



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

# Trafikksikkerhetsplan Trondheim kommune 2012-2016



**Miljøpakken**

– åpner nye muligheter

# Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2012-2016

## Innhold

Forord .....	3
Innledning.....	4
Del 1: Status .....	5
Ulykkessituasjon og – utvikling .....	5
Reisevaner – utvikling.....	15
Økonomiske rammer .....	15
Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim – organisering.....	17
Del 2: Strategi og målsetninger.....	20
Nasjonale, regionale og lokale målsetninger og føringer.....	20
Målsetning trafikksikkerhetsplan 2012-2016.....	24
Målsetning trafikksikkerhetsplan 2012-2016.....	25
Del 3: Handlingsprogram.....	26
3.1 Tiltaksplan, holdnings- og adferdsrettet arbeid .....	26
3.2 Tiltaksplan, fysiske trafikksikkerhetstiltak .....	30
Gjennomføring – prioritering av tiltak .....	31
Handlingsprogram .....	32



### Forord

Trafikksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim kommune for en fireårsperiode. Den foreliggende planen er den tredje i rekken, og er den første som fremmes som en kommunedelplan. Statusen som kommunedelplan sikrer at trafikksikkerhet blir enda bedre forankret i kommunal planlegging.

Nytt siden forrige planperiode er at fokuset på trafikantadferd er styrket betraktelig. Dette betyr ikke at viktigheten av fysiske trafikksikkerhetstiltak er redusert – men det erkjennes at bevisstgjøringen rundt trygg adferd i trafikken må økes for å kunne redusere trafikkulykkene. I denne sammenheng spiller aktørene innenfor skoleverket og barnehagene en spesielt stor rolle.

Det økte fokuset på adferd og holdning i trafikken, speiler også Sør- Trøndelag fylkeskommunes trafikksikkerhetsplan, der fokus på disse områdene er vektlagt betydelig.

For å tydeliggjøre det økte fokuset på trafikantadferdaspektet, er planen delt i tre deler. Den første oppsummerer utviklingen i forrige planperiode og peker på ønsket kurs for videre arbeid. Videre inneholder planen to handlingsplandeler som fokuserer på henholdsvis trafikantadferdsrettet arbeid og fysiske trafikksikkerhetstiltak. I tillegg følger en ny skolevegrapport som vedlegg. Denne sammenfatter innspilte problempunkter og – strekninger, slik de er innmeldt fra grunnskoler i Trondheim.

I løpet av forrige planperiode ble Miljøpakken for transport iverksatt, noe som sikrer betydelig større midler til gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. Midlene har allerede blitt brukt til å realisere flere større prosjekter fra handlingsprogrammet i forrige trafikksikkerhetsplan, og gir mulighet til å gjennomføre enda flere i løpet av denne planperioden.

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

I arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har Trondheim kommune hatt et nært samarbeid med Statens vegvesen, Trygg trafikk og ikke minst FAU ved Trondheimskolene som har gitt innspill til skolevegrapporten.

Ann Margit Harkjerr  
Byplansjef

Beate Gamst Sjøland  
Prosjektleder



### Innledning

Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016 er en rullering av gjeldende plan for perioden 2008-2011, med oppdatering av målsetninger, strategier, supplering av fokusområder og revidert handlingsprogram for perioden 2012-2016.

Arbeidet med revisjon av trafikksikkerhetsplanen har blitt ledet av Byplankontoret, med suppleringer og innspill fra en referansegruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, (kommunale etater) skole, helse, Politiet og Trygg Trafikk.

Planen består av en generell del, som i hovedsak omhandler visjon og målsetninger, beskrivelse av fokusområder, ulykkessituasjon og – utvikling, et handlingsprogram for perioden, bestående av både fysiske tiltak og organisering av adferdsrettede trafikantiltak, og ny skolevegrapport for 2012, som vedlegg til trafikksikkerhetsplanen.

Høsten 2010 ble det arrangert workshop, der rektor ved alle barne- og ungdomsskoler var invitert i tillegg til FAU ved hver enkelt skole. Formålet var å innhente grunnlag for utarbeidelse av en ny skolevegrapport, og det fremkom ny informasjon og gode innspill til aktuelle utfordringer spesielt knyttet til skoleveg. Det ble ved dette arrangementet etablert nærmere kontakt med representanter fra skolene og FAUene.

Det har også blitt avholdt flere møter og befaringer, som et grunnlagarbeid for trafikksikkerhetsplanen og skolevegrapporten, sammen med FAUene enkeltvis og etter behov.

Ved årsskiftet 2010/2011 startet arbeidet med planprogram for revidert trafikksikkerhetsplan. Ny plan- og bygningslov gir anledning til at det kan utarbeides kommunedelplan for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder.

Trafikksikkerhetsplan som kommunedelplan sorterer under tema, og i henhold til PBL skal det utarbeides planprogram, som grunnlag for planarbeidet, for alle planer som kan ha vesentlig virkninger for miljø og samfunn. Dette planprogrammet har følgelig dannet grunnstammen for det som nå er kommunens reviderte trafikksikkerhetsplan for perioden 2012-2016. Planprogrammet ble sendt på høring våren 2011, og ble vedtatt høsten 2011 av Formannskapet.

Handlingsprogrammet for fysiske trafikksikkerhetstiltak er utarbeidet hovedsaklig med bakgrunn i innspill til skolevegrapporten og en kvalitetssikring av disse. Det nye handlingsprogrammet bygger også på oppsummering av status i forhold til forrige handlingsprogram, i tillegg til at prosjekter i regi av Miljøpakken er inkludert. Trafikksikkerhetsprosjekter i Miljøpakken er oppdatert til og med 2013. Prosjekter for henholdsvis 2014 og 2016 vil vedtas politisk i henholdsvis mai/juni 2013 og mai/juni 2014.

Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016 skal være en levende plan. Det er derfor viktig å merke seg at det er behov for innspill i forhold til trafikksikkerhet kontinuerlig gjennom hele planperioden, både når det gjelder små og store tiltak.



## Del 1: Status

### Ulykkessituasjon og – utvikling

#### Erfaringer fra planperioden 2007- 2011

En konkret målsetning i trafikksikkerhetsplanen for perioden 2007- 2011 var å redusere antall ulykker med alvorlig skade eller dødsfall med 30 %.

I løpet av planperioden har Miljøpakken for transport blitt iverksatt. I denne forbindelse ble det vedtatt en målsetning om å redusere det samlede antallet ulykker med personskade med 20 %. I denne gjennomgangen vil det også ses på om ulykkesutviklingen går i retning av å nå dette målet.

Ulykkessituasjonen i Trondheim kommune for årene 2007- 2011 er gjennomgått for å avdekke graden av måloppnåelse, og hvordan utviklingen har vært i perioden.

I tillegg til å gi en indikasjon på om trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim går i riktig retning, vil en gjennomgang av ulykkessituasjonen avdekke ulykkespunkter- og strekninger som det må rettes fokus på i kommende planperiode. Gjennomgangen vil også vise hvilke trafikantgrupper som er spesielt utsatt, og som krever spesiell innsats med både fysiske og adferdsrettede trafikanttiltak.

### Ulykkessituasjon

#### *Grunnlag og definisjoner*

Trondheim kommune har tilgang på ulykkesdata for perioden 2007- 2011 gjennom Statens vegvesens STRAKS- register. STRAKS- registeret gir en oversikt over politirapporterte ulykker med personskade i trafikken.

En svakhet med dagens ulykkesregister, er at ulykkene som ikke blir politirapportert ikke fanges opp. Disse uregistrerte ulykkene er for en stor del eneulykker, hvorav eneulykker på sykkel utgjør en spesielt stor andel.

Gjennom en forsøksordning hadde Statens vegvesen og Trondheim kommune i en periode tilgang på ulykkesrapporter fra legevakten ved St. Olavs hospital, der en betydelig del av de uregistrerte ulykkene ble fanget opp. Dette forsøket er avsluttet, men det er en målsetning å igjen kunne få tilgang på denne informasjonen.

Den største gruppen uregistrerte ulykker er som tidligere nevnt eneulykker på sykkel. Selv om de uregistrerte ulykkene generelt gir lavere skadegrad enn de registrerte, vil en oversikt over disse kunne avdekke punkter der også mer alvorlige ulykker kan tenkes å inntreffe.

#### *Definisjon av skadegrad*

Avhengig av omfanget av skader på personer som er involvert i en ulykke, defineres ulykker i fire ulike kategorier. Ulykker der flere personer er involvert blir kategorisert etter den mest alvorlige skadegraden blant de involverte.



Skadegrad	Beskrivelse
Dødsulykke	Som drept i en trafikkulykke regnes personer som dør umiddelbart eller innen 30 dager som følge av skader fra ulykken
Maget alvorlig skade	Skader som i en periode truer pasientens liv, eller fører til varig mén av betydelig omfang (30 – 100 % medisinsk invaliditet)
Alvorlig skade	Skader som krever innleggelse på sykehus og lengre behandling, men som ikke fører til varig mén av betydelig omfang (mindre enn 30 % medisinsk invaliditet)
Lettere skade	Mindre skader som f.eks brudd, som krever sykehusbehandling men som ikke medfører innleggelse på sykehus, og som ikke regnes som betydelige

### *Ulykkespunkt og – strekninger*

Ut fra ulykkesoversikten kan informasjon i forhold til trafikantgruppe, alder og kjønn på involverte parter, ulykkestidspunkt og skadegrad hentes ut. Den geografiske fordelingen av ulykker på vegnettet gir grunnlag for å fastslå hvilke punkter og strekninger som er belastet, og som dermed må gis spesiell oppmerksomhet i forhold til planlegging av tiltak.

Den nasjonale definisjonen på ulykkespunkt og ulykkesstrekning var ved utarbeidelsen av trafikksikkerhetsplanen for 2008- 2011 følgende:

- Et ulykkespunkt er et punkt eller en strekning under 100 meter der det er registrert minimum 4 politirapporterte ulykker med personskade i løpet av 4 år
- En ulykkesstrekning er en strekning på 1 km der det er registrert minimum 10 politirapporterte ulykker med personskade i løpet av en 4- årsperiode

Siden forrige plan ble utarbeidet, har kravet blitt skjerpet, slik at ulykkespunkt og strekninger defineres for det samme antall ulykker innenfor en 5- årsperiode:

***Et ulykkespunkt er et punkt eller en strekning under 100 meter der det er registrert minimum 4 politirapporterte ulykker med personskade i løpet av 5 år.***

***En ulykkesstrekning er en strekning på 1 km der det er registrert minimum 4 politirapporterte ulykker med personskade i løpet av en 5- årsperiode.***

### *Utvikling, ulykkespunkt og – strekninger*

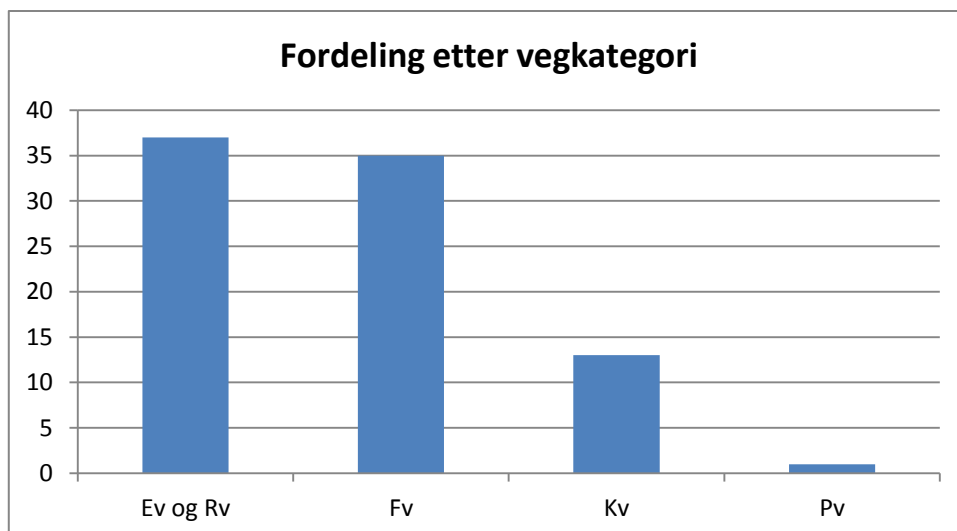
Siden den nye definisjonen av ulykkespunkt og – strekninger er knyttet til 5- års perioder, og antall ulykker som medfører denne klassifikasjonen er det samme, har antallet ulykkespunkter og - strekninger økt betydelig i forhold til forrige planperiode.

Samlet antall ulykkespunkt i Trondheim kommune i perioden 2007- 2011 var 86, sammenlignet med i alt 44 ulykkespunkt i perioden 2002- 2005 (ulykkesdata for 2006 var utilgjengelige ved utarbeidelsen av forrige trafikksikkerhetsplan).

Den følgende framstillingen viser fordeling av ulykkespunkt etter vegkategori. Her kommer det fram at i alt 13 ulykkespunkt befinner seg på kommunal veg, 35 på fylkesveg, 37 på Europa- og riksveg og ett på privat veg (se vedlegg 2 og 3).

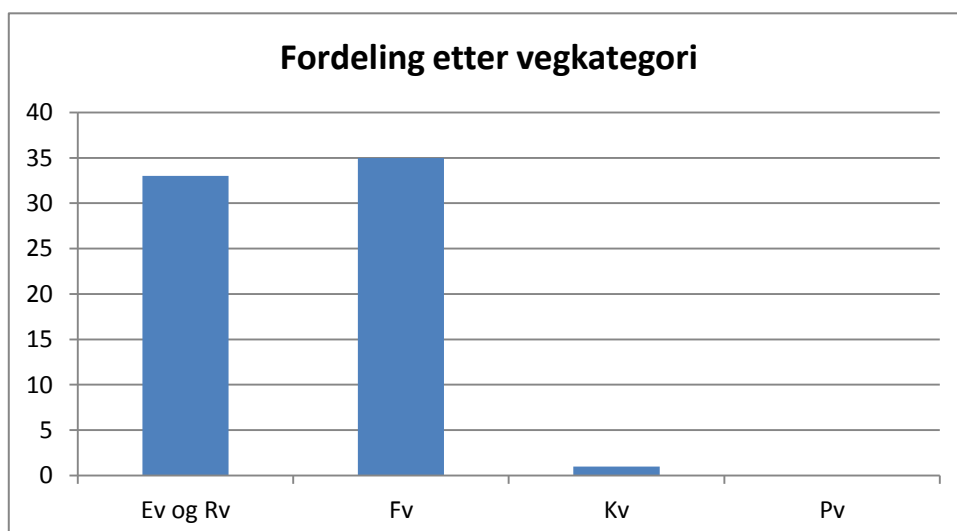


De aller fleste ulykkespunktene på kommunal veg ligger i kryss med enten fylkes- eller riksveg. Tiltak for å utbedre ulykkespunkt må derfor i all hovedsak planlegges i samråd med Statens vegvesen og Sør- Trøndelag fylkeskommune.



Samlet antall ulykkesstrekninger innenfor Trondheim kommune i perioden 2007- 2011 er 70. Vedlegg 4 gir en oversikt over ulykkesstrekningene i Trondheim kommune. Som det kommer fram fra av oversikten, danner disse et nærmest sammenhengende bånd langs hovedvegnettet i kommunen.

Den følgende framstillingen viser antall ulykkesstrekninger i Trondheim, fordelt på vegnett. Av de 70 ulykkesstrekningene i kommunen ligger én på kommunal veg, 36 på fylkesveg og 33 på Europa- og riksveg.





### *Midtbyen og det sentrale byområdet*

Som det kommer frem av vedlegg 3, er en stor andel av ulykkespunktene utenom det avlastende hovedvegnettet lokalisert innenfor det mest sentrale byområdet og Midtbyen. Dette området har både et stort innslag av myke trafikanter samt betydelig motorisert trafikk, og en betydelig andel av de som blir skadd i trafikken i området er myke trafikanter. Flere tiltak som tar sikte på å redusere antallet ulykker i det sentrale byområdet er gjennomført eller er under planlegging.

- For å redusere antallet ulykker og alvorlighetsgraden ved ulykker som inntreffer, har Statens vegvesen i samråd med Trondheim kommune innført 40 km/t fartsgrensesone i Midtbyen. Målinger av fartsnivået i Midtbyen viser at det generelle fartsnivået før nedsetting av fartsgrensen var relativt lavt, men enkelte trafikanter bryter fartsgrensen og bidrar til økt sannsynlighet for alvorlige ulykker
- Det er igangsatt flere prosjekter for å bedre forholdene for myke trafikanter i Midtbyen, blant annet innføring av bilfritt Torv og etablering av sykkelfelter på flere strekninger der sykkeltrafikken er betydelig
- Mot slutten av planperioden 2007- 2011 åpnet Nordre avlastningsveg, med tilhørende reduksjon av gjennomgangstrafikken i Trondheim sentrum. Fullføringen av det avlastende hovednettet for avlastning av midtbyen, med åpning av E6 Trondheim- Stjørdal i 2014, vil redusere gjennomgangstrafikken i Midtbyen samt i Innherredsvegen



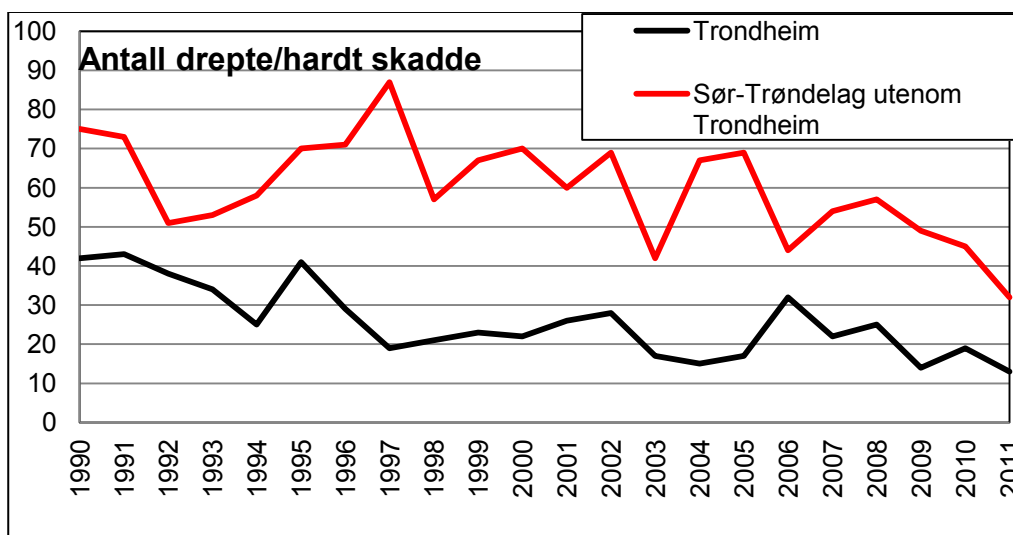


*Ulykkesutvikling drepte og hardt skadde*

Siden nullvisjonen har hovedfokus på de mest alvorlige ulykkene, er det spesielt viktig å vurdere utviklingen innenfor denne ulykkeskategorien i planperioden.

