kommunalt vegnett (60%) .....	22
9.5	Andre fysiske tiltak på fylkesvegnettet .....	23
9.6	Andre fysiske tiltak på kommunale og øvrige veger .....	23
9.7	Holdningsskapende tiltak .....	24
9.8	Øvrige tiltak.....	24
9.9	Arealbruk.....	24
9.10	Forebyggende tiltak.....	24
10.	ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV TS-PLANEN .....	24
11.	EVALUERING INNKOMNE FORSLAG TIL FYSISKE TILTAK I KOMMUNEN .....	25
11.1	Uprioriterte gang- og sykkelveger.....	25
11.2	Uprioriterte fysiske tiltak på fylkesveger .....	25
11.3	Uprioriterte fysiske tiltak på kommunale veger .....	25

## 2. Figurliste:

Figur 1	Oversiktskart.....	9
Figur 2	Befolknings sammensetning .....	10
Figur 3	Grafisk framstilling av antall ulykker og skadeomfang i Klæbu kommune 2000-2015.....	12
Figur 4	Politiregistrerte trafikkulykker i Klæbu kommune 2006-2015 – alvorlighetsgrad, se tegnforklaring .....	13
Figur 5	uhellskategori – grafisk framstilling av antall ulykker .....	14
Figur 6	uhellskategori – antall ulykker i prosent sammenlignet med fylket .....	14
Figur 7	Aldersfordeling for drepte og skadde i Klæbu kommune 2006-2015 .....	15
Figur 8	Aldersfordeling for drepte og skadde sammenlignet med fylket 2006-2015.....	15

Figur 10 Politiregistrerte trafikkulykker 2006-2015 der minst en av de involverte førerne var fra Klæbu .....	16
Figur 11 Tanem oppvekstsenter. Endret trafikkbilde. Adkomst til hall gjennom skolegården. ....	18
Figur 12 Siktproblematikk.....	18

### 3. Tabeller:

Tabell 1 Politiregistrerte trafikkulykker i Klæbu kommune 2000-2015 .....	11
Tabell 2 Uhellskategori, politiregistrerte trafikkulykker i Klæbu kommune 2006-2015 .....	14
Tabell 3 Kartlegging av manglende GS-veg tilbud.....	17
Tabell 4 Kartlegging av strekninger med manglende veglys .....	17
Tabell 5 Andre registrerte problemstillinger .....	19
Tabell 6 Fv 704 Tiltak utført og i gang .....	20
Tabell 7 Fv 921 Tiltak utført og på gang.....	20
Tabell 8 Fv 885 Tiltak utført og på gang.....	20
Tabell 9 Øvrige fv. Tiltak utført og på gang .....	21
Tabell 10 Kommunale veger. Tiltak utført og på gang .....	21
Tabell 11 Årlige tiltak på trafiksikkerhet .....	21
Tabell 12 Tiltak på fylkesveger innenfor Aksjon skolevegmidler .....	22
Tabell 13 Tiltak på kommunale veger innenfor Aksjon skolevegmidler .....	22
Tabell 14 Andre fysiske tiltak på fylkesvegnett .....	23
Tabell 15 Andre fysiske tiltak på kommunalt vegnett.....	23
Tabell 16 Holdningskapende arbeid.....	24
Tabell 17 Egenandeler i trafiksikkerhetsarbeid .....	25

## 4. VISJON OG MÅLSETTING

### 4.1 Nasjonale mål

Overordnede styringsdokumenter for trafikksikkerhetsarbeidet er Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet (NTT) på veg 2014 – 2017, som igjen bygger på Nasjon transportplan (NTP) 2014 – 2023. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt ulike mål for tilstander med hensyn til trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet, alt for å oppnå etappemål og hovedmål.
- **Tiltak** – Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak.

### 4.2 Fylkeskommunale mål

Visjon

”0-visjonen” er vedtatt å ligge til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet for Sør-Trøndelag fylke.

Langsiktige mål

- Ingen ungdommer mellom 15 og 24 år skal dø i trafikken i Sør-Trøndelag

Aktivitetsmål

- Minimum 10 kommuner i Sør Trøndelag skal være sertifisert som «Trafikksikkerkommune» innen 2018
- Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil gjennomføre **RPM**-programmet hvert år i planperioden. (RPM = rett på målgruppa. Dette er en spisset satsing retta mot risikoutsatte, unge menn)
- Samarbeidspartnerne innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket skal kjenne til og jobbe for at tiltakene som står i planen skal bli gjennomført.
- FTU skal arbeide for at trafikksikkerhet skal inn i læreplan/trafikkopplæring/trafikkprogram på videregående skole
- FTU skal være en pådriver for at alle kommuner ivaretar trafikksikkerhet i sitt styrende planverk
- FTU skal gjennom Aksjon skoleveg fullfinansiere tiltak på fylkesveger og gi støtte/tilskudd til tiltak på kommunale veger.
- FTU skal videreføre ordningen med tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak
- FTU skal fortsette tradisjonen med å dele ut skolesekk til 1.klassingene
- Trafikksikkerhetsprisen deles ut årlig

### 4.3 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanen ble vedtatt av kommunestyret 09.06.11. I arealdelen er det flere mål og prinsipper som omhandler trafikksikkerhet. Bl.a. skal boligutbyggingen prioriteres med bakgrunn i retningslinjene fra Interkommunal arealplan. (IKAP2). Videre skal det være sammenheng mellom utbygging av bolig- og næringsområder og infrastruktur, slik at gang- og sykkelveger må bygges ut parallelt med områder for boliger og næringsbebyggelse. Det er også en målsetting at den største boligveksten skal foregå i tettbebyggelsen.

### 4.4 Interkommunal plan 2 (IKAP2)

Trondheimsregionen er et samarbeidsorgan for kommunene Klæbu, Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Rissa, Leksvik, samt Sør-Trøndelag Fylkeskommune. Medlemskommunene danner en felles bolig-, arbeids- og serviceregion.

Arealutvikling i Trondheimsregionen skal bidra til at Trøndelag skal bli en nasjonal rollemodell for et konkurransedyktig, balansert og bærekraftig utbyggings- og bosettingsmønster.

IKAP2's mål er å ha en klimavennlig areal- og transportutvikling. Strategien er at flest mulig reiser i regionen skal skje med kollektiv, sykkel eller til fots og transportbehov i Trondheimsregionen skal begrenses og i Trondheim reduseres.

Kommunene skal prioritere utbygging i områder med gang-/ og sykkelavstand fra sentrene.

Største delen av boligbygging i regionen skal realiseres i gang-/sykkelavstand fra senterområdene og holdeplassene for kollektivtransport.

### 4.5 Visjon og målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet (TS-arbeid) i Klæbu kommune

#### VISJON

”0-visjonen” skal legges til grunn for alt TS-arbeid, dvs at Klæbu kommune skal legge til rette for et veg- og trafikksystem som hindrer drepte eller alvorlige skadde personer.

#### HOVEDMÅL

- Det skal ikke skje trafikkulykker ved skolene og ikke alvorlige trafikkulykker på veg til og fra skolene.
- Samtlige veger; kommune- og fylkesveger skal være riktig skiltet. Fartsnivået skal være tilpasset vegen, dens brukere og fartsnivået skal overholdes.
- Det skal gis TS-opplæring til alle i grunnskoler og barnehager, samt holdningsskapende informasjon til øvrige del av kommunens innbyggere.

#### DELMÅL 1

##### SIKRING AV MYKE TRAFIKANTER OG KJØREVEGER

- Krysningpunkt over kjøreveg for myke trafikanter skal ha nødvendige sikringstiltak.
- Eksisterende og nye 30-soner skal sikres bedre mot fartsoverskridelser.
- Man skal fortsatt ha høy standard på sommer- og vintervedlikehold av veger.

