



# Trafikksikkerhetsplan 2017-2020

## Innholdsfortegnelse

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Visjon og målsetting</b>                           | <b>4</b>  |
| 1.1      | Nasjonale mål   | 4         |
| 1.2      | Fylkeskommunale mål                                   | 4         |
| 1.3      | Kommunale mål   | 5         |
|          | Visjon  | 5         |
|          | Hovedmål  | 5         |
|          | Delmål  | 5         |
| <b>2</b> | <b>Statistikk</b>                                     | <b>5</b>  |
| 2.1      | Generelt  | 5         |
|          | Politiregistrerte ulykker Skaun kommune 1990-2015     | 6         |
|          | Alle ulykker, Skaun kommune 2006-2015, sted           | 7         |
|          | Uhellstyper   | 8         |
|          | Tidsrom   | 8         |
| 2.2      | Vi skal rive "Trollveggen"                            | 8         |
|          | Drepte/skadde fordelt på aldersgrupper                | 9         |
| <b>3</b> | <b>Kommunens status i trafikksikkerhetsarbeidet</b>   | <b>9</b>  |
|          | Generelt  | 9         |
|          | Trafikksikkerhetsutvalg                               | 10        |
|          | Trafikkopplæring                                      | 10        |
|          | Skolekjøring  | 10        |
|          | Utbygging og økt trafikk                              | 10        |
|          | Drift av kommunale veger                              | 11        |
|          | Trafikksikkerhetstiltak de siste år                   | 11        |
|          | Trafikksikkerhetsarbeid i plansammenheng              | 11        |
| <b>4</b> | <b>Kommunens strategi i trafikksikkerhetsarbeidet</b> | <b>12</b> |
|          | Generelt  | 12        |
|          | Trafikkopplæring                                      | 12        |
|          | Skolekjøring  | 12        |
|          | Utbygging og økt trafikk                              | 12        |
|          | Drift av kommunale veger                              | 12        |
|          | Fysiske trafikksikkerhetstiltak                       | 12        |
|          | Trafikksikkerhetsarbeid i plansammenheng              | 13        |
| <b>5</b> | <b>Prioriterte tiltak</b>                             | <b>13</b> |
|          | Revidering  | 13        |
|          | Kostnader   | 13        |
| 5.1      | Prioriterte fysiske tiltak                            | 13        |
|          | 2017  | 13        |

|           |    |
|-----------|----|
| 2018..... | 14 |
| 2019..... | 15 |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>5.2 Prioriterte ikke fysiske tiltak.....</b> | <b>16</b> |
| 2016/2017.....                                  | 16        |
| 2017.....                                       | 17        |
| 2018.....                                       | 18        |

**Vedlegg:**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Tabell 1 Forslag til fysiske tiltak på kommunale veger .....</b> | <b>19</b> |
| <b>Tabell 2 Forslag til fysiske tiltak på fylkesveger.....</b>      | <b>20</b> |

# 1 Visjon og målsetting

0-visjon i arbeidet med bedre trafikksikkerhet har følgende definisjon:  
En visjon om ingen drepte og ingen hardt skadde i trafikken.

## 1.1 Nasjonale mål

Regjeringens mål og satsningsområder i trafikksikkerhetsarbeidet ble presentert i stortingsmelding 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP). Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i transportsektoren. Det er også satt etappemål som viser hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen. Ambisjonen er at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011. Det betyr at det i 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Med NTP som utgangspunkt har Statens vegvesen, politiet, Helsdirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og 7 storbykommuner utarbeidet Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg 2014-2017. I planen er det valgt ut 122 ulike tiltak som vil være gjenstand for særlig oppfølging.

## 1.2 Fylkeskommunale mål

”0-visjonen” skal være ledestjernen for alt trafikksikkerhetsarbeid i Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Fylkeskommunen har etter § 40 a i vegtrafikkloven ansvar for å foreslå å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, og har utarbeidet en egen plan for dette: Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2014-2017 har 3 prioriterte hovedtiltaksområder: «Spesielt risikoutsatte unge menn», «Myke trafikanter: Fysiske og trafikantrettede tiltak» og «Trafikksikkerhet og folkehelsearbeidet: Trafikksikker kommune»