Antallet drepte og hardt skadde i Trondheim og i Sør-Trøndelag utenom Trondheim varierer sterkt fra år til år, noe som kommer fram fra følgende framstilling. I perioden 2008- 2011 har tendensen vært nedadgående, selv om året 2008 skiller seg ut med et høyere antall ulykker med alvorlig skade eller drepte som utfall.

Det totale antallet drepte i perioden 2007- 2011 er 11, hvorav 7 var fotgjengere.



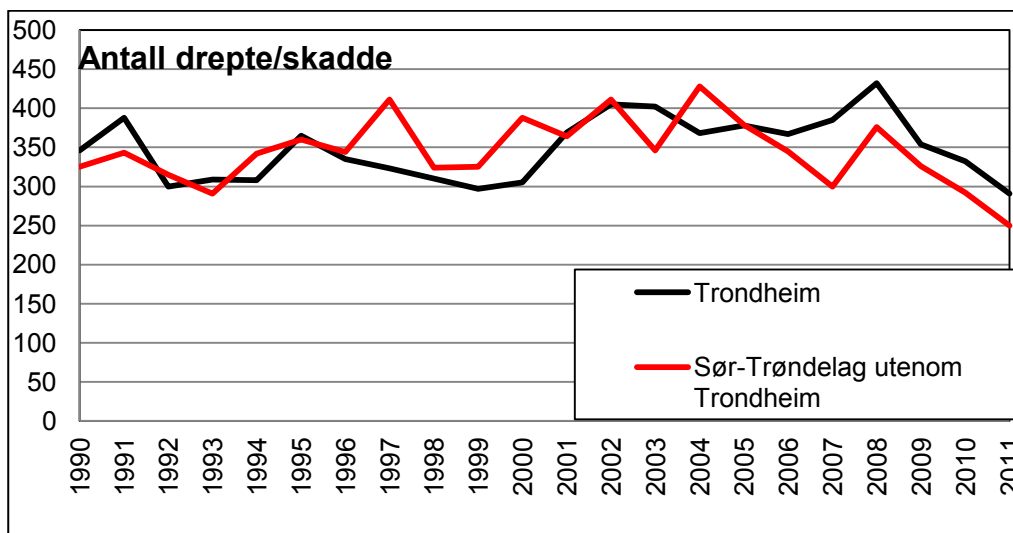
År	Antall drepte/ hardt skadde i Trondheim (Antall drepte i parentes)	År	Antall drepte/ hardt skadde i Trondheim (Antall drepte i parentes)
2008	25 (1)	2004	15 (1)
2009	14 (3)	2005	17 (1)
2010	19 (0)	2006	32 (3)
2011	13 (2)	2007	22 (5)
<b>Samlet</b>	<b>71 (6)</b>	<b>Samlet</b>	<b>86 (10)</b>

I planperioden 2008- 2011 har det vært en nedgang på 17 % i antall drepte og hardt skadde i Trondheim kommune. Målet om 30 % nedgang er altså ikke oppnådd, men statistikken viser en nedadgående tendens.



## Samlet utvikling ulykker med personskade

Miljøpakken, som ble vedtatt i løpet av planperioden, har også en målsetning om å redusere det samlede antall ulykker med personskade, uavhengig av skadekategori og trafikkøkning, med 20 %. I likhet med antallet ulykker som medfører dødsfall og alvorlig skade, varierer det samlede antall ulykker med personskade mye fra år til år.



År	Samlet antall drepte og skadde i Trondheim	År	Samlet antall drepte og skadde i Trondheim
2008	432	2004	368
2009	354	2005	378
2010	332	2006	367
2011	291	2007	385
<b>Samlet</b>	<b>1409</b>	<b>Samlet</b>	<b>1498</b>

I planperioden 2008- 2011 har det vært en nedgang på 9 % i det samlede antallet ulykker med personskade. Miljøpakkens målsetning om 20 % reduksjon er dermed ikke oppnådd, men statistikken viser at tendensen er nedadgående.

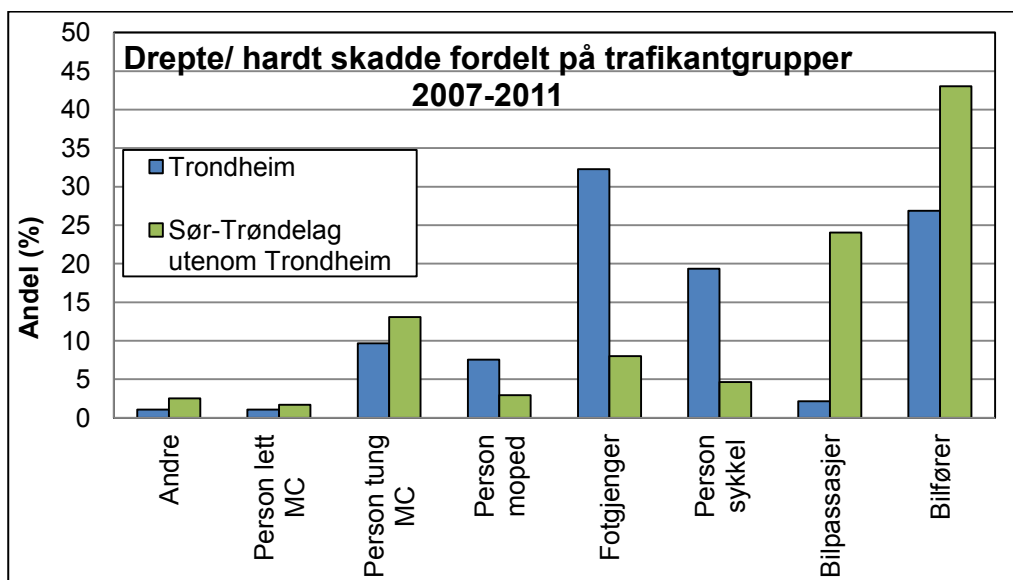
*Samtidig er Miljøpakkens varighet fra 2010-2025, slik at om tendensen fortsetter, er det realistisk at målene om 20 % reduksjon i alle trafikkulykker kan oppnås.*



## Involverte grupper

### Drepte og hardt skadde

Den følgende fremstillingen viser fordelingen av ulykker med alvorlig personskade, (drepte og hardt skadde) skilt på trafikantgrupper i Trondheim og i Sør- Trøndelag for øvrig i perioden 2007-2011.



Framstillingen viser at de myke trafikantene utgjør en betydelig andel av de hardt skadde og drepte i Trondheim:

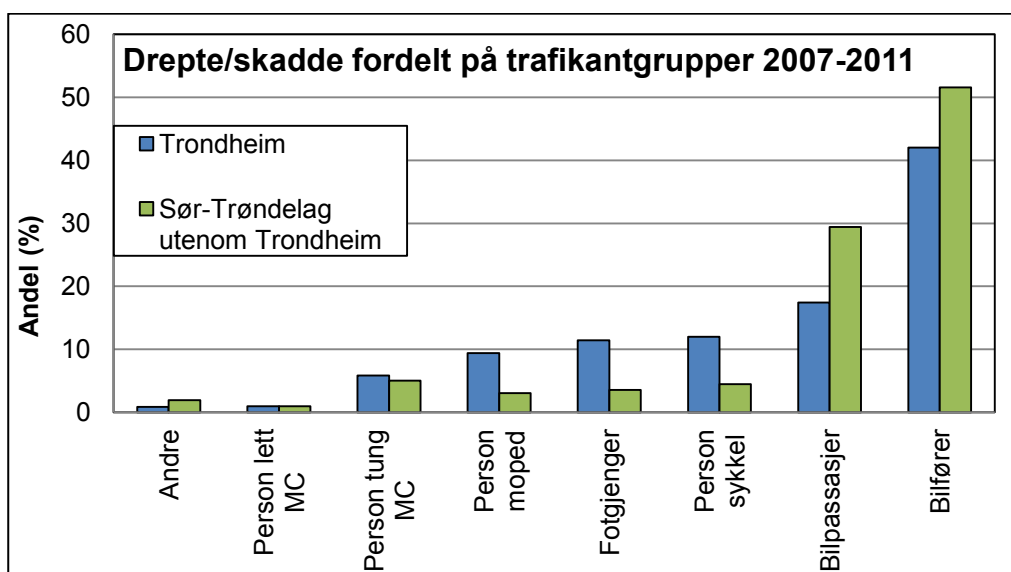
- Myke trafikanter (syklister og fotgjengere) utgjør til sammen ca 52 % av det samlede antallet alvorlig skadde i Trondheim

Fordelingen av de alvorligste ulykkene på trafikantgrupper for Trondheim skiller seg i stor grad fra øvrige deler av Sør- Trøndelag fylke:

- Innslaget av myke trafikanter blant de mest alvorlig skadde og drepte er langt større i Trondheim enn i Sør- Trøndelag for øvrig
- Alvorlige ulykker som rammer bilfører og bilpassasjer dominerer i Sør- Trøndelag utenom Trondheim. Andelen bilpassasjerer som blir alvorlig skadd er spesielt mye mindre for Trondheims del
- Antallet ulykker med alvorlig skadegrad for mopedister utgjør også en betydelig større andel av ulykkene i Trondheim enn i fylket for øvrig



### Drepte og skadde

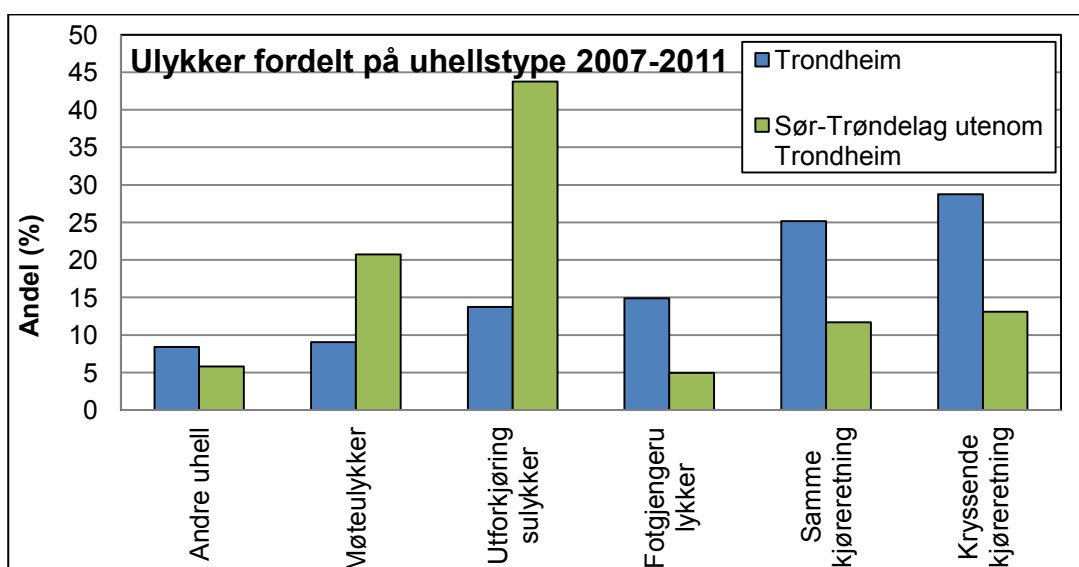


I oversikten over alle ulykker med personskade, er forskjellen mellom Trondheim og det øvrige Sør-Trøndelag noe mindre enn for de mest alvorlige ulykkene. Forskjellen mellom andelen bilførere og bilpassasjerer som kommer til skade er utjevnet.

### Ulykkestyper

En del av forklaringen på at bilpassasjerer og bilførere i Trondheim er representert i større grad innenfor det totale antallet personskadeulykker, er at mange ulykker med påkjørsel bakfra, i kryss og ved filskifte finner sted i Trondheim. Disse to ulykkestypene representerer de største ulykkesgruppene der bilsjåfør eller passasjer skades i byområder. Skadegraden er imidlertid lav for de fleste av disse ulykkene.

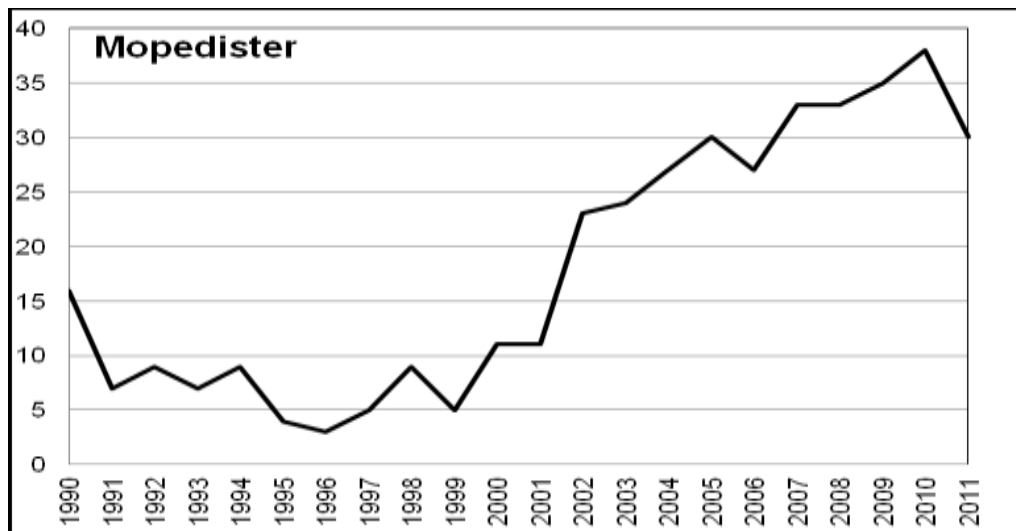
For Sør-Trøndelag utenom Trondheim er det utforkjøringsulykker og møteulykker som er de dominerende ulykkestypene.





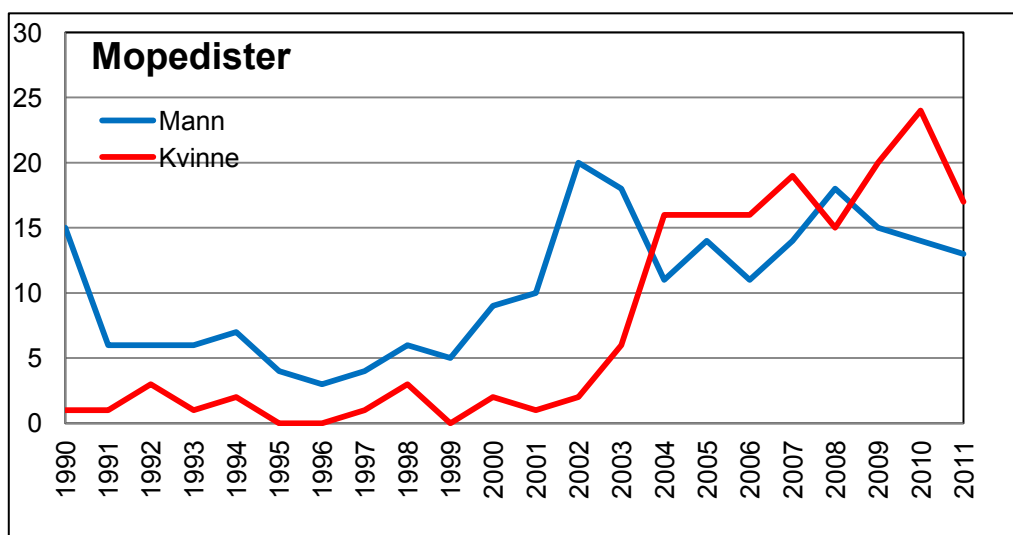
## Ulykker med moped

En annen av trafikantgruppene som skiller seg ut med større ulykkesandel i Trondheim enn i det øvrige Sør- Trøndelag, er mopedførere. Hvis man ser nærmere på utviklingen i mopedulykker siden år 2000, har det vært en betydelig økning de seneste årene.



Forekomsten av alvorlige skader i denne ulykkesgruppen er imidlertid liten, men siden mopedister er sårbare i trafikken innebærer tendensen et potensiale for at alvorlige ulykker kan inntreffe for trafikantgruppen. I tillegg er denne gruppe trafikkanter de med minst erfaring i trafikken.

Et spesielt forhold ved moped/ scooterulykkene, er fordelingen av ulykker på kjønn. Mens menn er overrepresentert i andelen bilførere som skades, skades flere kvinner på moped. Dette kan ha flere forklaringer, men har sannsynligvis sammenheng med at en større andel kvinner enn menn nå velger denne typen kjøretøy.