#### DELMÅL 2

## SKILTING OG FARTSNIVÅ

- Foreta en gjennomgang av skilt på vegger og områder for å sikre riktig skilting.
- I samråd med Statens vegvesen vurdere senking av fartsnivå på deler av fylkesveger, med påfølgende ny skilting.

## DELMÅL 3

### HOLDNINGSSKAPENDE/ OPPLÆRING

- Kommunens ulike skoler og barnehager skal ha TS- undervisning tilpasset alder og lokale forhold.
- Redusere foreldrekjøring til skolene og inne på skoleområdene.

## 5. DAGENS TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN

### 5.1 Administrativt ved plan, eiendom og kommunalteknikk (PEK)

Administrasjonen har håndtert søknader om tilskudd til fysiske trafikksikkerhetstiltak og bestilt arbeider for gjennomføring av tiltak.

### 5.2 Oppfølging på den enkelte enhet

Skolene.

- Arrangerer skoleturer til Eberg trafikkgård.
- Sørborgen barneskole har etablert en praksis for å avhjelpe i de kaotiske minuttene når hundrevis av elever trygt loses over veg før skolen starter.
- Skolekjøring skjer i henhold til reglement.
- Skolene har i sin lærerplan krav om at elevene skal lære om trafikk, og hvordan eleven skal oppføre seg i trafikken.
- Skolenes samarbeidsutvalg er lokale trafikksikkerhetsutvalg i generelle saker.
- Sykkelkontroll 5. klassetrinn.
- Refleksdemonstrasjon på 1. årstrinn.

Helsestasjonen.

- Fra hjemmebesøk informeres det om sikring av barn i bil.
- Ulykkebrosjyrene gis ut ved 1/2, 2 og 4 år.
- Brosjyren "sikring av barn i bil" gis ut ved 2 år.
- Ved fylte 4 år gis det ut brosjyre om "riktig belte-bruk", samt at det står litt om å sitte på sykkel i brosjyren "barns miljø og sikkerhet".
- Brosjyre til skolestarterne utgis: "6-åring på skolevei".
- 3.klasse har ikke brosjyre om sykkelhjelmsykling, men helsesøstrene tar det muntlig.

Ulike virksomheter:

- Arbeid med utviklingshemmede.
- Sikringskjøring (drosje/buss) for psykisk utviklingshemmede. Følge til/fra arbeidsplasser. Opplæring i trafikken.

### 5.3 Andre etater

Politiet.

Håndhever fartsgrenser. Omfattende trafikkontroller.

- Årlige aksjoner og kontroller ved skole start.
- Holdningsskapende arbeid på skolene.
- Vurdering av skilting. Rådgiving i trafikkspørsmål

Statens vegvesen region midt (SVV).

- Trafikksikkerhetskoordinatorer opp i mot kommunene.

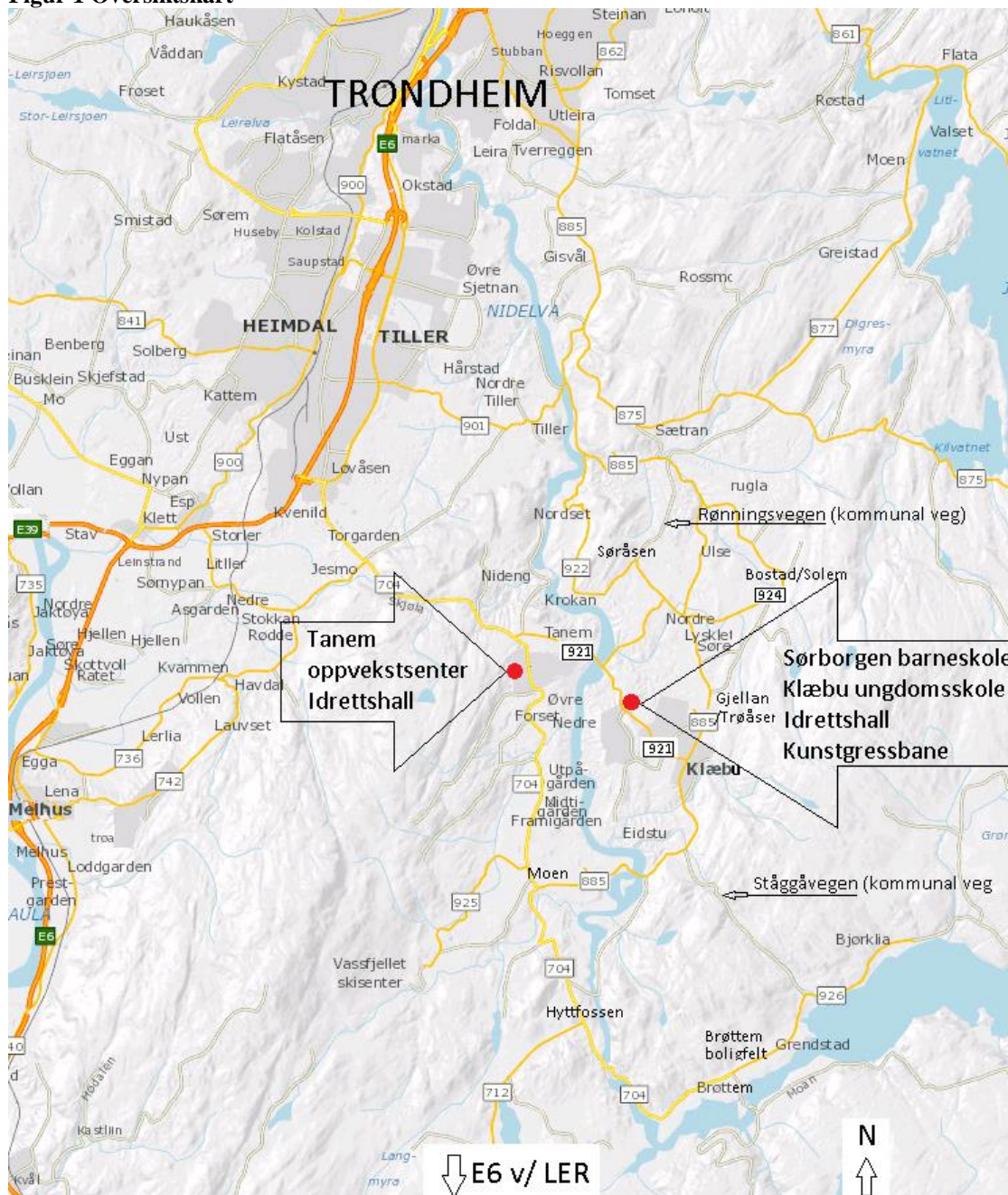


## 6. NÅSITUASJON. REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE

### 6.1 Generelt om Klæbu kommune og trafikkforhold

Klæbu kommune er en forholdsvis liten landkommune (186 km<sup>2</sup>), med et innbyggertall på 6.000. Klæbu kommune har 2 sentra med 2 skoleområder, en barneskole/SFO på Tanem og en barneskole/SFO og en ungdomsskole på Sørborgen i Klæbu tettsted, se figur 1. I tillegg er det en rekke større og mindre barnehager. Kommunens beliggenhet er slik at det ikke er noe stor gjennomgangstrafikk, og etter at bomringen ble satt opp på begge hovedfartsårene til Klæbu, fv 704 og fv 885, er også dette bidraget til volumet kraftig redusert. Unntaket er helgeutfart (og inn) fra Trondheim, hvor en del kjører fv 885 gjennom sentrum og videre forbi via fv 704 og fv 712 ned til Ler. Se figur for stedsangivelse.