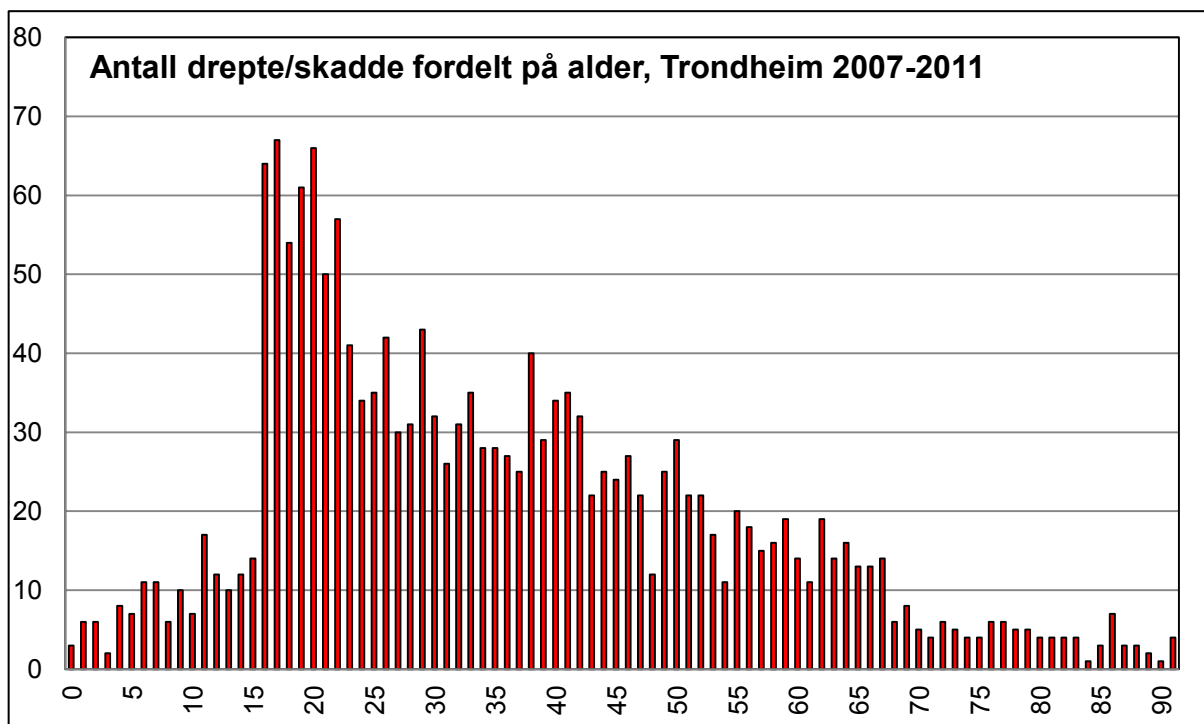




## Aldersmessig fordeling, ulykker

Den aldersmessige fordelingen av ulykker i Trondheim er sammenfallende med Sør- Trøndelag for øvrig. Den følgende fremstillingen, som viser aldersfordeling blant skadde, uavhengig av alvorlighetsgrad, viser en markant økning i ulykker for aldersgruppen 16- 24 år.

Aldersgruppen 16- 24 år viser seg også i Trondheim å være utsatt for en høyere ulykkesrisiko enn øvrige aldersgrupper. Trondheim kommune deler Sør- Trøndelag fylkes målsetning om å bedre forholdene ved å rette spesielt fokus mot tiltak som er effektive for å nå denne gruppen i det videre arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.



### Ulykker i aldersgruppen 6- 13 år

Trafikksikkerheten for barns ferdsel til skole og i forbindelse med lek er et sentralt fokusområde for trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim kommune.

Ut fra ulykkesoversikten kommer det imidlertid fram at denne gruppen er relativt lite utsatt i trafikken.

## Oppsummering og målsetninger for videre arbeid

### Er målsetningene fra forrige planperiode oppnådd?

Oversikten over ulykkesutviklingen i Trondheim de siste 4 år viser at det har vært en nedgang både i antall alvorlige og mindre alvorlige ulykker, på henholdsvis 17 og 9 %. Målsetningene om 30 % reduksjon i de mest alvorlige ulykkene og 20 % reduksjon i alle ulykker med personskaade er altså ikke oppnådd, men utviklingen går i riktig retning.



Hovedmålsetningene om henholdsvis 30 % reduksjon i antall alvorlige ulykker og 20 % reduksjon for alle ulykker opprettholdes for planperioden 2012- 2016. Dette skal oppnås ved et økt fokus på tiltak rettet mot ulykkespunkt og ulykkesstrekninger, i samarbeid med øvrige vegetater, trafikkmyndigheter og politiet.

Trondheim kommune har en utfordring i forhold til å nå de aldersgruppene som er spesielt utsatt for trafikkulykker. Gjennom planarbeidet er det skaffet en oversikt over offentlige og frivillige organisasjoner som jobber med konkret målrettet arbeid for å nå denne gruppen. Det er også etablert kontakt med representanter for undervisningssektoren i Trondheim kommune og med Statens vegvesens koordinatorene for holdningsskapende arbeid i Sør- Trøndelag distrikt.

Målet med denne kontakten er å få økt bevisstheten rundt skolens viktige rolle i forhold til å formidle verdifull kunnskap om trafikksikkerhet til elevene på ulike stadier i undervisningstrinnene.

Et langsiktig samarbeid med private og offentlige organisasjoner som driver målrettet adferdsrettede arbeid i forhold til trafikkadferd (inkludert rus) vurderes å være nødvendig for å nå de mest usatte gruppene. Bruk av media til å skape bevissthet rundt problematikken vil også være avgjørende.

Forslagene til tiltak på dette området er nærmere beskrevet i kapitlet om handlingsplan for planperioden.

### **Reisevaner – utvikling**

I Trondheim foregår om lag en tredjedel av reisene til fots eller med sykkel. Bil brukes på godt over halvparten av reisene, og kollektiv på knapt 10 %. Blant reiser utført med andre transportmidler utgjør om lag halvparten motorsykkel (0,5 %) og moped (0,8 %). (*Reisevaneundersøkelsen 2009*).

Trondheim har hatt en noe annen utvikling i transportmiddelfordelingen enn landet som helhet. I Trondheim har vi fått en økning i gang og sykkel, mens det i Norge samlet sett har vært en svak tilbakegang. I 1990 gikk eller syklet 30 prosent på daglige reiser i Trondheim, i hele landet var det 28 prosent. I 2009 var andel som går eller sykler økt til 38 prosent i Trondheim, i hele landet var andelen redusert til 26. Det har vært nedgang i andel som bruker bil i Trondheim, i motsetning til på landsbasis der bilbruk har holdt seg på samme nivå.

Evalueringen av transportmiddelvalg etter iverksettelsen av Miljøpakken, tyder på at pakkens kombinasjon av restriktive tiltak (gjennom bompunktinnkreving) og investeringstiltak på kollektiv, miljø, trafikksikkerhet og miljøstyrt vegutbygging, har hatt en positiv effekt med tanke på reduksjon av biltrafikken. Etter at bompunktinnkrevingen ble startet 31.mars 2010, har biltrafikken i bomsnittene gått ned med 10 %, mens busstrafikken har gått opp med 12 % i Trondheim og 26 % i regionen.

### **Økonomiske rammer**

Den samlede summen av midler fra Miljøpakken, utbyggingsavtaler og midler til mindre trafikksikkerhetstiltak fra bykassen har gitt mulighet til å realisere eller igangsette regulering av de aller fleste trafikksikkerhetsprosjektene som ble definert i forrige planperiode.



### *Midler fra Miljøpakken for transport*

Rammene for investeringer til trafikksikkerhetstiltak var i begynnelsen av planperioden 2008- 2011 knyttet direkte til bevilgningene gjennom kommunale budsjett. I løpet av perioden har Miljøpakken for transport blitt innført, noe som har gitt en betydelig økning i tilgjengelige midler til større tiltak.

De totale rammene for trafikksikkerhetstiltak i Miljøpakkeperioden, som varer fra 2010- 2025, er på ca 430 mill. kr. Omtrent halvparten av midlene skal gå til tiltak langs skoleveg, mens de øvrige skal gå til trafikksikkerhet på øvrige veger.

Denne rammen ble gitt i vedtaket av Miljøpakkens fase 1.

Fase 2, som er lokalpolitisk vedtatt, vil øke rammene for Miljøpakken for å sikre finansiering for alle de planlagte prosjektene i løpet av varighetsperioden.

I tillegg til midlene som er avsatt direkte til trafikksikkerhetstiltak, vil også prosjekter innen områdene store hovedveger, sykkeltiltak og miljøtiltak gi trafikksikkerhetsmessig positive gevinster.

### *Generelle midler til mindre trafikksikkerhetstiltak*

Ved innføringen av Miljøpakken var det en forutsetning at de økte midlene ikke skulle erstatte kommunens generelle bevilgninger til blant annet mindre trafikksikkerhetstiltak. Gjennom planperioden har disse årlige bevilgningene ligget i størrelsesorden 1,5 mill. kr pr. år. Tiltakene skal dekke mindre investeringer som fartsdempingstiltak, mindre kryssutbedringer og skilting.

Disse mindre trafikksikkerhetstiltakene blir i stor grad gjennomført etter publikumshenvendelser, og en betydelig andel av tiltakene er knyttet til å bedre trafikksikkerheten langs skoleveg.

### *Fylkeskommunale tilskuddsmidler*

I tillegg til de budsjetterte midlene har kommunen fått tilskudd til trafikksikkerhetstiltak fra Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Disse midlene kan brukes til å finansiere opp til 60 % av kommunale trafikksikkerhetsprosjekt rettet mot skoleveg, hovedsakelig betinget av at de omsøkte prosjektene er forankret i vedtatt trafikksikkerhetsplan/ skolevegrapport. Trondheim kommunes tildelte midler gjennom Aksjon skoleveg har ligget på omkring 1,2 mill. kr pr. år i planperioden.

### *Utbyggingsavtaler*

Utbyggingsavtaler i forbindelse med private eller offentlige utbyggingsprosjekter har sikret utbygging av nødvendig infrastruktur der trafikksikkerhetsforholdene kan knyttes direkte til prosjektet.

## **Ulykkeskostnader**

Samfunnskostnadene som følge av trafikkulykker er betydelige. I tillegg til de målbare kostnadene knyttet til produksjonsbortfall, medisinske kostnader, materielle kostnader og lignende, påfører trafikkulykkene enkeltpersoner og pårørende store påkjenninger og lidelser som ikke lar seg prissette.

I forhold til å kunne gjennomføre nytte/ kostanalyser for trafikktiltak, har Statens vegvesen Vegdirektoratet og TØI utarbeidet en oversikt over samfunnskostnadene for ulike typer vegtrafikkskader. Tallene er hentet fra TØIs revisjon av ulykkeskostnadstallene fra 2010.





Skadegrad	Kostnad (i mill. 2009 kr)
Drept	30,2
Meget alvorlig skade	22,9
Alvorlig skade	8,14
Lettere skade	0,614

Ved å se på Trondheim kommunes statistikk over forekomsten av trafikkulykker i planperioden 2008- 2011, kommer det fram et bilde av kostnadene forbundet med ulykkene i Trondheim kommune.

Skadegrad	Antall (gjennomsnitt pr. år)	Kostnad pr. ulykke (mill. kr)	Ulykkeskostnad totalt (mill. kr)
Drept	1,5	30,2	45,3
Meget alvorlig skade	1,5	22,9	43,4
Alvorlig skade	13	8,14	105,8
Lettere skade	336	0,614	206,3
<b>Samlet gjennomsnittlig kostnad pr. år</b>			<b>Ca 400</b>

## Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim – organisering

### Etatsmessig ansvarsfordeling

Vegsystemet i Trondheim er delt i ulike klasser med ulikt forvaltningsansvar. De viktigste gjennomgående vegene i Trondheim er Europa- og Riksveger. Fylkesvegene har ofte en overordnet funksjon innen byen og som bindeledd mot nabokommuner, mens de kommunale vegenes funksjon varierer fra samleveger som betjener større områder, til adkomstveger innen boligområder. I tillegg kommer private veier, som stort sett dekker transportbehov innenfor private eiendommer.

Samlet lengde på vegnettet innen hver enkelt kategori, samt forvaltningsansvaret for disse, er beskrevet i tabellen:

Vegkategori	Samlet lengde	Forvaltningsansvar
Europaveg	Ca 34 km	Statens vegvesen
Riksveg	Ca 19 km	Statens vegvesen
Fylkesveg	Ca 180 km	Sør- Trøndelag fylkeskommune/ Statens vegvesen
Kommunal veg	Ca 555 km	Trondheim kommune

Trondheim kommune har et nært samarbeid med Statens vegvesen og Sør- Trøndelag fylkeskommune i forhold til å samordne trafikksikkerhetstiltak på vegnettet.



Utarbeidelse av større skiltplaner, arbeid for utbedring av vegkryss og trafikkomlegging (midlertidig eller permanent) er eksempler på områder der de ulike forvaltningsområdene må samarbeide tett for å få de beste løsningene.

For å sikre et godt samarbeid mellom etatene der faglige spørsmål kan drøftes, og aktiviteter og tiltak finansiert av Miljøpakken kan initieres, er det etablert en temagruppe for trafikksikkerhet sammensatt med representanter fra aktuelle enheter. Temagruppen rapporterer til Arbeidsutvalget i Miljøpakken, der administrativ ledelse for de ulike forvaltningsområdene er representert.

### Ansvarsfordeling i Trondheim kommune

Trondheim kommune har ansvaret for planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet.

#### *Politisk ledelse*

Den politiske ledelsen av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen er knyttet til det kommunale trafikksikkerhetsutvalget, som utgjøres av Formannskapet. Formannskapet har blant annet vedtaksmyndighet på fartsgrenser på kommunal veg. Siden trafikksikkerhetsplanen for 2012- 2016 har status som kommunedelplan, er Trondheim bystyre vedtaksmyndighet for denne.

Den politiske styringen av Miljøpakken ivaretas av Kontaktutvalget. Den øverste politiske ledelsen i Sør- Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune er her representert ved henholdsvis Fylkesordfører og Ordfører. Øverste statlige representant i utvalget er direktør for utbyggingsprosjekter i Vegdirektoratet. I tillegg deltar administrativ ledelse fra partene i Miljøpakken.

#### *Administrativ ansvarsfordeling*

Trondheim kommunes administrasjon er organisert i flere enheter som har ansvaret for ulike deler av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen, fra å utarbeide planer som synliggjør kommunens utfordringer innen trafikksikkerhet, til å gjennomføre konkrete fysiske trafikksikkerhetstiltak. De viktigste administrative enhetene som er involvert i trafikksikkerhetsarbeid er:

- **Byplankontoret:** Har ansvar for å forberede reguleringsplaner til politisk behandling, samt å utarbeide overordnede strategiske planer som blant annet trafikksikkerhetsplanen
- **Kommunalteknikk:** Eier av kommunal infrastruktur, inkludert veger. Godkjenner og utarbeider detaljplaner for tiltak på vegnettet
- **Eierskapsenheten:** Sammen med kommunalteknikk; de viktige mellomleddene mellom planlegging og utførelse. Eierskapsenheten forvalter kommunal grunn, inkludert både egenutvikling og samarbeid med private eller offentlige utbyggere gjennom utbyggingsavtaler
- **Trondheim eiendom:** Forvalter utvikler den kommunale bygningsmassen, blant annet barne- og ungdomsskoler og helse og velferdssenter. Enheten har en viktig rolle i forhold til å ivareta trafikksikkerheten innenfor skolenes område, og tilstøtende arealer
- **Miljøenheten:** Enheten påser at nasjonale retningslinjer i forhold til støy, støv og helse blir ivaretatt gjennom den offentlige planleggingen. Som enheten der kommunelegen sitter, er



---

den sentral i forhold til å ivareta folkehelseperspektivet i transportplanleggingen, hvorav trafikksikkerhet er et viktig område

- **Trondheim bydrift:** Drifter det kommunale vegnettet samt deler av de fylkeskommunale og statlige vegene (etter avtale med Sør- Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen). Trondheim bydrift gjennomfører også fysiske tiltak på vegnettet, blant annet mindre trafikksikkerhetstiltak

I tillegg til de nevnte enhetene, har skole og oppvekstsektoren et spesielt ansvar i forhold til å implementere trafikksikkerhet i undervisningen på ulike nivå i skoleverket, i samsvar med krav i Kunnskapsløftet. Strategien for å bedre ivareta denne viktige delen av trafikksikkerhetsarbeidet beskrives nærmere i kapittel 3.1, tiltaksplan for holdnings- og adferdsrettet arbeid.

Trondheim parkering er også en aktør som bidrar til bedre trafikksikkerhet, særlig ved bruk av organisering av parkering/parkeringsforbud som virkemiddel, men også i forhold til rydding/kontrollfunksjon ved feilparkeringer m.v.



## Del 2: Strategi og målsetninger

*Trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim kommune bygger på en rekke målsetninger og visjoner som er forankret på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Disse vil beskrives i dette delkapitlet, og sammenstilt med de lokale utfordringene som har kommet fram i statusgjennomgangen for Trondheim kommune, vil målsetningene for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i planperioden 2012- 2016 defineres.*

### Nasjonale, regionale og lokale målsetninger og føringer

#### Nullvisjonen



Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" – Nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon som man skal strekke seg etter i planleggingen av trafikksystemet.

Trondheim kommune har gjennom de siste trafikksikkerhetsplanene sluttet seg til nullvisjonstankegangen.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad som ikke kan godtas, på tross av de fordelene vegtrafikken gir.

Nullvisjonen er altså både en etisk vegviser og en retningslinje for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dette innebærer blant annet at transportsystemet, transportmidlene og regelverket for atferd skal utformes på en måte som fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad medvirker til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader eller død. Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.



Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer:



## Nasjonal transportplan

Regjeringen har gjennom gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 uttalt et overordnet mål for transportpolitikken:

*”Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.”*

En heving av nivået på investeringer til godt planlagte utbyggingsprosjekt, samt til drift og vedlikehold av infrastrukturen skal være midlene for å nærme seg målet.