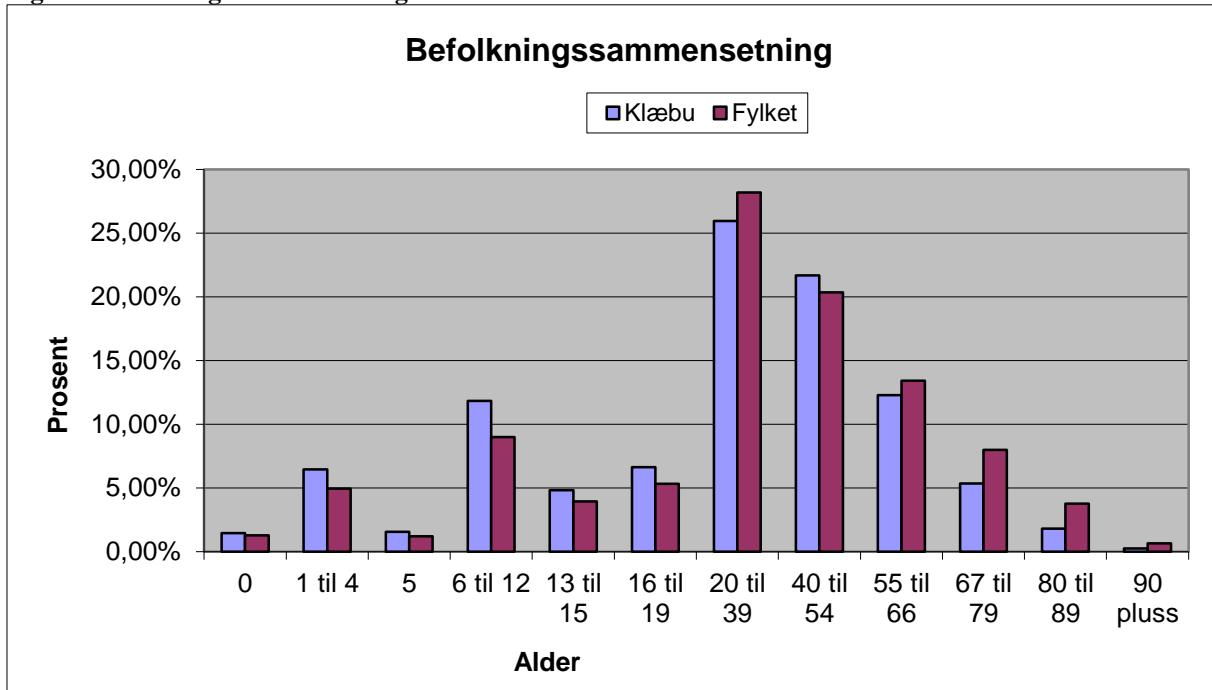
**Figur 1** Oversiktskart



## 6.2 Befolknings sammensetning, aldersfordeling

Klæbu kommune er i jevn vekst og har en relativt ung befolkning, se figur 2. Dette krever spesielt fokus på trafikksikkerhet rundt skoler og på skoleveger.

**Figur 2 Befolknings sammensetning**



I følge Trondheimsregionens retningslinjer skal kommunene prioritere utbygging i områder med gang- og sykkelavstand fra sentrene, og største delen av boligbygging i regionen skal realiseres i gang- og sykkelavstand fra senterområdene og holdeplassene for kollektivtransport. Spredt utbygging genererer større grad av sikringskjøring og dårlig trafikksikkerhet ved ferdsel langs veg uten gang- og sykkelveg.

## 6.3 Sikringskjøring og skolekjøring

Selv om det er en bevisst holdning til dette med sentralisering og foretting av boligutbygging er det fortsatt et behov for noe sikringskjøring, og et samtidig fokus på å få redusert dette. I Klæbu er det ca. vel 70 elever (inkludert ungdomsskoleelever) som har vedtak på dette. Samlet utgjør dette en kostnad på ca. 500 000 kroner årlig (tall for 2015/2016).

- ⇒ Merknad: Noe av de pengene kunne kanskje blitt brukt til tiltak som reduserte skolekjøring til et minimum, gangveger etc. Sett i et folkehelseperspektiv er dette ønskelig.

# 7. ULYKKESREGISTRERINGER

Statens vegvesen har vært behjelpelig med å skaffe fram statistikk, som presenteres i følgende delkapittel. Det er politiregistrerte trafikkulykker som er kilden til statistikken. Først presenteres statistikk for henholdsvis 2000-2015 og 2006-2015.

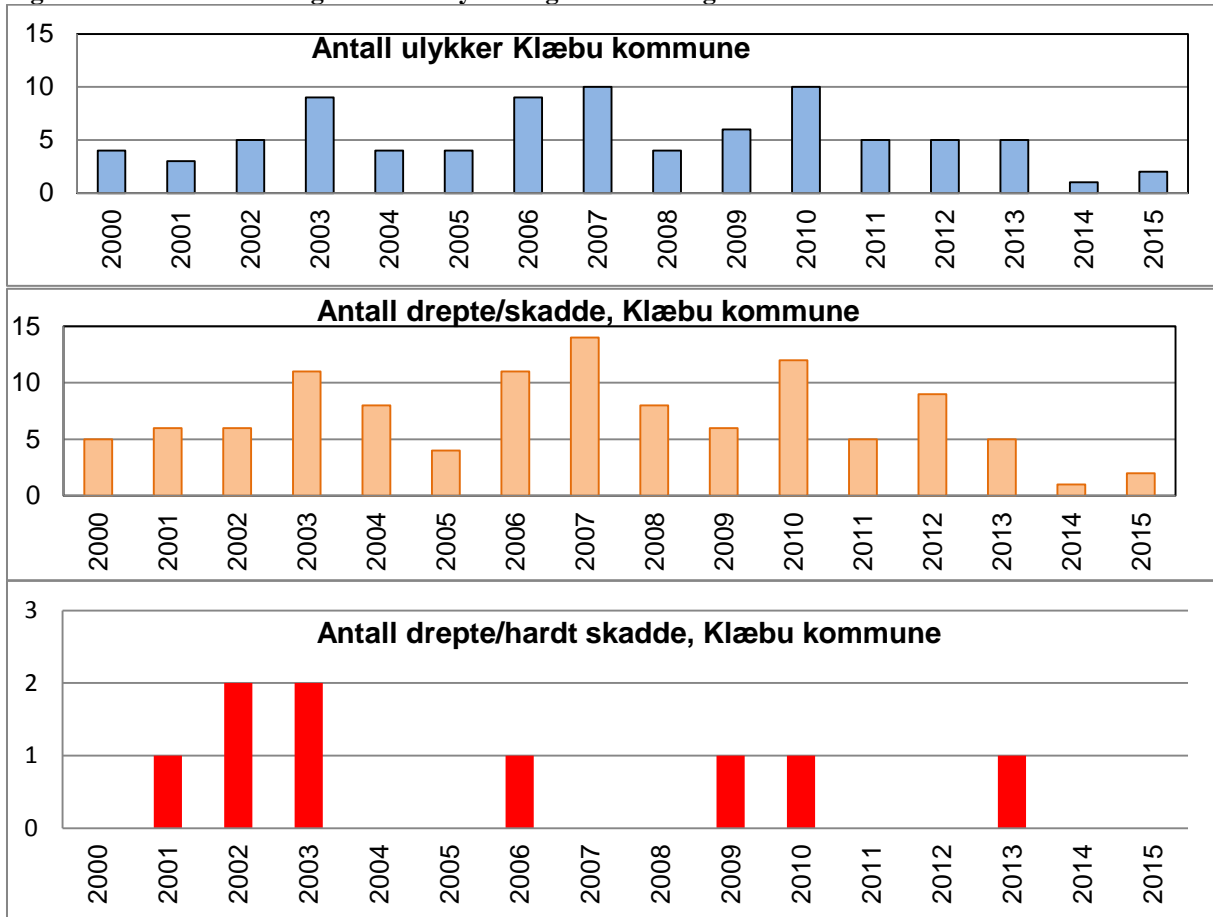
## 7.1 Antall ulykker og skadestatistikk for Klæbu kommune 2000-2015

I perioden 2000-2005 ble 1 person drept og det var 4 hardt skadde i trafikken i Klæbu, mens det for de to neste periodene på 5 år ikke ble drept noen, mens antall hardt skadde var det samme.