De 12 konkrete målene knyttet til trafikksikkerhet i gjeldende planperiode (NTP 2010-2019) er følgende:

1	Redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel innen 2020
2	Gjennomføre en offensiv satsing på målrettede investeringstiltak samt drift og vedlikehold av betydning for trafikksikkerheten
3	Forebygge møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter
4	Styrke innsatsen overfor høyrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklister, ruspåvirkede sjåførere og enkelte innvandringsgrupper
5	Styrke innsatsen spesielt overfor unge sjåførere, blant annet gjennom utarbeidelse av en dedikert strategi mot ungdomsulykker, endringer og justeringer i føreropplæringen, strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, samt vurdering av andre krav i prøveperioden, som for eksempel kjøring med p-skilt
6	Øke innsatsen for trafikksikkerhet som en del av HMS- arbeidet i arbeidslivet
7	Styrke innsatsen overfor manglende bilbeltebruk, kjøring i ruspåvirket tilstand og høy fart
8	Foreslå å skjerpe vegtrafikklovgivningen i forhold til ruspåvirket kjøring



9	Trappe opp innsatsen av strekningsvis automatisk trafikkontroll
10	Tilrettelegge for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i ny teknologi
11	Tilpasse organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet
12	Forbedre statistikkgrunnlaget over skadete i trafikken

De trafikksikkerhetsrettede målene er altså omfattende, både i forhold til mål som kan løses gjennom fysiske tiltak og ved adferdsrettet arbeid – hovedsakelig kontroll.

### Ny NTP 2014- 2023

Ny NTP for perioden 2014-2023, vil legges frem til Stortinget for behandling våren 2013. Planen vil sannsynligvis innebære en styrking av nullvisjonen med forslag til tiltak for å bygge under den positive utviklingen på landsbasis med en nedgang i antall ulykker med drepte, og antall ulykker med drepte og hardt skadde.

I forslaget til ny NTP settes målet til at antall drepte i trafikken på landsbasis ikke skal overstige 100, og antallet drepte og hardt skadde ikke skal overstige 500 i 2024.

Som virkemidler foreslår transportetatene å prioritere investeringstiltak som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklister.

Trafikkanrettede tiltak foreslås i særlig grad rettet mot høyrisikogrupper, med spesiell fokus på redusert fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring.

### Ny folkehelselov

Den nye folkehelseloven ble vedtatt i 2011, og innført 1. januar 2012. Planen ble behandlet som en viktig del av samhandlingsreformen, som blant annet skal sikre kvalitet i sosiale tjenester, samt bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling.

Med folkehelsereformen har kommunene fått tydeliggjort og styrket sitt delansvar i forhold til ivaretagelse av folkehelsen. Siden trafikkulykkene gir et betydelig bidrag til antall skadde, uføre og drepte i samfunnet, vil reduksjonen av antallet trafikkskadde være helt sentralt i forhold til å bidra til en positiv utvikling på området.

Den nye folkehelseloven legger også vekt på at en økning av befolkningens fysiske aktivitet er et viktig bidrag til folkehelse. Økt omfang av gangtrafikk eller sykling i befolkningen er et viktig bidrag til å sikre folkehelsen. Sikringen av god trafikksikkerhet langs transportnettverkene for myke trafikanter vil i denne sammenheng være et viktig bidrag, siden opplevelsen av trafikksikkerhet er en viktig medvirkende faktor i vurderingen av aktuelle transportmiddelvalg. Ikke minst gjelder dette i forhold til å la barn gå eller sykle til skolen på egen hånd, i motsetning til å bli kjørt til skolen.

Loven legger en langt større del av ansvaret for rehabilitering av trafikkskadde over på kommunene. I praksis betyr dette at en persons hjemkommune vil bære kostnadene for rehabilitering osv, uavhengig av hvor i landet vedkommende blir skadd i trafikken.



### Regionale målsetninger

Fylkestinget i Sør-Trøndelag vedtok 17.februar 2010 en ny trafikksikkerhetsplan som innebærer en fokusendring for arbeidet med å redusere de alvorligste trafikkulykkene. Effekten av det tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeidet har i stor grad uteblitt i den mest utsatte aldersgruppen av trafikanter, som er i alderen 16-24 år. I ulykkesstatistikken opptrer denne gruppen med en markert topp.

I tillegg til å ha nullvisjonen som ledestjerne, vil det i planperioden for fylkets trafikksikkerhetsplan retts fokus spesielt på tiltak for å redusere ulykker innen aldersgruppen 16-24 år, med særlig fokus på ”unge menn”.

Den overordnede målsetningen i Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2010-2013 er ”å rive Trollveggen”. Med dette menes å gjøre noe med de alvorligste ulykkene for den mest utsatte gruppen, som er spesielt menn i alderen 16-24 år.

Det er i planen valgt tre hovedaktører som er antatt skal kunne påvirke målgruppen:

- Kommunen
- Ungdomsskolen(lærere/elever)
- Media

Fylkeskommunen har gjennom planen et ansvar for å tilrå, samordne og bistå de ulike aktørene. I tillegg er de videregående skolene Fylkeskommunens ansvar, der hovedparten av målgruppen befinner seg.

### Miljøpakken

Miljøpakken for transport i Trondheim er et treetatlig samarbeidsprosjekt mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Målsetningen med Miljøpakken er å løse kommunens utfordringer innenfor transportområdet med en samlet pakke virkemidler. Virkemidlene innbefatter både restriktive tiltak i form av bompunkter, og utbyggingsprosjekter som skal bidra til mer miljøvennlig transport og redusere miljøulempen og trafikkulykker. Målsetningene i Miljøpakken er konkretisert i 10 etterprøvbare mål for virkningsperioden 2010- 2025:

1. **CO<sub>2</sub> utslipp** fra transport reduseres med minst 20 %
2. Andelen **reiser med privatbil** reduseres fra 58- til 50 %
3. Et helhetlig **gang- og sykkelvegnett** skal på plass (800 mill kr)
4. **Framkommelighet** for kollektivtransport bedres med 25 % (2010)
5. Alle nasjonale **forskrifter for lokale bymiljø** ivaretas
6. Antall personer som plages av **trafikkstøy** reduseres med 15 %
7. 80 % av nye **boliger** innenfor eksisterende tettstedsstruktur, 60 % av nye arbeidsintensive **arbeidsplasser** innenfor Kollektivbuen
8. Klimautslipp fra **transport i egen virksomhet** reduseres med 40 %
9. Kommunen skal jobbe for at **andre private og offentlige aktører** gjennomfører tilsvarende tiltak
10. Antall **trafikkulykker** reduseres med minst 20 % med Nullvisjonen som rettesnor



## Lokalt

I tillegg til trafikksikkerhetsplanen forankres lokale mål for trafikksikkerhet blant annet gjennom kommuneplanens samfunnsdel og til dels gjennom kommuneplanens arealdel. Det legges også sterke føringer for trafikksikkerhetsarbeidet gjennom målene i Miljøpakken.

## Målsetning trafikksikkerhetsplan 2012-2016

De omfattende føringene som gis på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, peker i stor grad ut kursen for trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim. Nullvisjonen og de reviderte regionale føringene som knyttes til adferdsrettet arbeid er i denne sammenheng spesielt viktige.

Den følgende tabellen oppsummerer hovedmål og delmål fra de to tidligere trafikksikkerhetsplanene for Trondheim, gjeldende for periodene 2002- 2005 og 2008- 2011:

MÅL	TS plan 2002-2005	TS plan 2008-2011
Hovedmål	<i>Reduksjon antall skadde og drepte 15 %</i> Reduksjonen alvorlig skadde og drepte <b>30 %</b>	Reduksjon drepte, meget alvorlig og alvorlig skadde <b>30 %</b>
Delmål 1	alle skolebarn i kommunen skal i løpet av perioden ha en skoleveg som tilfredsstillende veiledende krav til sikkerhet	Tilpasse fartsnivået i tråd med nullvisjonen
Delmål 2	trafikksopplæring skal prioriteres i grunnskolen, nedfelles i alle klassers årsplaner. Rektor ser til at trafikksikkerhetsarbeidet blir prioritert	antall ulykkespunkt skal reduseres i forhold til perioden 2002-2005
Delmål 3	Tilpasse fartsnivået i tråd med 0-visjonen skal prioriteres høyt	barn og unges sikkerhet skal økes ved at skolevegen sikres og at informasjonsarbeidet om trafikksikkerhet bedres, økes og målrettes
Delmål 4	Drift- og vedlikeholdsoppgaver av anlegg for fotgjengere og syklistene skal gis høy prioritet	drift- og vedlikeholdsoppgaver av anlegg for fotgjengere og syklistene skal gis høy prioritet
Delmål 5	Antall ulykkespunkt i Trondheim skal i løpet av planperioden reduseres i forhold til registrert antall i perioden 1994-1997	Trafikksikkerhetshensyn skal vektlegges i all kommunal plan- og byggesaksbehandling
Delmål 6	Trafikksikkerhetshensyn skal vektlegges i all kommunal plan- og byggesaksbehandling	





### *Kommentarer til måloppnåelse, TS- plan 2008- 2011*

- Vurderingen av ulykkesutviklingen i Trondheim i forrige planperiode, viser at målsetningene om 30 % reduksjon i alvorlige ulykker ikke er oppnådd. Tendensen er imidlertid nedadgående
- Trondheim kommune har hatt en bevisst holdning i forhold til bruk av lav fartsgrense der konfliktnivået mellom trafikantgruppene er høyt
- Informasjonsarbeidet, som skulle sikre en utvikling i retning av mer trafikksikker adferd, har i liten grad ført fram. Utviklingen i antallet mopedulykker tyder på et uheldig adferdsmønster i en voksende gruppe trafikanter med liten erfaring i å ferdes i trafikken. Med det økte regionale fokuset på adferdsrettede trafikanttiltak, ser Trondheim kommune behovet for en betydelig tydeliggjøring på dette området
- Drift- og vedlikehold av vegnettet har i perioden ikke hatt god nok standard.
- Trafikksikkerhetshensyn i kommunal planlegging ivaretas ved at ressurspersoner innen fagområdet deltar i arbeidet med reguleringsplanlegging

### **På denne bakgrunn foreslås følgende hovedmål og delmål for planperioden 2012- 2016:**

**Hovedmål:** Antallet hardt skadde og drepte i trafikken skal reduseres med 30 % i planperioden. Myke trafikanter og mopedister er spesielle fokusområder, etter som statistikken viser at disse gruppene er utsatt.

**Delmål 1:** Arbeidet med adferdsrettede trafikanttiltak skal styrkes betydelig i planperioden. Et godt samarbeid mellom kommunens planside og skoleverket er en viktig suksessfaktor for å oppnå en positiv utvikling på området.

**Delmål 2:** Antallet ulykkespunkt skal reduseres i planperioden. Dette krever et godt samarbeid med de andre forvaltningsnivåene innenfor vegsektoren.

**Delmål 3:** Drift og vedlikehold av vegnettet skal prioriteres. Veganlegg for fotgjengere og syklister, samt kollektivtraseer skal ha høyest prioritet.



## Del 3: Handlingsprogram

### 3.1 Tiltaksplan, holdnings- og adferdsrettet arbeid

Trafikksikkerhetsplanens målsetning om å øke innsatsen på holdnings- og adferdsrettet arbeid, innebærer at virksomhetsområdet oppvekst og utdanning vil spille en langt mer sentral rolle enn tidligere. Trafikksikkerhetsplanen for perioden 2007- 2011 inneholdt også en målsetning om satsing på dette området, men dette har i liten grad blitt fulgt opp.

Dersom skoleelever lærer å endre sin adferd med hensyn til trafikksikkerhet, vil det etableres gode holdninger, og man vil kunne nærme seg målet om å redusere trafikkulykkene i den spesielt utsatte aldersgruppen 16- 24 år.

Sør- Trøndelag fylkeskommune har gjennom sin trafikksikkerhetsplan utpekt ungdomskolen som det best egnede nivået for en målrettet satsing, siden man med dette også vil nå fram til de som senere faller ut av skoleverket. Dette er også en aldersgruppe som nærmer seg alderen da de kan ta førerprøven for moped.

Trondheim kommune slutter seg til Sør- Trøndelag fylkes vurdering om elevene i ungdomskolen må ha spesielt fokus for dette arbeidet. Det vurderes også som nødvendig å nå fram til de andre nivåene innen virksomhetsområdet oppvekst og utdanning, helt fra barnehagen til videregående skole. Trondheim kommunes ansvarsområde innen dette området vil være nivået fra barnehagene til ungdomsskolen.

#### Viktige aktører innen holdnings- og adferdsrettet arbeid

For å kunne gjennomføre et målrettet arbeid mot skolene og barnehagene i Trondheim, vil et nært samarbeid med ulike aktører være viktig. Det finnes i dag et bredt spekter av private og offentlige organisasjoner som jobber innenfor dette fagfeltet. Noen av disse organisasjonene og pågående programmer er beskrevet i følgende tabell.

Organisasjon/ program	Fokusområde	Kommentar
Trygg trafikk (TT)	Trafikantadferd, hos både myke og motoriserte trafikanter.	I tillegg til at Trygg trafikk jobber med opplæring på de enkelte skolene, har organisasjonen utarbeidet en betydelig mengde undervisnings- og opplysningsmaterieell som kan benyttes på skolene.
RPM (program i regi av TT)	«Rett på målgruppen» er et program der unge gutter i alderen 18-24 år har muligheten til å delta på 6 samlinger. Fokusgruppen er de ungdommene som er mest sårbare i forhold til å bli utsatt for alvorlige trafikkulykker.	Programmene retter spesielt fokus mot ungdommene som har falt ut fra skoleverket, og som derfor erfaringsmessig kan havne i høyrisikogruppen for trafikkulykker.
KJØR FOR LIVET (privat aktør)	En organisasjon som både har et dagtilbud for ungdom med ulike utfordringer, samt en klubb som er spesielt tilrettelaget for målgruppen i Fylkes trafikksikkerhetsplan	



Andre aktuelle aktører innen trafikksikkerhetsarbeidet kan være:

- MA (Motorførernes avholdsforbund)
- Landsforeningen for trafikkskadde
- Politi
- Ambulanse
- Brann - og redningstjenesten
- Lokale trafikkskoler
- Fylkes/ kommunelegen

### **Trafikkgården på Eberg**

Trafikkgården på Eberg er et unikt anlegg, der et vegsystem i miniatyrskala benyttes til å undervise i grunnleggende trafikale ferdigheter. De som bruker anlegget sykler, og må forholde seg til reelle skilt, signalregulerte kryss, rundkjøringer og andre elementer som man møter som trafikant i det reelle trafikksystemet.

Alle elever i 5. klasse fra Sør- Trøndelag får tilbud om å benytte trafikkgården. I forkant av et besøk til trafikkgården, får alle deltakerene undervisning i trafikksikkerhet over en periode. Tilsvarende bearbejdes erfaringene og inntrykkene fra besøket i etterkant, slik at utbyttet av skal bli optimalt.

Fokus for undervisningen er først og fremst risiko i trafikken, og på besøksdagen tilrettelegges situasjoner som typisk kan gi risiko for ulykker.

### **Eksempler på tiltak**

Flere skoler, blant annet Blussuvoll ungdomskole og Åsvang barneskole, har på eget initiativ engasjert Trygg trafikk til å bistå med opplæring i trygg adferd i trafikken. Her ble det etter avtale med rektor utnevnt en ”trafikksikkerhetsambassadør” blant lærerne, som integrerte trafikksikkerhet i naturfag- og matematikkundervisningen. Blant annet gjennomførte elevene undersøkelser der andelen syklistene med hjelm, og andelen fotgjengere som brukte refleks ble registrert – noe som skulle gi en kryseffekt mellom faglig innhold og bevisstgjøring rundt trafikksikkerhet.

Trygg trafikk ble også trukket inn i arbeidet, og stilte med undervisningsmateriell og holdt foredrag. Tilbakemeldingene fra rektorene ved skolene er at dette arbeidet hadde en god pedagogisk effekt i forhold til bevisstgjøring omkring trafikksikkerhet, og at undervisningen supplerte den øvrige læreplanen på en god måte.

### **Strategi**

Erfaringene fra Blussuvoll og Åsvang skole viser at det kan gi gode resultater dersom trafikksikkerhetsundervisning trekkes inn i generelle undervisningsfag. Dette kan bidra til at trafikksikkerhetsarbeidet ikke oppleves som et ekstra pålegg som kommer i tillegg til øvrig undervisning, men at dette tvert imot kan berike undervisningen.

I løpet av høringsperioden for trafikksikkerhetsplanen vil denne presenteres på et rektormøte, der alle grunnskolene i Trondheim er representert.



### Målrettet arbeid mot skoler og barnehager

I arbeidsperioden for trafikksikkerhetsplanen er representanter fra virksomhetsområdet for oppvekst og utdanning i Trondheim kommune trukket inn i planarbeidet. Rektormøtet, som samler rektorene ved alle grunnskolene i Trondheim, vil være en arena for å få fram informasjon om trafikksikkerhetsplanens målsetninger, og for å informere om mulige samarbeidspartnere for et målrettet arbeid. Trafikksikkerhetsplanen vil i løpet av høringsperioden søkes presentert på et rektormøte.

Det vil legges vekt på å understreke at det finnes aktører som kan trekkes inn i undervisningen på flere fagområder, slik at trafikksikkerhetsundervisningen kan overlappe andre fagfelt og dermed ikke går på bekostning av øvrige undervisningstimer. For eksempel kan det etiske perspektivet ved trafikksikkerhetsarbeidet trekkes inn i RLE- faget, mens de fysiske sidene ved en trafikkulykke og menneskets tåleevne kan være tema i naturfag- og fysikkfaget.

Det vil også være nyttig å trekke fram eksempler på lokale initiativ som har gitt gode erfaringer. Blant annet er den foreslåtte metodikken utprøvd på Blussuvoll ungdomskole og Åsvang barneskole. Her ble det etter avtale med rektor utnevnt en "trafikksikkerhetsambassadør" blant lærerne, som integrerte trafikksikkerhet i naturfag- og matematikkundervisningen. Blant annet gjennomførte elevene undersøkelser der andelen syklistene med hjelm, og andelen fotgjengere som brukte refleks ble registrert – noe som skulle gi en kryseffekt mellom faglig innhold og bevisstgjøring rundt trafikksikkerhet.

Trygg trafikk ble også trukket inn i arbeidet, og stilte med undervisningsmateriell og holdt foredrag. Tilbakemeldingene fra rektorene ved skolene er at dette arbeidet hadde en god pedagogisk effekt i forhold til bevisstgjøring omkring trafikksikkerhet, og at undervisningen supplerte den øvrige læreplanen på en god måte.

Statens vegvesen samarbeider med flere aktører som jobber bevisst med å nå de som er mest utsatte for trafikkulykker, spesielt ungdom i alderen 18- 24 år. Eksempler på aktuelle samarbeidspartnere/ pågående relevante prosjekter som trekkes fram av Statens vegvesen er:

### Rus i trafikken

Rus er en medvirkende årsak til et stort antall av trafikkulykkene, og er et problem som må løses både gjennom å påvirke holdningene til trafikanter gjennom bevisstgjøring, og kontroller i trafikken.

Politiet har i en årrekke gjennomført kampanjer rettet mot ungdom, med fokus på ruskjøring. Politiet har gjennom sin rolle som kontrollmyndighet en særlig viktig rolle i forhold til å ta personer som kjører i rus ut av trafikken.

Politiets kontrollmuligheter i forhold til andre rusmidler er i dag basert på observasjon og påfølgende blodprøvetaking. Politidirektoratet jobber imidlertid med å få godkjent kontrollutstyr som kan avdekke bruk av lovlige og ulovlige narkotiske stoffer på samme måte som promillekontroller utføres i dag. Politiet hadde planlagt å innføre såkalt narkometer allerede i 2011, men etter som det valgte utstyret ikke ga tilstrekkelig nøyaktige resultater, har dette blitt utsatt.



### Tiltak mot mopedulykker

Trondheim kommune har ikke samme ulykkesbilde som nasjonalt og regionalt. Trondheim kommune har samme "trollvegg" som for regionen, men type ulykker er forskjellige. Mens regionen og nasjonen har fokus på tiltak for å redusere møteulykker og utforkjøringsulykker, er det fotgjengerulykker som dominerer ulykkesbildet i Trondheim kommune.

I tillegg har Trondheim kommune et helt eget ulykkesbilde for mopedulykker. Dette er VÅR trollvegg. Disse ulykkene har sjelden alvorlig skadegrad, men er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Det har vært en sterk vekst i antall scootere i trafikkbildet i Trondheim de siste årene, følgelig har også ulykkesbildet endret seg. Tidligere var det få jenter involvert i denne statistikken, men med oppblomstringen av scootere har fordelingen på kjønn i ulykkesrapportene blitt likestilt. Dette er spesielt for Trondheim sammenlignet med andre storbyer i Norge. Grunnen til denne utviklingen er sammensatt, men økt velstand, etablering av bomstasjoner (der mopeder passerer uten betaling) og ønske om større frihet for ungdommer i aldersgruppen 16-18 år er mulige bidragsfaktorer.

Det kan også stilles spørsmål ved om det er riktig at de svakeste, mest sårbare trafikantene med minst erfaring i trafikken har lavest terskel i forhold til ervervelse av førerkort for moped. Opplæringen til mopedførere ble fram til 2010 til dels gitt av ungdomskolene, men dette ivaretas nå av kjøreskolene.

Satt på spissen burde opplæringen være omvendt proporsjonal i forhold til dagens situasjon. Dette er selvfølgelig en balansegang, da førerkort for moped er svært ettertraktet og en "billig" investering. Mer teori, mer undervisning og flere kjøretimer vil føre til en fordyring av denne investeringen, selv om det kan forsvares i et trafikksikkerhetsperspektiv, vil det ikke være like attraktivt å anskaffe seg mopedlappen hvis kostnadene øker.

Dette kan også stilles spørsmål ved når det gjelder opplæring at bilførere. Flere krav har blitt fjernet fra undervisningen og sjåførlærerne har gått fra å være instruktører til å bli veiledere. Det legges i dag opp til færre teoritimer og mer egentrening. Dette har ført til at det spekuleres i intensivoppkjøring av enkelte kjøreskoler, der kjøreskoleelevene tar et intensivt kurs på en uke før de får kjøre opp til lappen.

Det sies at å klare å få lappen ikke beviser at du er en god sjåfør, derimot vil de neste sju årene bevise om lærdommen "sitter".

### Forslag til tiltak i planperioden 2012- 2016

1. Gjennom rektormøtet for barneskolen vil alle skolene i Trondheim informeres om mulighetene til å trekke inn trafikksikkerhet i undervisningen. Det vil også informeres om det gode nettbaserte materialet for trafikksikkerhetsundervisning som er tilgjengelig, samt at Trygg trafikk kan bidra i dette arbeidet på de enkelte skolene
2. Alle elever i siste trinn av ungdomskolen skal få opplæring i sammenhengen mellom høy fart og rus, samt viktigheten av trygg adferd som mopedist. Avgangselevene i ungdomskolen velges som målgruppe siden dette også vil fange opp elever som senere faller ut av skolen, og siden mange i denne gruppen snart vil begynne å kjøre moped/ MC samt sitte på med eldre venner med bil
3. Alle barneskoler skal få opplæring i trafikksikkerhet med bruk av Eberg trafikkgård. Erfaringene med bruk av trafikkgården er gode, med tanke på å lære bort både trafikkregler og gode grunnholdinger i trafikken



### 3.2 Tiltaksplan, fysiske trafikksikkerhetstiltak

Ut fra målsetningen om å redusere antallet alvorlige ulykker med 30 % i løpet av planperioden, samt Miljøpakkens mål om 20 % reduksjon i det totale antallet ulykker i virkningsperioden, vil det være nødvendig med en målrettet innsats mot ulykkespunktene og – strekningene som er avdekket gjennom ulykkesoversikten.

Virkemidler for å oppnå målene vil være både konkrete fysiske tiltak, kombinert med tilpasninger av fartsnivået i tråd med 0- visjonen.

#### Aktuelle ulykkesreduserende tiltak

En rekke fysiske og trafikkreguleringsmessige virkemidler kan benyttes, og det er viktig å velge riktig tiltak ut fra forholdene. De fysiske tiltakene som benyttes er eksempelvis:

- **Ombygging av kryssområder:** Benyttes for å gi redusert hastighet, bedre siktforhold og kortere kryssingsavstander for fotgjengere. Type ombyggingstiltak kan blant annet være oppstramming av kjørefelt inn mot kryssområdene, samt ombygging til rundkjøring. Bruk av rundkjøringer reduserer spesielt de alvorlige ulykkene, ved at farten på trafikken reduseres – forutsatt at utformingen gir tilstrekkelig avbøying
- **Tilpasning av fartsgrenser ut fra konfliktgrad, i tråd med 0- visjonen**
- **Lysregulering av kryss og fotgjengeroverganger:** Bruk av lysregulering gir erfaringsmessig færre ulykker, og tydeliggjør kryssingspunkt for fotgjengere på en bedre måte enn fotgjengeroverganger. Bruk av lysregulering krever at mengden trafikk, enten motorisert trafikk eller kombinasjonen motorisert trafikk og kryssende myke trafikanter, er innenfor gitte grenseverdier, og må omsøkes til Statens vegvesen Vegdirektoratet

#### Vedlikehold og drift

Et godt vedlikeholdt vegnett for motorisert trafikk og myke trafikanter må prioriteres høyt. Dette gjelder både oppmerking, tydelig og riktig skilting, brøyting/ strøing og opprettholdelse av dekkestandarden på både gang/ sykkelveger og i kjørebanelen.

Brøyting og strøing er viktig for å ivareta sikkerheten for alle trafikantgrupper under vinterforhold, og innsatsen på dette området er spesielt viktig i forhold til å ivareta attraktiviteten ved å gå eller sykle også under vinterforhold.

Ivaretagelse av gode siktforhold, spesielt i kryssområder og ved kryssingspunkter for myke trafikanter, er et viktig bidrag til å sikre trafikksikkerheten. Dette er rimelige tiltak, men i perioder av vekstsesongen kan tilveksten av vegetasjon bli såpass stor at problemer kan oppstå. De ulike vegholderne har ansvaret for siktrydding langs de respektive veggene, mens private grunneiere er forpliktet til å ivareta siktforhold der vegetasjon på de enkelte eiendommene innvirker på forholdene ved offentlig veg.



### Forhold mellom reell og opplevd risiko i trafikken

Mange av trafikksikkerhetshenvendelsene som behandles av Trondheim kommune er knyttet til opplevd risiko i trafikken, siden mange av de ønskede tiltakene som spilles inn er knyttet til områder som er lite ulykkesbelastede.

Gjennom ulykkesstatistikken for Trondheim kommune kommer det også fram at myke trafikanter i barneskolealder generelt er lite utsatt for trafikkulykker i forbindelse med lek og ferdsel til og fra skolen. De fleste barn under 16 år som skades i trafikken, blir skadd som passasjerer i bil.

Det er imidlertid en nær sammenheng mellom den opplevde tryggheten ved ferdsel i vegnettet, og valg av transportmiddel. Dette kommer tydelig fram i forhold til ferdsel til skolen, ved at flere velger å kjøre sine barn dersom de ikke opplever det som trygt å ferdes til fots eller med sykkel.

Selv om hovedvekten av trafikksikkerhetstiltak må rettes inn mot avdekkede ulykkespunkter og – strekninger, må det også legges vekt på tiltak som har forebyggende effekt. Tilbakemeldingene fra FAU ved de ulike skolene kan i mange tilfeller avdekke et potensiale for ulykker som følge av observerte problematiske situasjoner som ellers er vanskelige å avdekke.

Opplevelsen av trygghet langs skoleveg er også viktig i forhold til å redusere kjøring til skolene for henting og bringing. Dersom elever i skolealder går eller sykler til skolen, vil dette ha både en opplærende og en helsemessig effekt, og en reduksjon av kjøring til skolene vil bedre trafikksikkerheten i skoleområdene og tilliggende veger.

Trondheim kommune ønsker derfor å jobbe bevisst både med både de avdekkede ulykkespunktene og – strekningene i kombinasjon med forebyggende tiltak, spesielt i tilknytning til skoleveg.

### Gjennomføring – prioritering av tiltak

Denne planen skal være en rullering av trafikksikkerhetsplan for trondheim kommune 2008-2011. En rullering medfører at tiltak i handlingsprogrammet går gjennom. De tiltak som er utført eller er under utføring tas følgelig ikke med. Nye tiltak som er belyst og vurdert som behov for gjennom skolevegsrapporten, tas med inn i handlingsprogrammet.

Det er ikke satt opp i noen form for prioritering/rangering av klasse av de forskjellige tiltakene. Det ble i forrige plan pekt på 2 måter å evaluere handlingsplanen på, og at begge elementene burde inngå i en evaluering av handlingsplanen.

1. Gå gjennom effekten av ulykkestallet og alvorlighetsgraden i kommunen.
2. Gjennomføringsgrad av tiltak i handlingsprogrammet 2008-2011

Ulykkestall og alvorlighetsgrad for Trondheim kommune i perioden 2008-2011 sett i forhold til perioden 2002-2005, er behandlet i del 1 av trafikksikkerhetsplanen 2012-2016.

Det er utarbeidet en oversikt over status på tiltak innenfor de 6 fokusområdene i forrige trafikksikkerhetsplan. Når det gjelder utbedring av skoleveg er majoriteten av foreslåtte/vedtatte tiltak enten utført eller er under planlegging med påfølgende utførelse.

De tiltakene som ikke er gjennomført, eller det er naturlig at videreføres i denne planperioden er implementert i handlingsprogrammet for trafikksikkerhetsplan 2012-2016. Videre er også innspill, som har blitt vurdert som aktuelle, gjort gjennom skolevegsrapport 2012, tatt med som tiltak i handlingsprogrammet.



## EVALUERING Handlingsprogram TS-plan 2008-2011

Hovedfokusområdene fra handlingsprogrammet fra TS- plan 2008- 2011 er evaluert med tanke på grad av måloppnåelse i planperioden. Her følger et kortfattet sammendrag av evalueringen av hvert enkelt hovedfokusområde. En detaljert evaluering av handlingsprogrammet er vedlagt planen (vedlegg 2).

### Sammenfattet vurdering av enkeltområdene

Hovedfokusområde	Hovedmål	Vurdering
Fartsreducerende tiltak	Gjennomføre fartsreducerende tiltak der dette er nødvendig ut fra trafikksikkerhetsvurdering	Handlingsprogram for fartsreducerende tiltak videreføres med små endringer. Det arbeides med å utforme en veileder for etablering av fartsdempende tiltak i busstraseer. Arbeidet har tatt lang tid, og det er naturlig at det videreføres som element/prosjekt i handlingsprogrammet for fartsreducerende tiltak.
Utbedring av ulykkespunkt/ strekninger	Redusere antall ulykkespunkt og -strekninger i Trondheim kommune med 30 %	Definisjonen for ulykkespunkt og - strekninger har i løpet av siste planperiode blitt endret. Fra forrige definisjon, der 4 ulykker på 4 år, er det nå 4 ulykker på 5 år. Dette medfører at en får flere ulykkespunkt i perioden 2007-2011 enn for forrige periode, og er således ikke direkte sammenlignbar.
Utbedring skoleveg (ivareta barn og unges sikkerhet)	Gjennomføre tiltak som sikrer trygg ferdsel langs barn og unges skoleveg	<p><i>Prioriterte tiltak/prosjekter</i></p> <p>Av totalt 20 prioriterte og konkrete tiltak/prosjekter er 5 prosjekter/ tiltak ferdigstilt, mens 11 prosjekter/tiltak delvis er gjennomført/ under oppstart. De fleste av disse 11 prosjektene/ tiltakene vil søkes ferdigstilt i løpet av planperioden 2012-2016. De øvrige 4 prosjektene/ tiltakene vil videreføres i ny handlingsplan. Mindre sikkerhetstiltak, samleposten, er fast i hver handlingsplan.</p> <p><i>Uprioriterte tiltak/prosjekter</i></p> <p>Det har i planperioden 2008-2011 vært 36 uprioriterte prosjekter i handlingsprogrammet for utbedring av skoleveg (barn og unges sikkerhet). Fortau langs Uglavegen var i utgangspunktet et uprioritert tiltak, men ble i forbindelse med vedtaket av trafikksikkerhetsplanen løftet inn i listen over prioriterte tiltak.</p> <p>10 av tiltakene er gjennomført i planperioden, mens 7 av tiltakene er strøket av listen pga endringer i trafikksituasjon som har ført til behov for tiltak har falt bort. 9 av prosjektene er delvis gjennomført/under oppstart eller</p>





## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



		<p>ivaretas av andre større prosjekter, og søkes ferdigstilt i løpet av kommende planperiode. 10 av prosjektene videreføres til nytt handlingsprogram for trafikksikkerhet.</p> <p><i>Kommentar:</i> <i>Bakgrunnen for at mange av de prioriterte og ikke prioriterte prosjektene ikke har blitt gjennomført, er at regulering i mange tilfeller har vært nødvendig. Fram til Miljøpakken for transport ble iverksatt, var det også mangel på midler til gjennomføring av større tiltak.</i></p> <p><i>En del av punktene fra forrige handlingsprogram er heller ikke lenger nødvendige å gjennomføre på grunn av endrede forutsetninger i omkringliggende område. Dette gjelder for eksempel bygging av fortau i Peder Myhres veg, der nytt vegsystem på Ranheim øst endrer transportsystemet i betydelig grad.</i></p>
Opplæring og informasjonstiltak (adferdsrettede trafikanttiltak)	Sikre at spesielt barn og unge utvikler holdninger og adferd som gjør dem til ansvarlige trafikanter	Tiltak innenfor dette området har i liten grad blitt gjennomført. Bakgrunnen er hovedsakelig uavklarte ansvarsforhold
Drift og vedlikehold	Sikre et vedlikehold og driftsnivå som ivaretar framkommelighet og oversiktighet i trafikksystemet for alle grupper	Punkter som ikke er gjennomført, og der det fortsatt er behov for utbedringstiltak eller videreføring tas inn i nytt handlingsprogram
Fysisk planlegging	Sikre utforming av trygge trafikksystemer i forbindelse med planleggingen av alle typer utbygginger	Trafikksikkerhet er sterkt vektlagt i reguleringsplanlegging og byggesaksbehandling



Forslag til

# Handlingsprogram TS-plan 2012-2016

1. UTBEDRING AV ULYKKESPUNKTER- OG STREKNINGER
2. UTBEDRING AV SKOLEVEG (BARN OG UNGENS SIKKERHET)
3. OPPLÆRING OG INFORMASJONSTILTAK (ADFERDSRETTEDE TRAFIKANTILTAK)
4. FARTSREDUSERENDE TILTAK
5. DRIFT OG VEDLIKEHOLD
6. FYSISK PLANLEGGING

## UTBEDRING AV ULYKKESPUNKTER- OG STREKNINGER

Tiltaks-gruppe	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentarer
Planarbeid	Kryssutbedringer i generelt i ulykkespunkt/strekninger. Det settes i gang et arbeid med ”tiltaksutredning” for kryssutbedringer.	Planperioden	SVV/ TK/ STFK	Prosjektet tas med i TS-gruppa i MP. Det vil jobbes særskilt med tiltak for utbedring av ulykkespunkt/ulykkesstrekninger
Utbedring ulykkespunkt	Gjennomføring av sykkelveginspeksjoner	Planperioden	SVV/TK	Søkes gjennomført regelmessig og ved behov.
Nytt ulykkespunkt	Rundkjøringen Strindvegen/ Dybdahls veg/ T.Bratts veg	Planperioden	TK/SVV	
Utbedring ulykkesstrekning	E6 -Elgeseter gt. Kryssutbedringer	Planperioden	SVV	Bestilling – utredning/arbeid igangsettes i planperioden
Utbedring ulykkesstrekning	Midtbyen Gatebruksplan	Planperioden	TK/SVV	Prosjektarbeid (planfase) pågår, fortsetter i planperioden
Utbedring ulykkesstrekning	E6- Innherredsvegen Miljøgate		TK/SVV	
Utbedring ulykkespunkt	Steinanvegen/Loholt allé Kryssutbedring		TK	Utfordrende i forhold til teknisk løsning.
	Sykkelvegstrategi/ utbedring av trafikkfarlige punkter/strekninger på hovedruter		TK/SVV	Sykkelstrategi under utarbeidelse. Ferdig 2012
Driftstiltak	Signalanlegg Utbedring mht.	Fortløpende/	SVV	



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	trafikksikkerhet.	årlig sum		
	Opprette samarbeidsgruppe med tema signalanlegg mellom kommunen og Statens vegvesen.	Hele perioden	TK/SVV	
Overvåking / kontroll	Overvåking av ulykkesbelastede punkt og strekninger	Hele perioden	politiet	
Analyser	Ulykkestallene er nå tilgjengelig for kommunen. Arbeidet videreføres og det utarbeides en mal for årlig rapport om trafikkulykkesituasjonen/-utviklingen i Trondheim.	Hele perioden	TK/SVV	Samarbeide med Miljøenheten om innhenting av tall fra St. Olavs en mulighet. Ressursbehov og ansvarsfordeling må avklares.