**Tabell 1 Politiregistrerte trafikulykker i Klæbu kommune 2000-2015**

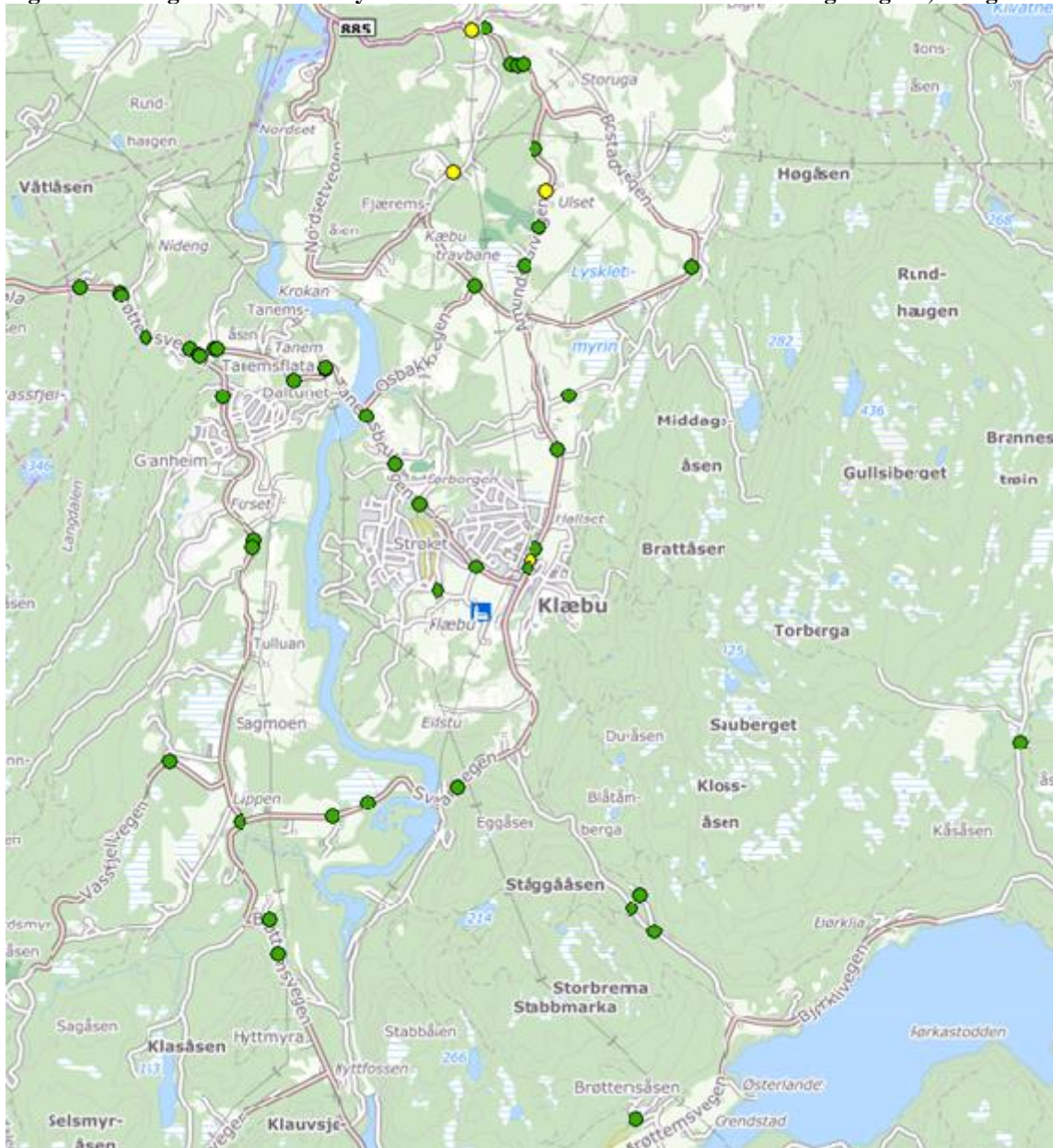
År.	Antall ulykker	Ant. drepte / skadde	Ant. lettere skadde	Ant. drepte	Ant. meget alv skadde	Ant alvorlig skadde	Ant. drepte/hardt skadde
2000	4	5	5	0	0	0	0
2001	3	6	5	0	0	1	1
2002	5	6	4	0	0	2	2
2003	9	11	9	1	0	1	2
2004	4	8	8	0	0	0	0
2005	4	4	4	0	0	0	0
2006	9	11	10	0	0	1	1
2007	10	14	14	0	0	0	0
2008	4	8	8	0	0	0	0
2009	6	6	5	0	0	1	1
2010	10	12	11	0	0	1	1
2011	5	5	5	0	0	0	0
2012	5	9	9	0	0	0	0
2013	5	5	4	0	0	1	1
2014	1	1	1	0	0	0	0
2015	2	2	2	0	0	0	0
Sum	86	113	104	1	0	8	9

**Figur 3 Grafisk framstilling av antall ulykker og skadeomfang i Klæbu kommune 2000-2015**



## 7.2 Antall ulykker og skadestatistikk for Klæbu kommune 2006-2015

Figur 4 Politiregistrerte trafikulykker i Klæbu kommune 2006-2015 – alvorlighetsgrad, se tegnforklaring



<p><b>Trafikkulykker – alvorlighetsgrad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Lettere skade</li> <li>● Alvorlig skade</li> <li>● Meget alvorlig skade</li> <li>● Dødsulykke</li> </ul>	<p>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.</p>
---	---

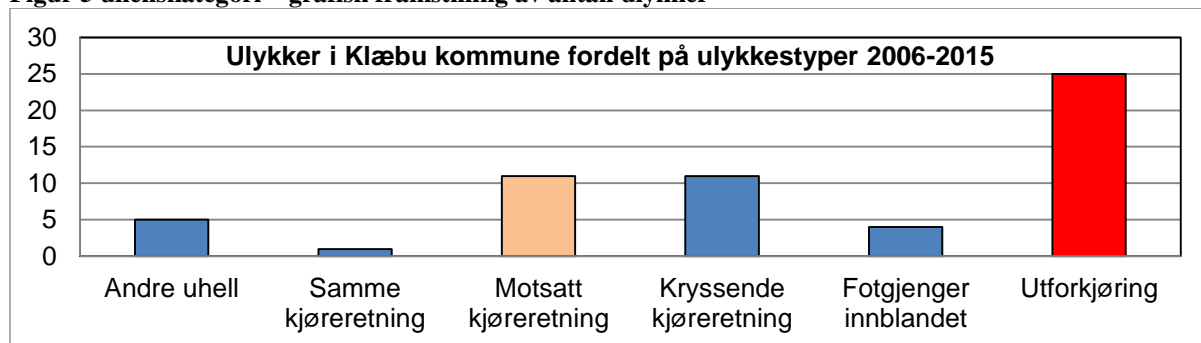
### 7.3 Uhellskategori

Det er forholdsvis flere utforkjøringsulykker i Klæbu enn i fylket for øvrig, 43 % mot 28 %, se figurer under, samt noen flere møteulykker prosentuet. Dette er ikke overraskende. Utbedring av fylkesveg 704 er en konsekvens av dette. Det er dårlig horisontalkurvatur (skarpe svinger) også på flere andre veger. Dette gjelder spesielt fv 921 på begge sider av Tanem bru der det også er bakker som gjør noe av det ekstra utslaget på statistikken. Fv 885 har likeledes knappe svinger i Amundsdalen.