**UTBEDRING AV SKOLEVEG (BARN OG UNGES SIKKERHET)**

**NYE prosjekter er markert med gult, hvite er videreført fra forrige handlingsprogram. Tiltakene er ikke oppført i prioritert rekkefølge**

Tiltak	Tids-ramme	Ansvar	Kommentar	STATUS
Mindre trafikksikkerhetstiltak: Fartsdempere, skilt, mindre fysiske tiltak	Årlig	TK – BU	Fast årlig avsatte midler Her ivaretas de innspill som fremkommer gjennom skolevegsrapporten og som vurderes som aktuelle for gjennomføring/etablering i planperioden. I tillegg kommer enkeltstående tiltak i forbindelse med generelle publikumshenvendelser.	FAST POST
Selsbakkvegen – fortau forbi trikk.	2012-2016	TK	Behov utredes, tiltak foreslås tatt med i handlingsplan for neste periode. (Utvikling av området?)	VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Barnehager/ Skoler	2012-2016	TK	Vurdering av hente- bringearealer – manglende og eksisterende. Vurdere tiltak til utbedring der det er behov.	NYTT prosjekt
Kryss Bromstadv./ Brøsetv. – sikring av kryssingssted. Langsiktig og kortsiktige tiltak	2012-2016	TK	Straktiltak gjennomført. Ytterligere sikring vurderes. Punkt for Safe Zone. Større omlegging/ regulering vil vurderes i tilknytning til utbygging av ny bydel Brøset.	VIDEREFØRES (foreløpig) I NY HANDLINGSPLAN, mht rekkefølgebestemmelser BRØSET
Sandbakkv. – fortau (900m)	2012-2016	TK	Videreføres som aktuelt prosjekt nytt handlingsprogram.	VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Ilakrysset – lysregulert fotgjengerfelt	2012-2016	TK/SVV	Status/behov – løst i forbindelse med bygging tunnel	
Jarlsborgv. – fortau (500m)	2012-2016	TK	Videreføres som aktuelt prosjekt i nytt handlingsprogram.	VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Rye - kommunale veger – fortau (deler)	2012-2016	TK	Status ikke avklart	VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Spondal til Høyemslie – g/s-veg (1250m). Deler er bygget	2012-2016	TK/SVV		VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Sollunda og Skolvollen – g/s-veg (1000m)	2012-2016	TK		VIDEREFØRES I NY HANDLINGSPLAN
Reppevegen –	2012-	TK	Tas med videre	VIDEREFØRES I



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



fortau	2016			NY HANDLINGS-PLAN
Reppevegen – øvre del: Fortau og fartshumper	2012-2016	TK	Rekkefølgekrav? i forbindelse med regulering tverrforbindelse.	VIDEREFØRES I NY HANDLINGS-PLAN
Nytt lyskryss Innherredsvn/-Tunvn	2012-2016	TK/SVV	Behov og mulighet for avklaring må avklares i he	
Utbedring undergang Byåsveien v/Åsveien skole	2012-2016	TK	På venteliste – delvis behandlet i TS-gruppe MP, ansvar SVV	VIDEREFØRES I NY HANDLINGS-PLAN
Rv 707 Høstadvorsen og Stormyra idrettsplass – g/s-veg (900 m)	2012-2016	SVV	Status uendret fra forrige TS-plan	VIDEREFØRES I NY HANDLINGS-PLAN
Rv 707 Strekingen Rye – Klefstadbekken – fortau/g-s veg (1300m)	2012-2016	SVV	Status uendret fra forrige TS-plan	VIDEREFØRES I NY HANDLINGS-PLAN
Uglavegen – fortau (1250 m)	2012-2016	TK	Bygging startet 2010. Deler fullføres sommer 2012. Reguleringsprosess startet 2012. Forventer restart bygging resterende del fortau 2014 avhengig av tilskudd. Prioritert prosjekt av Bystyret gjennom vedtak av TS-planen 2008	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Buenget – fortau (delstrekning)	2012-2016	TK	Reguleringsprosess igangsettes 2012. Mulig etablering av fortau i planperioden.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Ladehammerv. - fortau	2012-2016	TK	Noe utbedring gjennomført 2011. Fortau reguleres 2012/2013. Fremdrift for bygging ikke fastsatt.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Bregnevegen - fortau	2012-2016	TK	Tilskudd fra Aksjon skoleveg 2012. Ny reguleringsplan utarbeides 2012/2013. Fremdrift for bygging ikke fastsatt.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Ringvålvegen, Ringvål – fortau	2012-2016	TK/SVV	Forsinket på grunn av at frivillig grunnavståelse ikke ble oppnådd. Regulering igangsatt 2012. Bygging fortau i løpet av planperioden.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Asbjørnsens gt./Tyholtv. – fortau og kryssutbedring	2012-2016	TK	Reguleringsplan vedtas 2012. Bygging fortau i løpet av planperiode2012-2015. Avhengig av fordeling midler.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Havsteinbakken , nedre del - fortau	2012-2016	TK	Reguleringsprosess igangsatt 2012. Bygging fortau i løpet av planperiode2012-2015.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Kong Inges gt. fortau		TK	Reguleringsplan vedtas 2012. Antar byggestart i løpet av planperioden, avhengig av tilskudd.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Roald Amundsens veg. – fortau Elsterparken (200m)		TK	Reguleringsprosess igangsettes ilø 2012.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Snarvei fra Prestegårdsjordet til Berg skole	2012-2016		Mye benyttet snarveg, bør utbedres/formaliseres	Eiendomsforhold/ reguleringsbehov/ vedlikehold – flere ting må avklares
Strekningen Bratsberg skole – Trondset (FV 885/ FV 887)	2012-2016		Behov for etablering av gang- og sykkelveg med belysning på strekningen	Verbalforslag fra Frp i byutviklingskomiteen
Deler av Vestre Rosten	2012-2016		Mangler fortau, parkering i gaten gir uoversiktlige forhold Fortau delvis regulert. Vurdere forlengelse og parkeringsregulerende tiltak	
Krysset Ranheimsvegen/ Grilstadvegen	2012-2016		Høyt fartsnivå, spesielt tungtrafikk til Grilstadfjæra Etablere fartsdempingstiltak i krysset. Vurdere i forhold til reguleringsplan for kryssløsning i prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal	
Forhold langs Jakobslivegen	2012-2016		Manglende vedlikehold av fortau/oppmerking. Manglende fortau langs vestsiden av Jakobslivegen. Jakobslivegens status som forkjørsvog oppfattes som bidragsytende til høyt fartsnivå	Prioritere Jakobslivegen i forhold til vedlikeholdstiltak/oppmerking. Etablere fortau vil bedre forholdene, men vil kreve reguleringsprosess. Forkjørsvogstatus, vurdere i samråd med Politiet/ Statens vegvesen.
Krysset Anders Wigans veg/ Dalgårdvegen	2012-2016		Fotgjengeroverganger og fullføring av fortau mangler	
Kryssingspunkt ved Magnus	2012-2016		Fotgjengere mangler plattform på	



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Åldstedts veg			sørsiden av vegen ved kryssingspunktet	
Strekning fra Sigurd Jorsalfars veg til Eberg skole	2012-2016		Glatt veg på vinterstid. Fortau på feil side av vegen i forhold til skolen Bedre vintervedlikehold, regulere og bygge fortau på strekningen	
Brøsetvegen, strekningen fra Jonsvannsvegen til Sigurd Jorsalfars veg	2012-2016		Høyt fartsnivå i vegen Vurdere fartsgrenser og mulighet for fartsdempende tiltak	
Fossegrenda, Leirfossvegen	2012-2016		Generelt: Utkjøring fra tungtrafikkbedrifter, dårlig skilting, mye høy fart Krysset Leirfossvegen – Hornebergvegen. Krysset Leirfossvegen - Fossegrendvegen	Sikre kryssene på strekningen. Nedsatt fartsgrense.
Klæbuvegen – overgang  Klæbuvegen. v/ Dalsaunveien	2012-2016		Stor trafikk v/butikk, mange forstyrrende elementer i trafikkbildet  Kryssing, økt trafikk etter at bom ble fjernet	Ønsker fartshumper inn mot fotgjengerovergangen. Bom under Omkjøringsveien skal reetableres.
Strekning langs vegen mot Skjetlein vgs	2012-2016		Manglende fortau og belysning	
Gangsti til skolen fra Bunnpris	2012-2016		Manglende belysning, mørklagt om vinteren	Ønske om belysning fra FAU/skolen
Henrik Mathisens veg	2012-2016		Smalt fortau, høyt fartsnivå og busstrase.	Vurdere utvidelse av fortau innen eksisterende vegareal eller med regulering
Strekning langs Tyholtvegen	2012-2016		Høyt fartsnivå, ønsker heltrukne fartsdempere og innsnevring av vegbane. Ønsker opphøyd fotgjengerovergang ved kryss Asbjørnsens gate. <b>Mangler fortau fra Aleksander Kiellands gate til Festningsgata.</b> Siktrydding nødvendig i flere kryss pga forvokst vegetasjon.	Vurdere tiltak i sammenheng med praksis for fartsdemping i kollektivtrase. Vurdere utbedringer i forbindelse med reguleringsplan Tyholtvegen/Asbjørnsens gate
Spongdal til Høyemslie	2012-2016		Trafikken økt vesentlig. Behov for gang/sykkel - veg	Foreta trafikkteiling, vurdere tiltak og kostnader
Sollunda og Skolvollen	2012-2016		Dårlig sikt ved Skolvollen. Boligområde etablert uten gang/sykkel veg	Berg bør fjernes og gang/sykkelveg vurderes
Området rundt krysset	2012-2016		Manglende fortau mot nord. Skrånende fortau sør for krysset. Mangelfull sikt pga	Ønsker bygging av nytt fortau samt



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Litavegen/ Nedre Stavsetvegen			p- plass for midl. barnehage	utbedring av eksisterende. Flytting av midl. parkeringsplasser for bedring av sikt
Kryssingspunkt Utleirvegen mellom Gimlevegen og Yggdrasilsvegen	2012-2016		Ved opparbeidelse av turdrag vil dette bli et naturlig kryssingsted. Ønsker over- eller undergang her. Denne vil også lede kryssende barn til sørsiden av Steinanvegen, som har bedre fortau enn nordsiden.	Mulighetene for etablering av overgang vurderes i sammenheng med plan for turdraget.
Krysset Utleirvegen-Steinanvegen.	2012-2016		Krysset oppleves som utflytende, med høyt fartsnivå. Trafikkmengdene på tilfartene er store spesielt om morgenen med kødannelse i Utleirvegen og Steinanvegen. Ønsker etablering av rundkjøring for å senke fartsnivået og for å bedre kryssingsmulighetene.	Utforming av kryssområdet må vurderes nærmere i samarbeid mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune.
Osvegen, manglende gangveg	2012-2016		Mangler forbindelse for fotgjengere mellom Dolpavegen og Fjordgløttvegen	Etablere gangveg, vil avlaste uoversiktlig kryssområde
Ringvålvegen på strekning fra Lundåsen og vestover	2012-2016		Mangler fortau, uoversiktelige kryss, ønske om redusert hastighet	Vurdere tiltak for utbedring av situasjonen for myke trafikanter

### OPPLÆRING OG INFORMASJONSTILTAK (ADFERDSRETTEDE TRAFIKANTILTAK)

Tiltaksgruppe	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentarer
Trafikk-opplæring i grunnskole/ barnehage	Kommunen som skole- og barnehageeier skal anmode enhetslederne om å legge til rette for trafikkundervisning iht. fastlagte planer	Planperioden	Trygg Trafikk (TT)/ TK	Rektormøtet er en viktig arena. TK ved Byutvikling stiller til disposisjon ressurser med tanke på koordinering, og som teknisk arrangør





## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	Alle grunnskoler i Trondheim skal ha trafikkopplæring inn i sine årsplaner jfr. nye læreplanmål (bistand fra Trygg Trafikk).	Planperioden	TK / TT	TK ved Byutvikling stiller til disposisjon ressurser med tanke på koordinering, informasjon evt som teknisk arrangør
	Etablere et nettverk av kontaktlærere på området trafikk på hver skole.	Planperioden	TK, skole	
	<b>Informasjon og koordinering ressurser gjennom deltakelse på rektormøter jevnlig</b>	Planperioden	TK/ SVV	Forutsetter samarbeid med private og offentlige trafikksikkerhetsaktører
	Etablere trafikkontakter på barnehagene	Planperioden	TK	Få tid i møter der pedagogiske ledere møtes.  Informasjon, koordinering og katalysatorvirksomhet
	Kurs for ansatte i barnehagen og skoleverket. Kursene har til hensikt å motivere for trafikkopplæring og gi den enkelte kompetanse til å drive slik opplæring på sitt nivå. Et viktig delmål vil være at minimum to personer fra hver enhet har deltatt på kurs. Disse vil etter hvert kunne bistå kolleger på egen arbeidsplass. For grunnskolen vil kontaktlærere for trafikkopplæring bli prioritert.	Planperioden	TT	
	Gå til skolen- kampanje som ledd i FYSAK-prosjektet. Ledsages av trafikkopplæring og gå -kurs før selve konkurranseuka.	Hele perioden	TK/ TT	Fysak – gjennom hele året, ikke bare fokus i kampanjeperioder.
	Sykelopplæring i mellomtrinnet gjennomført ved EBERG- Trafikkgård.	Hele perioden	TK/SVV/ TT	
	Utarbeide informasjon/kampanjer for å få ned antall foresatte og andre som	Hele perioden	TK samarbeid BU/Miljø/	



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	kjører til skole. Samarbeid med FYSAK- prosjektet.		Oppvekst	
	Opprette foreldreinvolvering i gå til skolen- kampanjer.	Hele perioden	TK	
Sikkerhets-utstyr	Bil: Gjøre tilgjengelig informasjon om barnesikring i bil ved fødeavdelingen på St. Olav og ved helsestasjonene, jfr. pkt.5  Sykkel: Øke bruken av sykkelhjelm  Oppfordre sykkelleverandører til å selge sykler med lys Fotgjengere: Øke tilgjengelighet til reflekser	Hele perioden	TK/ TT	
Overvåkning og kontroll	Aksjon skolestart samt oppfølging gjennom skoleåret. Lys på sykkel	Hele perioden	Politiet	
Diverse tiltak	Opprette tverrfaglig gruppe som følger opp, reviderer og setter i verk tiltak	Hele perioden	TK	

### Forslag årsplan – delmål/satsningsområder opplæring og informasjonstiltak

*Overordnet mål: Å styrke og øke kompetansen og bevisstheten i forhold til trafikksikkerhet hos personell i barnehagene og grunnskolene i Trondheim.*

Trondheim kommune ved byutvikling stiller som teknisk arrangør og tilrettelegger for møter med nøkkelpersonell i barnehagene og skolene. Aktører som Trygg trafikk forutsettes trukket inn i arbeidet for å informere om tilgjengelig undervisningsmateriell og løsninger som kan benyttes i de enkelte barnehagenes og skolenes arbeid.



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Undervisningspersonellet er de som har de beste forutsetningene til å nå sine egne elever og barnehagebarn, men bistand til arbeidet fra Trondheim kommune ved byutviklingsområdet, Statens vegvesen og Trygg trafikk vil ha en viktig funksjon som katalysator i arbeidet.