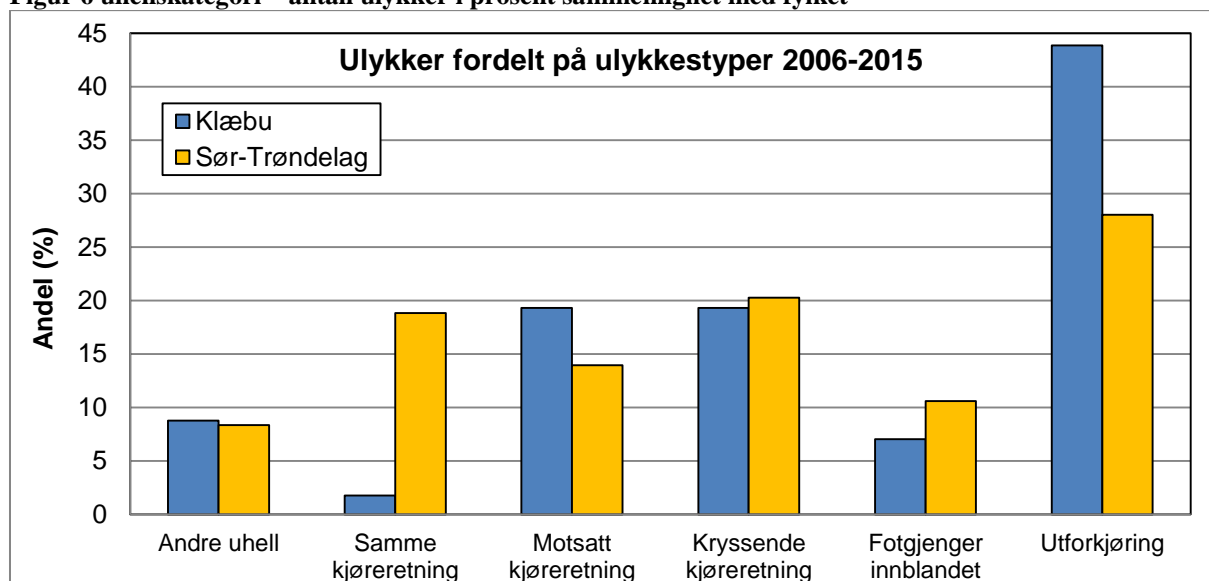
**Tabell 2 Uhellskategori, politiregistrerte trafikkulykker i Klæbu kommune 2006-2015**

	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Andre uhell	5	5	0	0	0	5
Samme kjøretning	1	1	0	0	1	0
Motsatt kjøretning	11	19	0	0	0	19
Kryssende kjøretning	11	15	0	0	2	13
Fotgjenger innblandet	4	4	0	0	0	4
<b>Utforkjøring</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>28</b>
Sum	57	73	0	0	4	69

**Figur 5 uhellskategori – grafisk framstilling av antall ulykker**



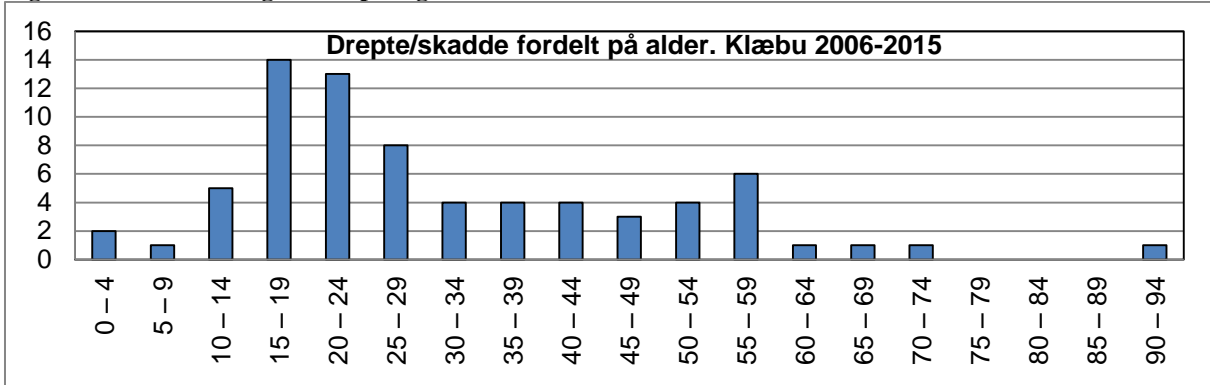
**Figur 6 uhellskategori – antall ulykker i prosent sammenlignet med fylket**



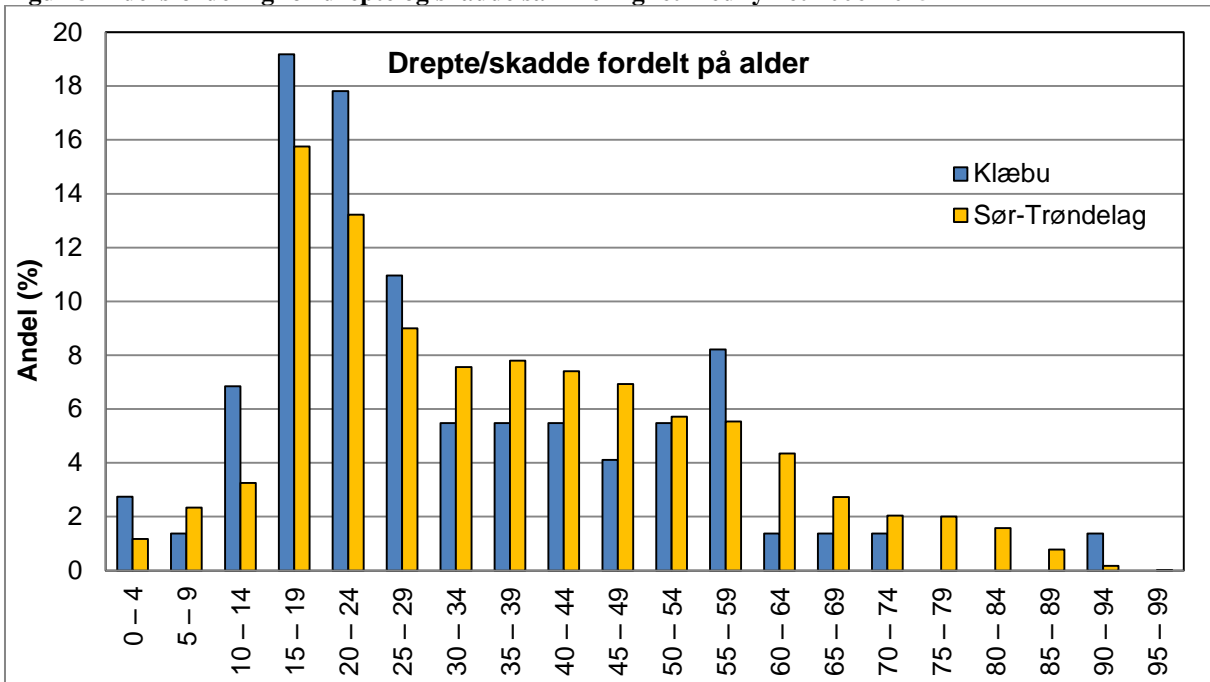
## 7.4 Aldersfordeling

Det er forholdsvis flere barn og unge som blir skadd i trafikken i Klæbu enn i fylket for øvrig, se figurer under. Noe av dette kan skyldes en noe høyere andel unge, men dette er for uvisst til at det kan sies noe sikkert om dette. Tallene indikerer i alle fall at en bør fokusere noe mer på dette.

**Figur 7 Aldersfordeling for drepte og skadde i Klæbu kommune 2006-2015**



**Figur 8 Aldersfordeling for drepte og skadde sammenlignet med fylket 2006-2015**



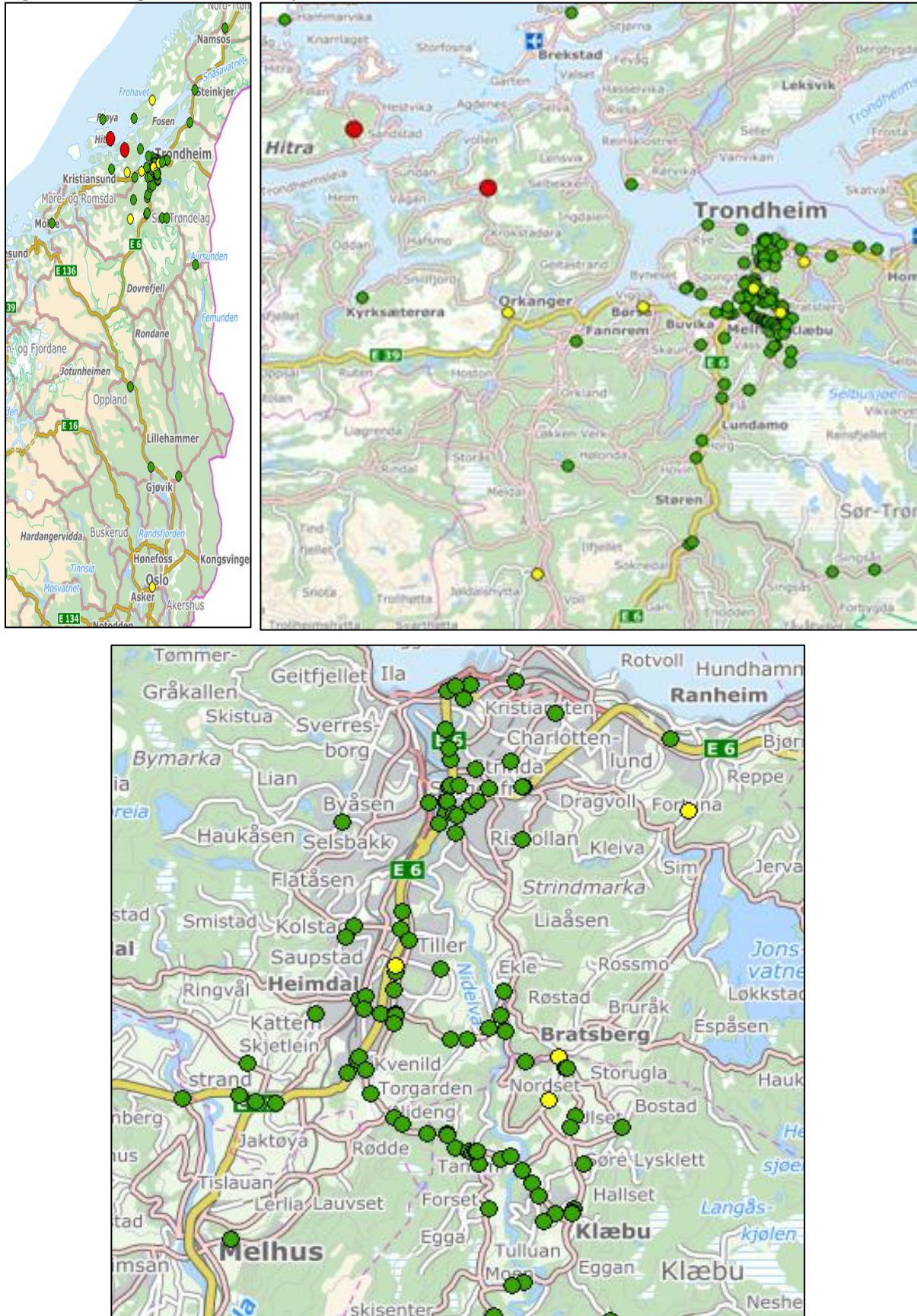
## 7.5 Ulykker som Klæbygg er involvert i utenfor kommunens grenser

I de foregående kart, figurer og tabeller er det vist alle ulykker som er registrert i Klæbu kommune 2006-2015. Dette er i alt 57 ulykker. I disse ulykkene var det i alt 81 enheter (involverte kjøretøy) innblandet. 45 av disse enhetene var fra Klæbu kommune.

I de 3 neste kartene er det vist alle ulykker i landet i samme periode der minst en av enhetene er fra Klæbu. Dette er i alt 165 ulykker. Fra Namsos i nord til Oslo i sør. Bare 36 av de 165 ulykkene skjedde i Klæbu. Til sammenligning skjedde det 85 ulykker med Klæbygg involvert i Trondheim kommune.

Dette har betydning for kommunens ansvar i forhold til Folkehelseloven og kommunens ansvar (kostnader) i forhold til samhandlingsreformen. Dette viser at det er viktig å satse på holdningsskapende og adferdsrettet arbeid i kommunene.

Figur 9 Politiregistrerte trafikkuulykker 2006-2015 der minst en av de involverte førerne var fra Klæbu





## 8. Andre registreringer og problemområder

I det følgende kapittelet er det gjort en registrering av mulige problemområder.

### 8.1 Strekninger langs fylkesveger med manglende gang- og sykkelveg

I tabellen under er det registrert hvilke vegstrekninger som mangler gang- og sykkelveg langs fylkesveg.

**Tabell 3 Kartlegging av manglende GS-veg tilbud**

Veg	Strekning*	Lengde i km	Estimert kostnad i 1000 kr (4000 kr/løpemeteter)
Fv 704	Tanem - gamle Tulluan skole	2,1	8 400
Fv 704	Gamle Tulluan skole – Moen	1,5	6 000
Fv 704	Moen (krysset) – Hyttfossen	2,2	8 800
Fv 704	v/Hyttfossen	0,5	2 000
Fv 921	Tanemskrysset – Tanem bru	1,5	6 000
Fv 885	Langelandvegen – Lysklett	1,6	6 400
Fv 885	Østbyvegen – Eidstutrøa/Husbytrøa	1,2	4 800
Fv 885	Lysklett – kommunegrensa mot Trondheim	1,7	6 800
Fv 885	Eidstutrøa/Husbytrøa Svean	0,7	2 800

\*GS-veg langs fv 704 fra Skjøla til Tanem er uttatt grunnet vedtatt gjennomføring.

### 8.2 Veglys – samlet oversikt over registrert behov

I tabellen under er det registrert hvilke vegstrekninger som mangler veglys langs fylkesveg.

**Tabell 4 Kartlegging av strekninger med manglende veglys**

Veg	Strekning	Lengde i km	Antall stolper det er behov for	Estimert kostnad i 1000 kr (30000kr/lyspunkt)
Fv 704	Tanem – Tulluan	1,8	45	1 350
Fv 704	Moen – Hyttfossen	1,5	38	1 125
Fv 712	Målsjøen, busslomme	-	2	60
Fv 885	Ulset-kommunegrense	1,1	28	840
Fv 885	Østbyv.-Husbytrøa	1,2	30	900
Fv 885	Eidstutrøa-Svean	0,7	18	540
Fv 885	Svean – Moen	1,7	43	1 720
Fv 922	Nordset- retn. mot Fjærem	0,8	20	600
Fv 922	Krokum-Rønningsv.	0,7	18	540
Fv 924	Holten, Bostad	0,1	2	60
Fv 924	Lysklett-nordre Solem	1,2	30	900
Fv 924	Solem-Storugla	1,8	45	1 350
Fv 926	Teigtrøa – Brøttem	1,5	32	960
Komm.	Ståggåvegen	3,0	75	2 250
Komm.	Rønningsvegen	2,0	50	1 500

### 8.3 Situasjonsbeskrivelser

**Tanem oppvekstsenter.** Endret arealbruk kan føre til endringer i trafikkbildet, og ved Tanem oppvekstsenter er det noe mer kaotisk når adkomst til ny idrettshall går gjennom skolegården. Selv om midlertidige tiltak er gjort så gjenstår en del for at situasjonen skal bli helt trygg, gjennom skolegården og til skolen. Se bilde.