For å sikre at alle nivåer i barnehage og skoleverket nås innen prosjektperioden, foreslås en tidsplan for satsing mot de enkelte områdene:

Delmål	Kommentar	Tidsplan
Bedre informasjon og bevissthet om trafikksikkerhet i barnehagene i kommunen	Søkes oppnådd med å avholde møte der nøkkelpersonell fra kommunens barnehager og skoler deltar.  Ønske om å etablere nettverk av trafikksikkerhetskontakter i barnehagene.  Forutsetter samarbeid med Trygg trafikk, eventuelt andre aktuelle aktører.	2013- 2013 (Eventuelt flere runder i perioden)
Adferdsrettede trafikanttiltak rettet mot barn i grunnskolealderen, med spesiell vekt på avgangselever fra ungdomskolen	Økt fokus søkes oppnådd med deltakelse på rektormøter for grunnskolen.  Alle barneskoler oppfordres til å benytte tilbudet om å bruke trafikkgården på Eberg.  Ungdomskolene oppfordres til å legge vekt på trafikksikkerhetsundervisningen før elevene når den kritiske alderen 16 år, rett før ”Trollvegg”-problematikken inntreffer.	2013- 2016
Adferdsrettede tiltak for å redusere moped/ scooter- ulykker	For elevene i avgangsklassen på ungdomskolen søkes økt bevisstgjøring spesielt i forhold til rollen som motorisert trafikant som fører av moped/ scooter.  Jenter har en spesielt uheldig ulykkesutvikling, og må vies ekstra oppmerksomhet.  Arbeidet må både fokusere på adferd, kjøretøy (trimming) og rus.  Aktuelle samarbeidspartnere: STFK, politiet, Statens vegvesen, trafikkskolene, Trygg trafikk.	2013- 2016 (En runde per år i perioden)



--	--	--

## FARTSREDUSERENDE TILTAK

Tiltaks-gruppe:	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentar
Planarbeid	Utarbeide fartssoneplan for Trondheim inkl. avklaring av type fartsdempende tiltak.  Aktuelle områder som bør vurderes mht. fartsreduksjon er: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elgeseter gate</li> <li>• Innherredsvegen (etter utbygging E6-øst)</li> <li>• Kommunalt hovedvegnett</li> </ul>	Planperioden	TK/SVV	
Planarbeid	Utarbeide policy for etablering av fartsdempende tiltak i busstraseer	Planperioden	TK	Er under arbeid. Ferdigstilles i planperioden.
Fysiske	Gjennomføre fartssoneplanen.	Planperioden	TK/SVV	
Fysiske	Kontroll av fartsdempende tiltak	Planperioden	TK/SVV	Gjennomgående kvalitetskontroll i siste ledd
Overvåking og kontroll	Overvåking av strekninger med høyt fartsnivå, eller med stor gang- og sykkeltrafikk	Hele perioden	politiet	
Informasjon/kampanjer	Informere om bakgrunn for og gjennomføring av fartssoneplan.	Planperioden	TK	

## DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Tiltaksgruppe:	Tiltak:	Tidsramme	Ansvar:	Kommentarer
Gang- og sykkelveger	Tilfredsstillende dekkevedlikehold, dvs: Generelt vedlikehold i henhold til definert standard for kommunale veger.  For hovedruter gjelder standard i henhold til Håndbok 111	Hele perioden	TK	Økt behov– kartlegging standard m vintervedlikehold, drift og dekkevedlikehold



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Fartsdempende tiltak	Opprettholdelse av tilfredsstillende funksjon på fartsdempere	Hele perioden/TK	Kartlegging fartsdempende tiltak igangsatt høsten 2012  Bedre kontrollrutiner for legging/ etterkontroll innføres
Skilting	Oppgradering i forhold til nye skilt og forskrifter og vedlikeholdsbehov for skilt med stor trafikksikkerhetsverdi	Hele perioden/TK	
Oppmerking	Opprettholde tilfredsstillende standardkrav for gangfelt med trafikksikkerhetsmessig betydning. Gangfelt og stopplinjer prioriteres	Hele perioden/TK	Kartlegge antall gangfelt, plassering, standard, type, tilstand – vedlikeholdsplan – prioritering  Registrering startet sommer 2012 i sentralt byområde
Vegetasjonskontroll og siktforbedring	Opprettholde tilfredsstillende standard i kryss, ved g/s-underganger og ved skoler	Hele perioden/TK	Viktige skolevegtruter og kryssområder må
Vintervedlikehold	For hovedvegnett for sykkel; i tillegg til brøyting skrapes mellom snøfall for å sikre reell framkommelighet med sykkel.  Økt beredskap for brøyting på skoleveg pga. dårlig sikring av skoleveg	Hele perioden/TK	Oppfølging - Krav til kontraktører
Strøing	Opprettholde tilfredsstillende standard for strøing i henhold til Håndbok 111	Hele perioden/TK	
Renhold	Hovedvegnett for sykkel prioriteres ved vårfeing	Hele perioden/TK	
Rassikring	RV 715 Flakk – Ila	Ramme under utredning	SVV

### FYSISK PLANLEGGING

Tiltaksgruppe	Tiltak	Tidsramme/ Kostnads- anslag	Ansvar	Kommentar
Planlegging	Innarbeide trafikksikkerhet i plan- og byggesaksbehandling.	Hele perioden	TK	
	Ta i bruk Håndbok 222 ”Trafikksikkerhetsrevisjon av veg- og trafikkanlegg”	Hele perioden	TK	



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	ifm. fysisk planlegging.			
	Vurdere kjøreruter for moped som øker sikkerheten for denne trafikantgruppen.	Planperioden	TK/ politiet	Vurdere behov/ mulige konflikter
	Utarbeide kriterier for definering av "sikker sone" ved 2 barneskoler. Oppfølging andre skoler	Planperioden	TK	Arbeid oppstartet sommer 2012

### Vedlegg

Vedlegg 1: Skolevegrappport 2012

Vedlegg 2: Detaljert evaluering, handlingsprogram for TS- plan 2008- 2011

Vedlegg 3: Ulykkespunkt i Trondheim, oversikt

Vedlegg 4: Ulykkespunkt sentralt byområde

Vedlegg 5: Oversikt over ulykkesstrekninger i Trondheim kommune



## Vedlegg 2: Detaljert evaluering av handlingsplan for TS- plan 2008- 2011

## FARTSREDUSERENDE TILTAK

Tiltaks-gruppe:	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentar
Planarbeid	Utarbeide fartssoneplan for Trondheim inkl. fartsdempende tiltak.  Aktuelle områder som bør vurderes mht. fartsreduksjon er: <ul style="list-style-type: none"><li>• Midtbyen</li><li>• Elgeseter gate</li><li>• Innherredsvegen (etter utbygging E6-øst)</li><li>• Kommunalt hovedvegnett</li></ul>	Planperioden	TK/SVV	Fartssoneplan utarbeides i sammenheng med vegnettsplan for Trondheim.  Arbeidet er påbegynt, og videreføres i planperioden.
Fysiske	Gjennomføre fartssoneplanen.	Planperioden og videre	TK/SVV	Fartssoneplanen er ikke utarbeidet, men fartsgrensene er endret på en rekke strekninger i henhold til blant annet ulykkessituasjon.  Dette gjelder også Midtbyen, som fikk fartsgrense 40 km/t i planperioden.
Overvåking og kontroll	Overvåking av strekninger med høyt fartsnivå, eller med stor gang- og sykkeltrafikk	Hele perioden	Politiet	Politiet gjennomfører kontroller ut fra tilgjengelig kapasitet
Informasjon/kampanjer	Informere om bakgrunn for og gjennomføring av fartssoneplan.	Planperioden	TK/ SVV/ Politiet mfl.	Må gjennomføres i forbindelse med gjennomføring av fartsgrenseplan. Statens vegvesen, politiet og Trygg trafikk aktuelle samarbeidspartnere



UTBEDRING AV ULYKKESPUNKT/STREKNINGER

Tiltaks-gruppe	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentarer
Planarbeid	Utbedringsarbeid for ulykkespunkt/strekninger. Det settes i gang et arbeid med ”tiltaksutredning” for kryssutbedringer.	Planperioden	SVV	Ikke gjennomført organisert arbeid i planperioden, men flere punkt er utbedret/planlagt utbedret  TS- gruppa i MP må ta tak i dette i neste planperiode og jobbe særskilt med forslag til tiltak for utbedring av ulykkespunkt/ulykkesstrekninger
	Gjennomføring av sykkelveginspeksjoner	Planperioden	SVV/TK	Usikkert omfang på gjennomføring i planperioden  Videreføres i neste planperiode
	Rampe Kolstadvegen/ Nedre Flatåsveg  Oppmerking/Rundkjøring	Planperioden	TK	Midler avsatt gjennom TS-prosjekter overført til prosjekt kollektivfelt/rundkjøring  Under gjennomføring per august 2012
	Kong Øysteins veg/Tyholtvegen, bygging av rundkjøring	Planperioden	TK/SVV	Etablering av rundkjøring ikke mulig å gjennomføre grunnet blant annet tekniske krav. Punktet videreføres ikke i neste planperiode, da det ikke er et ulykkespunkt ihht ny definisjon. (2007-2011)
	Utleirvegen/ Othlienborgv. rundkjøring	Planperioden	TK/SVV	Forslag om kryssutbedring diskutert, men SVV har ikke avklart hva som bør gjøres
	E6 -Elgeseter gt. Kryssutbedringer	Planperioden	SVV	Ikke gjennomført – ivaretas gjennom prosjekter i Elgesetergt. (utbygging/superbuss etc) Videreføres i neste planperiode
	Midtbyen Ny gatebruksplan	Planperioden	TK/SVV	Uavklart status og gjennomføring – videreføres i ny planperiode
	E6- Innherredsvegen Miljøgate		TK/SVV	Prosjekt under arbeid Videreføres.





## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	Haakon VII'S gt. Ombygging (tilskudd fra næringslivet)		TK/SVV	GJENNOMFØRT, ferdig 2011
	Bromstadvegen/ Brøsetvegen  Lysregulering/ombygging		TK	Ikke gjennomført, må vurderes ifm. utbygging Brøset.  Vurderer etablering av mindre fysiske tiltak. Utgår i ny periode, ikke definert som ulykkespunkt ihht ny definisjon (periode 2007-2011)
	Torbjørn Brattsveg/Nardovegen/ Fiolsvingen - lysregulering		TK	GJENNOMFØRT
	Steinanvegen/Loholt allé Kryssutbedring		TK	Ikke avklart løsning under planperioden - videreføres
	Sykkelvegstrategi/ utbedring av trafikkfarlige punkter/strekninger på hovedruter		TK/SVV	Sykkelstrategi under utarbeidelse. Ferdig 2012
	Skovgård - kryssutbedring		SVV/TK	Noe gjennomført. Ferdig 2012.
Driftstiltak	Signalanlegg Utbedring mht. trafiksikkerhet.	Fortløpende/ årlig sum	SVV	Videreføres.
	Opprette samarbeidsgruppe med tema signalanlegg mellom kommunen og Statens vegvesen.	Hele perioden	TK/SVV	Videreføres. Delvis gjennomført, men ikke faste møter/fora.
Overvåking / kontroll	Overvåking av ulykkesbelastede punkt og strekninger	Hele perioden	Politiet	Videreføres
Analyser	Ulykkestallene er nå tilgjengelig for kommunen. Arbeidet videreføres og det utarbeides en mal for årlig rapport om trafikkulykkesituasjonen/-utviklingen i Trondheim.	Hele perioden	TK/SVV	Sterkere fokus – ønske også om tilgang til data fra St Olavs hospital. Ansvar må avklares  TK mottar ulykkesdata fra SVV årlig



## UTBEDRING AV SKOLEVEG

## PRIORITERTE ANLEGG

Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentar	STATUS
Mindre trafikksikkerhets-tiltak: Fartsdempere, skilt, mindre fysiske tiltak	Årlig	TK – BU	Faste årlig avsatte midler. Her ivaretas de innspill som fremkommer gjennom skolevegsrapporten og som vurderes som aktuelle for gjennomføring/etablering i planperioden. I tillegg kommer enkeltstående tiltak i forbindelse med generelle publikumshenvendelser.	FAST POST
Uglavegen – fortau (1250 m)		TK	Bygging startet 2010. Første parseller fullføres sommer 2012.  Reguleringsprosess for videre trase startet 2012. Re- start bygging resterende del fortau avhengig av tilskudd. Prioritert prosjekt av Bystyret gjennom vedtak av TS- planen 2008	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Industrivn/ Johan Tillers v Lysregulering	2008-2011	TK/SVV	Oppstramming geometri i krysset gjennomført 2010/2011. Etablering prøveprosjekt Safezone- overgang. Forkjøringsregulering av Industrivegen.	GJENNOMFØRT
Selsbakkvegen – fortau forbi trikk.	2008-2011	TK	Behov utredes, tiltak foreslås tatt med i handlingsplan for neste periode.	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS-PROGRAM
Svenskjordet – g/s-veg	2008-2011	TK/SVV	Inngår i utbygging av E6 Trondheim – Stjørdal. Ferdigstilles i planperioden 2012-2016	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Olav Duuns veg – vurdere stenging (ønsker fortau)	2008-2011	TK	Reguleringsplan fortau vedtas 2012. Bygging fortau i løpet av planperiode 2012-2016.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Buenget – fortau (bygges etter at fjernvarmeledning er lagt 2007 – avhengig av grunnavståelse)	2007/2008	TK	Grunnavståelse ble ikke gitt – behov for reguleringsplan. Reguleringsprosess igangsatt 2012. Mulig start etablering av fortau i planperioden – avhengig av tildeling av midler.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Selsbakkvegen – sikring fotgjengere/ ny undergang jernbane	2007/2008	TK	Lysregulering etablert.	GJENNOMFØRT
Roald Amundsens veg/Møllebakken – lysregulert fotgjengerfelt	2008-2011	TK	Lysregulering etablert.	GJENNOMFØRT



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Husebyvegen – Søndre Husebytn - fortau	2008-2011	TK	Reguleringsplan vedtas 2012. Bygging fortau i løpet av planperiode2012-2016.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Olav Engelbrektssons alle/ Sjømannsvn. – lysregulert gangfelt/ evt. 40km/t m/opphøyd gangfelt	2008-2011	TK	Tiltak utføres planperioden 2012-2016. Kriterier ikke oppfylt mht lysregulering. Fartsreduksjon og opphøyde overganger vurderes som aktuelt tiltak. Høringsrunde gjennomført.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Ladehammervn. - fortau	2008-2011	TK	Noe utbedring gjennomført 2011. Fortau reguleres 2012/2013. Fremdrift for bygging ikke fastsatt.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Nardobakken – utbedret fortau	2008-2011	TK	Ivaretas av annen regulering, private planer, rekkefølgekrav.	GJENNOMFØRES I TILKNYTNING TIL PÅGÅENDE REGULERING/ UTBYGGING
Bregnevegen - fortau	2008-2011	TK	Tilskudd fra Aksjon skoleveg 2012. Ny reguleringsplan utarbeides 2012/2013. Fremdrift for bygging ikke fastsatt.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Gamle Osloveg – lysregulering/ evt. hastighetsreduksjon og hevede gangfelt	2008-2011	TK	Gjennomført redusert hastighet og humper. Kriterier for lysregulering ikke oppfylt (Vegkryss Gamle Osloveg-Havstadvegen)	GJENNOMFØRT
Ringvålvegen, Ringvål – fortau	2008-2011	TK/SVV	Forsinket på grunn av at frivillig grunnavståelse ikke ble oppnådd. Regulering igangsatt 2012. Bygging fortau i løpet av planperioden.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Fossestuvegen – lysregulert fotgjengerfelt	2008-2011	TK	Kriterier for lysregulering ikke oppfylt. Gjennomført diverse fysiske tiltak; nedsatt fart, utbedret belysning og fartsdempende tiltak 2010	GJENNOMFØRT
Asbjørnsens gt./ Tyholtvn. – fortau og kryssutbedring	2008-2011	TK	Reguleringsplan vedtas 2012. Bygging fortau i løpet av planperiode2012-2016. Avhengig av tildeling midler	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Sørbruvn.- Ditlev Bloms v. – fortau (deler av strekningen)	2008-2011	TK	Gjennomført i forbindelse med VA 2010	GJENNOMFØRT
Kryss Bromstadv./ Brøsetvn. – sikring av kryssingssted. Langsiktig og kortsiktige tiltak	2007/2008	TK	Strakstiltak gjennomført. Ytterligere sikring vurderes. Punkt for Safe Zone.  Større omlegging/regulering vil vurderes i tilknytning til utbygging av ny bydel Brøset	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS-PROGRAM
Havsteinbakken,	2008-2011	TK	Reguleringsprosess igangsatt	GJENNOMFØRES I



nedre del - fortau			2012. Bygging fortau i løpet av planperiode 2012-2016	KOMMENDE PLANPERIODER
--------------------	--	--	---	-----------------------

### UPRIORITERTE ANLEGG

Kong Inges gt. (fortau på deler)		TK	Reguleringsplan vedtas 2012. Antar byggestart 2013, avhengig av tildeling midler	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODER
Stads I. Dahls gt.- lysregulert fotgjengerfelt		TK/SVV	Ikke gjennomført – vurdering av kriterier for etablering utføres av SVV	VIDEREFØRES IKKE I NYTT HANDLINGS-PROGRAM
Vestre Rosten – fortau nordre del (500m)		TK	Etablert og ferdigstilt 2011	GJENNOMFØRT
Sandbakkvn. – fortau (900m)		TK	Videreføres som aktuelt prosjekt nytt handlingsprogram	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS-PROGRAM
Olav Duuns veg – fortau (470 m)		TK	Se prioriterte tiltak	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Sigurd Jorsalfarsveg – Undergang (uaktuelt/bruk av ledegjerde)		TK	Mindre tiltak satt i bestilling. Forventer gjennomføring ila 2012	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Brøsetvegen sør for Teglverkstunet, signalregulert fotgjengerfelt	Går ut (nytt lyskryss v/ S. Jorsalfarsv.)	TK	Gjennomført	GJENNOMFØRT
Forsøkslia – øvre del, ny veg (500m)	Jfr. Transportplan, prioritert	TK	Ferdigstilt høst 2011.	GJENNOMFØRT
Roald Amundsens veg. – fortau Elsterparken (200m)		TK	Reguleringsprosess igangsettes ila. 2012.	PLANPROSESS GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Roald Amundsens veg/ Møllebakken – undergang		TK	Lysregulert overgang etablert.	GJENNOMFØRT
Ilakrysset – lysregulert fotgjengerfelt		TK/SVV	Løsning for fotgjengere ivaretatt i forbindelse med byggingen av NAV	GJENNOMFØRT
Roald Amundsens vg –		TK	Opphøyd fotgjengerovergang etablert	GJENNOMFØRT