**Figur 10 Tanem oppvekstsenter. Endret trafikkbilde. Adkomst til hall gjennom skolegården.**



**Siktproblematikk.** Det er tre steder som peker seg spesielt ut med tanke på dårlige avkjøringsforhold i Klæbu. Det ene, se bilde, er avkjøring til Vangsmo fra fv 885. Nr 2: Avkjøring til Svean fra fv 704. Nr 3: Avkjøring til Leiråkervegen fra fv 885 i Amundsdalen.

**Figur 11 Siktproblematikk**



## 8.4 Andre registrerte problemstillinger

Her følger en uprioritert liste over registrerte problemstillinger.

**Tabell 5 Andre registrerte problemstillinger**

Veg	Strekning/sted	Problembeskrivelse
Fv 704	Trangfossen-Svebakken	Usikker strekning mht. steinsprang/ras
Fv 704	Hyttfossen	For stor hastighet gjennom boligfeltet.
Fv 712	Hyttfossen.kommune-grensen	For høy tillatt hastighet: 80 km/t
Fv 885	Husbybakken	Uoversiktlig strekning, skråning mot vest hindrer sikt, og for liten vegbredde.
Fv 922	Osen	Uoversiktlig, spesielt ved bakketopp
Fv 923	Vangsmobakken	Bakketopp, smal veg
Fv 924	Bostad	Smal vegbane, bakketopper mellom Salem og Solem som gir dårlig oversikt
Fv 924	Hele strekningen	Ikke fast dekke på vegen. Er i perioder i svært dårlig forfatning. Rute- og skolebuss kjører daglig
Komm.	Rønningsvegen	Stor fart gjennom Rønningsgrenda. Mangler fast dekke og fartsdempende tiltak.
Komm.	Brannåsv. 27/29	Skarp sving nederst i Brannåsv med bratt skråning nedenfor, autovern mangler
Komm.	v/Finnmyrv.	30-sone som delvis mangler fartsdempende tiltak
Komm.	Haugamyrv. v/nr 15	Skilt "Gjennomkjøring forbudt" overholdes ikke. En del gjennomgangstrafikk.
Komm.	Generelt for lite kunnskap/ferdigheter, spesielt blant de helt unge og eldre trafikanter.	
Komm.	En del dårlige holdninger i flere aldersgrupper.	

## 9. TILTAK

### 9.1 Utførte tiltak siste 5 år. Tiltak på gang (igangsatte tiltak og tiltak i prosess).

Innenfor de ressurser som er satt av er det arbeidet systematisk for å få på plass en del tiltak som en vet gir trafikksikkerhetsgevinst. Dette gjelder i hovedsak veglystiltak, gang- og sykkelvegrettede tiltak, fartsreducerende tiltak, og tilrettelegging for bruk av kollektivmidler. Et stort og viktig prosjekt er trafikksikring av Sørborgen som er nesten fullført. Det ble stans i dette viktige arbeidet grunnet ombygging av skolen.

Det har tradisjonelt vært satset på fysiske tiltak da dette gir god virkning, er noe mer målbart, og kan implementeres i andre prosjekter. Holdningsskapende arbeid virker også, men er ressurskrevende. I prinsippet er det mest håndfaste klasseturer til Eberg, noe som er omsøkt hvert år og belønnet med midler til bruk i skolene.

I tabellene nedenfor er de viktigste tiltakene ramset opp for hver veg. Av viktige tiltak som ikke blir tatt med her, er de årlige tiltakene, med siktrydding og godt vedlikehold av vegene generelt. Bommer og fartshumper er heller ikke medtatt, ei heller nymerking av fotgjengerfelt, men er ikke desto mindre viktige tiltak. I tillegg er en del nyskilting og justering av fartsgrenser ikke medtatt i tabellene.

**Tabell 6 Fv 704 Tiltak utført og i gang**

FV 704	Utførelsesår
Busslommer Moen	2012
Fartsreducerende tiltak gjennom Tanem	2014
Ombygging av ny fylkesveg fra Rødde til Tanem	2017-2018
Ombygging av ny fylkesveg fra Tanem til Tulluan	2018-2019

**Tabell 7 Fv 921 Tiltak utført og på gang**

FV 921	Utførelsesår
Kyss og klemfelt ved Sørborgen	2012
Trafikksikring Sørborgen v/fv og adkomstveg, busslommer med mer	2012-2015
Reguleringsplan Prestegårdskrysset	2012
Overgang og GS fra Ulstadvegen	2013
Busslomme Prestegårdskrysset nordre	2014
Ombygging av busslomme Prestegårdskrysset søndre	2016
Trafikksikring Sørborgen, tiltak indre skoleområde	2017-2018

**Tabell 8 Fv 885 Tiltak utført og på gang**

FV 885	Utførelsesår
Veglys fra Lysklett til avkjøring til Bostad	2012
Miljøgate Tine Bugges veg, delparsell med rundkjøring	2015
Haugdalen, oppgradering med bedre tilrettelegging for myke trafikanter	2016-2017
Amundsdalen	2016-2018
Miljøgate Tine Bugges veg, delparsell 2 med rundkjøring (foreslås)	2017-18

**Tabell 9 Øvrige fv. Tiltak utført og på gang**

Øvrige fylkesveger	Utførelsesår
Fv 922: veglys fra Osen til Vangsmo	2011-2012

**Tabell 10 Kommunale veger. Tiltak utført og på gang**

Kommunale veger og øvrige veger	Utførelsesår
Ståggåvegen, asfaltering og rekkverkssikring	2011-2012
Rønningsvegen, rekkverk	2011-2012
GS mellom Lauvåsenvegen og Gammelsaga	2013
Forsterket beslysning busslomme Brannåsen	2013
Torvmarkvegen, oppgradering, etablering av GS-veg og forsterket belysning	2014
Gang- og sykkelveger Tanem (Flatheim, inntil ny barnehagen)	2014
Hallsetbakken (oppgradering med fortau og belysning)	2015
Skarpsnovegen veglys med mer	2011-2015
Ordfører Nerviks veg (oppgradering med fartshumper)	2012-2013
Finnmyrvegen	2016-2017

## 9.2 Årlige tiltak

**Tabell 11 Årlige tiltak på trafikksikkerhet**

Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Ansvar
Alle fylkesveger	Gjennomgang av fartsgrenser og skilting pluss en ny gjennomgang av hvilke skoleveger som er trafikkfarlige	Statens vegvesen region midt SVRM/Klæbu kommune (KK)
Alle fylkesveger	Søknad om tilskudd til siktrydding utarbeides.	Egen plan hvert år, KK (SVRM)
Alle kommunale veger	Gjennomgang av fartsgrenser og skilting pluss en ny gjennomgang av hvilke skoleveger som er trafikkfarlige.	KK
Alle kommunale veger	Siktrydding	KK
30-soner	Anlegge fartshumper	KK
Alle kommunale veger	Oppmerking av fotgjengerfelt	KK
Alle kommunale veger	Godt vedlikehold både sommer og vinter	KK
Revidering av tiltaksplan for trafikksikkerhet		KK

### 9.3 Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler på fylkesveger (100%)

Strategien for å mest mulig ut av ressursene for både fylket og kommunen er å søke om tilskudd til trafikksikkerhetstiltak som kan flettes inn i eksisterende planer langs fylkesveger og langs kommunale veger.