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Ilabekken lysregulert fotgjengerfelt				
Jarlsborgv. – fortau (500m)		TK	Videreføres som aktuelt prosjekt i nytt handlingsprogram.	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Stjørdalsveien – fortau ( 450m)		TK	Ivaretas av annen regulering, private planer, rekkefølgekrav.	GJENNOMFØRES I TILKNYTNING TIL PÅGÅENDE REGULERING/UTB YGGING
Peder Myhres veg – fortau (300 m)		TK	Utgår mht endring område, utbygging.	UTGÅR, behov endret
Nedre del av Prestmovegen – fortau (150m)		TK	Utgår mht endring område, utbygging.	UTGÅR, behov endret
Rye - kommunale veger – fortau (deler)		TK	Status ikke avklart	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Spondal til Høyemslien – g/s-veg (1250m). Deler er bygget		TK/SV V		VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Sollunda og Skolvollen – g/s- veg (1000m)		TK		VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Krysset Stubbanveien/ Venusveien – lysregulert fotgjengerfelt /opphøyd gangfelt		TK	Tiltak satt i bestilling, har avventet utførelse pga tilbakemelding FAU og regulering ny barnehage.	GJENNOMFØRES I KOMMENDE PLANPERIODE
Brattsbergvegen – g/s veg (ferdigstilles 2007)		TK/ SVV	Ferdigstilt	GJENNOMFØRT
Reppevegen – fortau		TK	Tas med videre	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Steinanveien fra Steintrøveien til Loholt alle – rekkverk gjenstående (350m)		TK	Utgår etter vurdering fra SVV	UTGÅR



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



Ny kantstein 2007				
Byåsveien (Fr. Nansens veg – Ila) – gangveg og ett sykkelfelt på vestsiden		TK/ SVV		IVARETAS GJENNOM EGET PROSJEKT I MILJØPAKKEN
Reppevegen – øvre del – fortau + fartshumper		TK	Rekkefølgekrav i forbindelse med regulering tverrforbindelse	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Bygge regulert tverrforbindelse mellom Reppe og Vikåsen inkl. bru		TK	Regulering av prosjekt igangsatt	IVARETATT GJENNOM PROSJEKT I MILJØPAKKEN
Vurdere oppgradering av tursti mellom Reppe og Vikåsen		TK	Ikke TS- prosjekt Spilles inn som aktuelt tema til Kultur og næring ved Idrett, park og friluftsliv	ANSVAR / BEHOV må avklares
Vikåsen oppvekstsenter – Utbedre ut-/ innkjøring		TK		PRIVAT ANSVAR
Nytt lyskryss Innherredsvegen/ Tunvegen		SVV	Må vurderes i forhold til plan for denne delen av Innherredsvegen	
Utbedring undergang Byåsveien v/Åsveien skole		SVV	På venteliste – delvis behandlet i TS- gruppa, ansvar SVV	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Bygging av Brundalsforbindelsen: Del 1		SVV/ TK		IVARETAS GJENNOM PROSJEKT I MILJØPAKKEN
Rv 707 - Klett, undergang – utbygger betaler- 3,0 mill.		Nypan Leir		GJENNOMFØRT i forbindelse med utbygging
Rv 707 – Leinstrand kirke, g/s veg (650m - utbedring)		SVV		GJENNOMFØRT
Rv 707 Høstadkorsen og Stormyra		SVV	Status uendret fra forrige TS-plan	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM



## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



idrettsplass – g/s-veg (900 m)				
Rv 707 Strekningen Rye – Klefstadbekken – fortau/g-s veg (1300m)		SVV	Status uendret fra forrige TS-plan	VIDEREFØRES I NYTT HANDLINGS- PROGRAM
Bromstadvegen ved Strindheim skole – undergang ifm. E6 øst.		SVV	Ivaretas av prosjekt E6 Trondheim- Stjørdal	IVARETATT gjennom E6 Trondheim - Stjørdal



## OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK

Tiltaksgruppe	Tiltak	Tidsramme	Ansvar	Kommentarer
Trafikk-opplæring i grunnskole/ barnehage	Kommunen som skole- og barnehageeier skal anmode enhetslederne om å legge til rette for trafikkundervisning iht. fastlagte planer	2008	Trygg Trafikk (TT)	Rektorer ved skolene har spesielt viktig rolle. Bistand må innhentes fra ulike private og offentlige aktører ifm. opplæring
	Innen utgangen av 2009 skal alle grunnskoler i Trondheim ha trafikkopplæring inn i sine årsplaner jfr. nye læreplanmål (bistand fra Trygg Trafikk).	2008/2009	TK / TT	Ikke gjennomført, på grunn av uklare ansvarsforhold. Søkes bedret via kontakt med rektormøtene
	Etablere et nettverk av kontaktlærere på området trafikk på hver skole.	2008/2009	TK	Ikke gjennomført, på grunn av uklare ansvarsforhold. Søkes bedret via kontakt med rektormøtene
	Etablere trafikkontakter på barnehagene	2008	TK	
	Kurs for ansatte i barnehagen og skoleverket. Kursene har til hensikt å motivere for trafikkopplæring og gi den enkelte kompetanse til å drive slik opplæring på sitt nivå. Et viktig delmål vil være at minimum to personer fra hver enhet har deltatt på kurs. Disse vil etter hvert kunne bistå kolleger på egen arbeidsplass. For grunnskolen vil kontaktlærere for trafikkopplæring bli prioritert.	Hele perioden	TT	
	Gå til skolen- kampanje som ledd i FYSAK-prosjektet. Ledsages av trafikkopplæring og kurs før selve konkurranseuka.	Hele perioden	TK/ TT	Fysak – gjennom hele året
	Sykelopplæring i mellomtrinnet gjennomført ved	Hele perioden	TK/SVV/ TT	Krav eller gjennomføres etter





## Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune 2012-2016



	EBERG- Trafikkgård.			initiativ fra skole
	Utarbeide informasjon/kampanjer for å få ned antall foresatte og andre som kjører til skole. Samarbeid med FYSAK- prosjektet.	Hele perioden	TK	
	Opprette foreldreinvolvering i gå til skolen kampanjer.	Hele perioden	TK	
Sikkerhets- utstyr	Bil: Gjøre tilgjengelig informasjon om barnesikring i bil ved fødeavdelingen på St. Olav og ved helsestasjonene, jfr. pkt.5 Sykkel: - Øke bruken av sykkelhjelmer - Oppfordre sykkelleverandører til å selge sykler med lys Fotgjenger: Øke tilgjengelighet til reflekser	Hele perioden	TK/ TT	
Overvåkning og kontroll	Aksjon skolestart og oppfølging gjennom skoleåret. Lys på sykkel	Hele perioden	Politiet	
Diverse tiltak	Opprette tverrfaglig gruppe som følger opp, reviderer og setter i verk tiltak	Hele perioden	TK	

**DRIFT OG VEDLIKEHOLD**

<b>Tiltaksgruppe:</b>	<b>Tiltak:</b>	<b>Tidsramme</b>	<b>Ansvar:</b>	<b>Kommentarer</b>
Gang- og sykkelveger	Tilfredsstillende dekkevedlikehold, dvs: Generelt vedlikehold i henhold til definert standard for kommunale veger. For hovedruter gjelder standard i henhold til Håndbok 111	Hele perioden/	TK	Økt behov – kartlegging standard etc, vintervedlikehold, drift og dekkevedlikehold.
Fartsdempende tiltak	Opprettholdelse av tilfredsstillende funksjon på fartsdempere	Hele perioden/	TK	Kartlegging av tilstand på fartsdempingstiltak igangsatt 2012
Skilting	Oppgradering i forhold til nye skilt og forskrifter og vedlikeholdsbehov for skilt med stor trafikksikkerhetsverdi	Hele perioden/	TK	
Oppmerking	Opprettholde tilfredsstillende standardkrav for gangfelt med trafikksikkerhetsmessig betydning. Gangfelt og stopplinjer prioriteres	Hele perioden/	TK	Kartlegge antall gangfelt, plassering, standard, type, tilstand – vedlikeholdsplan – prioritering Registrering startet sommer 2012
Vegetasjonskontroll og siktforbedring	Opprettholde tilfredsstillende standard i kryss, ved g/s-underganger og ved skoler	Hele perioden/	TK/ SVV/ private	Spesielt viktig å prioritere siktrydding langs viktige skoleveger
Vintervedlikehold	For hovedvegnett for sykkel; i tillegg til brøyting skrapes mellom snøfall for å sikre reell framkommelighet med sykkel.  Økt beredskap for brøyting på skoleveg pga. dårlig sikring av skoleveg	Hele perioden/	TK	Oppfølging av krav til kontraktører spesielt viktig
Strøing	Opprettholde tilfredsstillende standard for strøing i henhold til Håndbok 111	Hele perioden/	TK	
Renhold	Hovedvegnett for sykkel prioriteres ved vårfeing	Hele perioden/	TK	
Rassikring	RV 715 Flakk – Ila	Ramme under utredning	SVV	

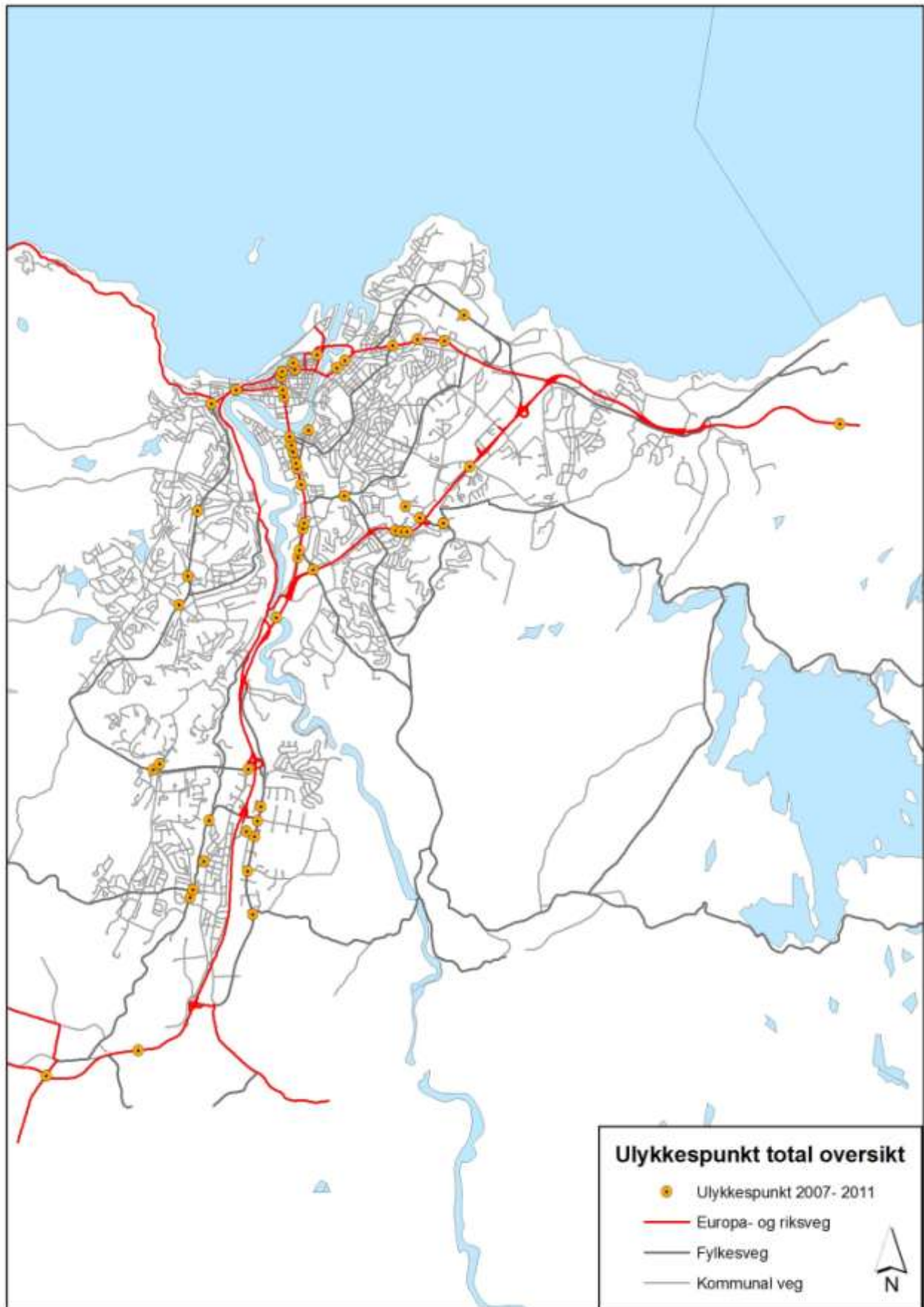


## TRAFIKKSIKKERHET I FYSISK PLANLEGGING

Tiltaksgruppe	Tiltak	Tidsramme/ Kostnads- anslag	Ansvar	Kommentar
Planlegging	Innarbeide trafikksikkerhet i plan- og byggesaksbehandling.	Hele perioden	TK	Delvis gjennomført, men må følges opp tettere Videreføres
	Ta i bruk Håndbok 222 ”Trafikksikkerhetsrevisjon av veg- og trafikkanlegg” ifm fysisk planlegging.	Hele perioden	TK	Videreføres
	Vurdere kjøreruter for moped som øker sikkerheten for denne trafikantgruppen.	2008	TK/ politiet	Ikke gjennomført helhetlig plan, men enkelte strekninger er ivaretatt. Prosjekt videreføres
	Utarbeide kriterier for definering av ”sikker sone” ved barneskoler. Oppfølging andre skoler	2008 2009-11	TK TK	Arbeid for kartlegging av dagens forhold gjennomført sommeren 2012
Organisering	Utarbeide bedre rutiner for samarbeid mellom private, kommunale og statlige parter for sikre gjennomføring av tiltak.	2007	TK	Planveilederen eller annet?
	Videreutvikle samarbeidsforum mellom kommunen og Statens vegvesen for prioritering, finansiering og gjennomføring av tiltak.	Hele perioden	TK/SV V	Miljøpakken
	Utarbeide sjekklister for kontroll av trafikksikkerhet i plan- og byggesaker.	2008	TK	Trenger klarere sjekklister. TS-kompetanse må trekkes inn i planlegging på tidlig stadium

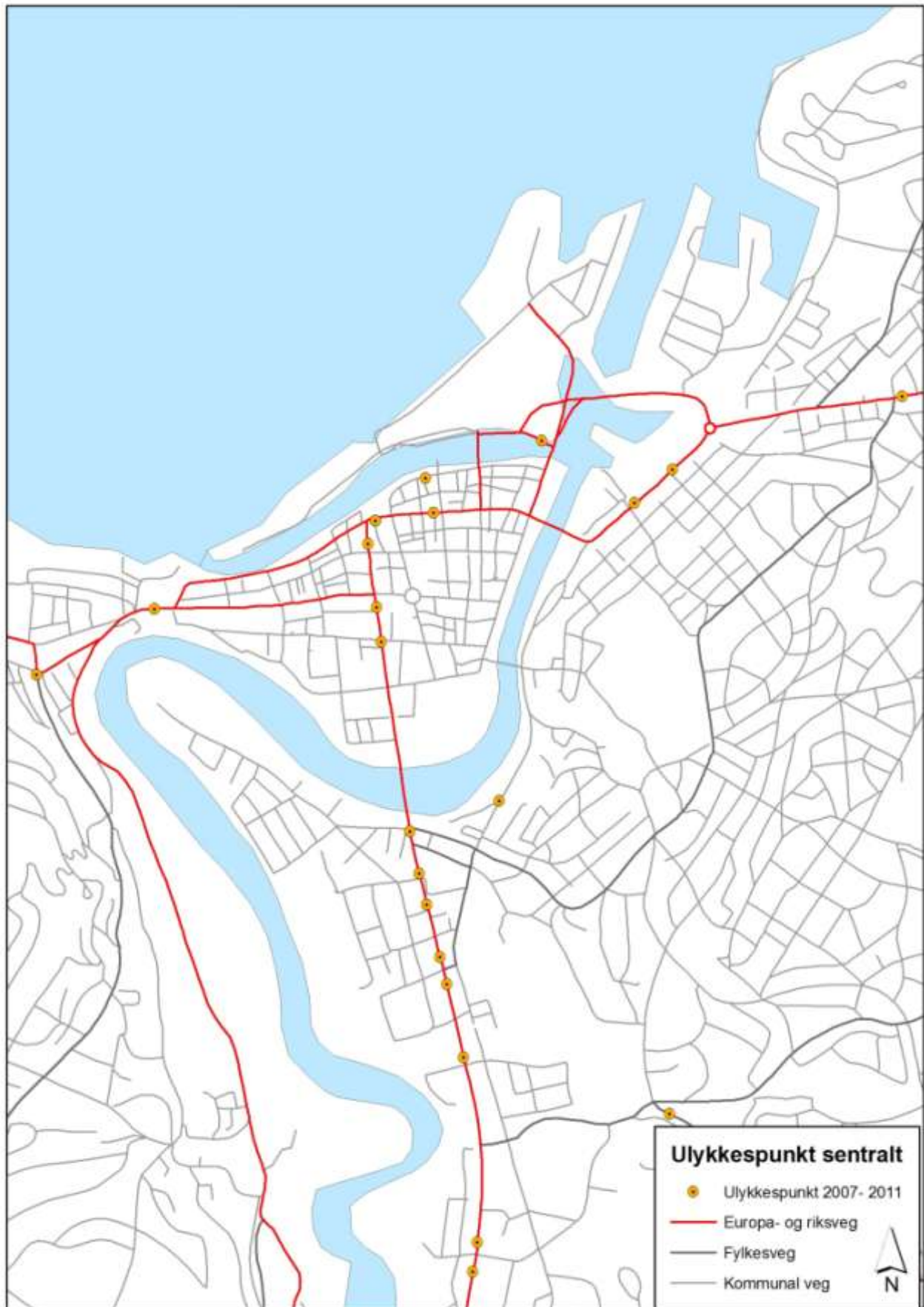


Vedlegg 3: Ulykkespunkt i Trondheim, oversikt





Vedlegg 4: Ulykkespunkt sentralt byområde





Vedlegg 5: Oversikt over ulykkestrekninger i Trondheim kommune