**Tabell 12 Tiltak på fylkesveger innenfor Aksjon skolevegmidler**

År	Prioritet	Fv	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnads-overslag Eks mva.
2017	1	704	Tiltak ved innkjøring til Tanem oppvekstsenter	Planlegging og utførelse av enkle tiltak som skal bedre forhold for skolebarn	500 000
2017	2	704	Hyttfossen	Fartsreducerende tiltak gjennom Hyttfossen (fartshumper), samt tiltak for gående og syklende. Siktrydding for å synliggjøre bedre at det bor folk der.	600 000
2017	3	885	Østbyv.-Husbytrøa	Veglysbehov på 1,2 km/30 stolper etappe 1. Lengde 600 meter, 15 stolper (a 30 000)	450 000
2017	4	885	Ulset - kommunegrensa	Veglysbehov på 1,1 km/28 stolper.	840 000
2018	1	885	Østbyv.-Husbytrøa	Veglysbehov på 1,2 km/30 stolper etappe 2. Lengde 600 meter, 15 stolper.	450 000
2018	2	885	Østbyv.-Husbytrøa	Gang- og sykkelvegtiltak, sluttfinansiering med asfaltdekke	800 000
2019	1		Osen-Vangsmo	Endre trafikkforhold ved bakketopper	900 000
2019	2		Kommer i tiltaksplan ved rullering		

### 9.4 Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler på kommunalt vegnett (60%)

**Tabell 13 Tiltak på kommunale veger innenfor Aksjon skolevegmidler**

År	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnads-overslag Eks mva.
2017	1	Tanem oppvekstsenter	Forbedre Tilrettelegging for barn og andre myke trafikanter langs veg inn til skole og idrettshall	900 000
2017	2	Sørborgen skole	Tilskudd til sykkelstativer	600 000
2017	3	Haugamyra/Sørborgen	Tiltak Haugamyrvegen /fysisk hinder for gjennomkjøring.	300 000
2017	4	Sørborgen skole	Tiltak indre skoleområde	900 000
2018	1	Rønningsvegen	Veglys i forbindelse med VA-prosjekt, 560	420 000

			meter, 14 stolper	
2018	2	Rønningsvegen	Asfaltering og fartshumper i forbindelse med VA-prosjekt, 560 meter	650 000
2018	3	Kommer i tiltaksplan ved rullering		
2019	1	Prestegårdsvegen/ Vinterlebakken	Asfaltering og fartshumper i forbindelse med VA-prosjekt, 600 meter	700 000
2019	2	Kommer i tiltaksplan ved rullering		
2019	3	Kommer i tiltaksplan ved rullering		

## 9.5 Andre fysiske tiltak på fylkesvegnettet

**Tabell 14 Andre fysiske tiltak på fylkesvegnett**

År	Prioritet	Fv	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnads-overslag. Eks.mva
2017	1	885	Sentrum – kommunegrensa (og til Eklesbakken)	Utbedring av forhold for gående og syklende. Etappe 1	5 000 000
2017	3	885	Husby-Husbytrøa	Utbedring av forhold for gående og syklende	500 000
2018	1	885	Sentrum – kommunegrensa (og til Eklesbakken)	Utbedring av forhold for gående og syklende. Etappe 2	5 000 000
2018	2	921	Tanemkrysset til Tanem bru	Utbedring av veg og forhold for gående og syklende. Etappe 1	Ikke spesifisert
2019	1	885	Sentrum – kommunegrensa (og til Eklesbakken)	Utbedring av forhold for gående og syklende. Etappe3	5 000 000
2019	2	921	Tanemkrysset til Tanem bru	Utbedring av veg og forhold for gående og syklende. Etappe 2.	Ikke spesifisert

\* Koordineres mot kvikkleiresikringstiltak.

## 9.6 Andre fysiske tiltak på kommunale og øvrige veger

**Tabell 15 Andre fysiske tiltak på kommunalt vegnett**

År	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnads-overslag. Eks.mva
2017	1	Hele Klæbu	Oppgradering av gang- og sykkelveger	300 000

2017	2	Hele Klæbu	Etablering av snarveger for gående og syklende	200 000
2018	1	Kommer i tiltaksplan ved rullering		
2018	2	Kommer i tiltaksplan ved rullering		
2019	1	Kommer i tiltaksplan ved rullering		
2019	2	Kommer i tiltaksplan ved rullering		

### 9.7 Holdningsskapende tiltak

Det er ressurskrevende med holdningsskapende arbeid. Det har blitt tildelt midler til dette, men gjennomføringsevnen er per i dag for liten.

I dedugnad for gode tiltak sammen med barnehage, foreldre, skole kan hjelpe noe på ressursknipa.

**Tabell 16 Holdningsskapende arbeid**

Post	Kommunal egenandel
Holdningsskapende arbeid. Bestemt av TS-utvalg etter innkomne forslag.	

### 9.8 Øvrige tiltak

Drift- og vedlikeholdsavdelingen legger ned mye arbeid i vedlikehold av vegger, både sommer som vinter. For øvrig er ved behov når man foretar Ved utbedring på vann- og avløpsnettets forsøker man å tilpasse slik at man samtidig kan utføre enkle trafiksikkerhetstiltak hvor dette er mulig.

### 9.9 Arealbruk

Trafiksikkerhetsmessige hensyn skal ivaretas i arealplanleggingen og arealforvaltningen. Dette gjelder både ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og ved behandling av enkeltsaker. Miljøutvalget som trafiksikkerhetsutvalg skal forelegges de ulike planer.

### 9.10 Forebyggende tiltak

- Politi og fartskontroller langs vegene gjennomføres kontinuerlig etter kapasitet.

Ansvar: Politi.

- Vedlikehold av vegger slik at både gående og kjørende kan ferdes trygt. Gjennomføres kontinuerlig.

Ansvar: Drift- og vedlikeholdsavdelingen /Statens vegvesen region midt (SVRM).

- Riktig og god skilting, samt fartsdempende tiltak.  
Ansvar: VVA-ansvarlig /SVRM.

- Sikringskjøring.

Ansvar: Skole

## 10. ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV TS-PLANEN

- Mindre sikringskjøring ved gjennomføring av tiltak som blant annet gang- og sykkelveger.



TS – planen vedtas og Trafikksikkerhetsutvalget i Sør-Trøndelag har en fylkeskommunal tilskuddsordning hvor kommunene kan søke om midler (Aksjon skolevegmidler). Det kan søkes om midler for å sikre barnas skoleveg gjennom fysiske tiltak langs fylkesveger og kommunale veger. Vegholder må stå for minimum 40 % av finansieringen av tiltaket. Dette betinger at kommunen må bevilge penger til trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger slik at omsøkte tiltak er mulig å gjennomføre.

**Tabell 17 Egenandeler i trafikksikkerhetsarbeid**

Post	Kommunal egenandel
Summerte egenandeler fra fysiske tiltak i perioden 2017-2020 fra Aksjon skoleveg 40 % av fysiske tiltak på kommunale veger.	1 788 000
Egenandeler mindre tiltak til trafikksikringstiltak	150 000
Holdningsskapende arbeid. Bestemt av TS-utvalg etter innkomne forslag.	
Sum egenandeler	

## **11. EVALUERING INNKOMNE FORSLAG TIL FYSISKE TILTAK I KOMMUNEN**

Kapittelet blir oppdatert ved rullering av tiltaksdel.

- 11.1 Uprioriterte gang- og sykkelveger
- 11.2 Uprioriterte fysiske tiltak på fylkesveger
- 11.3 Uprioriterte fysiske tiltak på kommunale veger