## 1.3 Kommunale mål

### Visjon

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

### Hovedmål

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

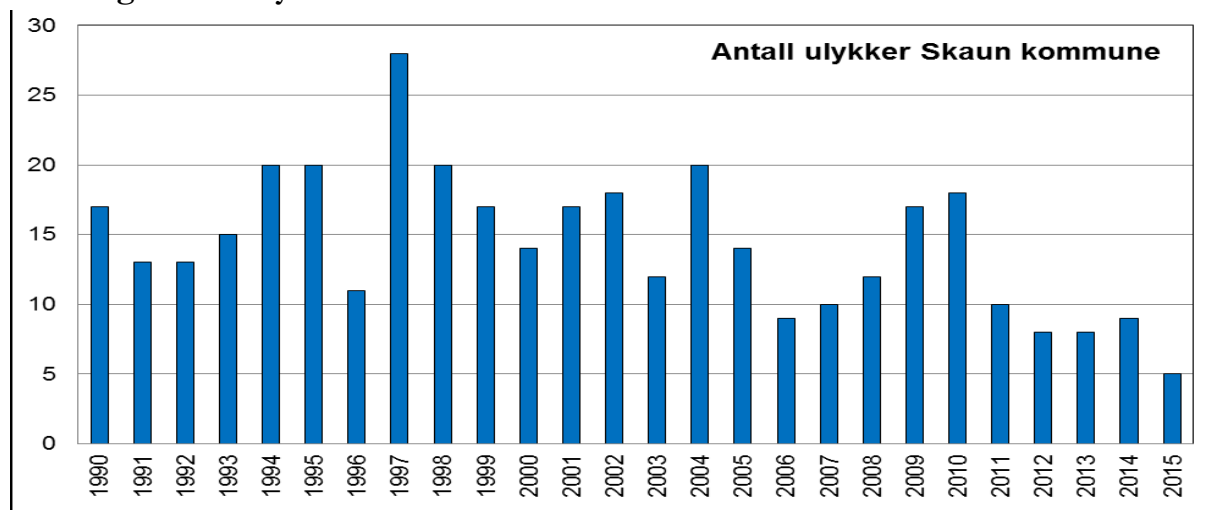
### Delmål

- Det skal ikke skje trafikkulykker ved skolene og ikke alvorlige trafikkulykker på veg til og fra skolene.
  - Fokus på nybygging av gang og sykkelveger ved utvidelse av boligområder
  - Regulerte fotgjengeroverganger/gangfelt over kjøreveg langs skoleveger
  - Vegbelysning langs skoleveg
  - Ryddige trafikkforhold i skoleområdene
  - En langsiktig målsetting om etablering av gang- og sykkelvei langs alle hovedveier i en radius av 2 km rundt alle skoler. (Langs veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere kan det vurderes om fortau vil være tilstrekkelig.)
- Samtlige veger; kommunale- og fylkesveger, skal være riktig skiltet. Fartsnivået skal være tilpasset vegen og dens brukere og fartsnivået skal overholdes.
  - Fartsreducerende tiltak der det er behov, primært i 30, 40 og 50 soner og skoleveg
  - Skilting skal være klar, f.eks forkjørsvog/vikeplikt
- TS-opplæring til alle i grunnskoler og barnehager, samt holdningsskapende informasjon til øvrige del av kommunens innbyggere.
- Årlig søke om midler til transport og gjennomføring av et besøk på Eberg trafikkkjøregård for 5- klassinger.
- Årlig søke om midler til etablering av trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg og på fylkesveg gjennom Aksjon skoleveg

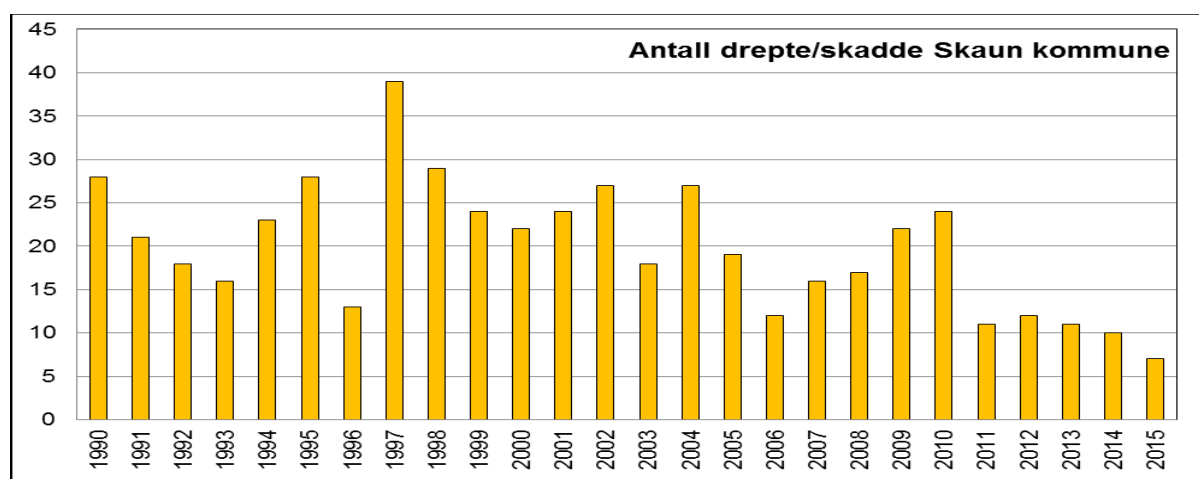
## 2 Statistikk

Statistikk over ulykker er her hentet fra Statens vegvesen, som har dette fra Straksulykkesregisteret. Det er basert på statistikk fra politirapporterte ulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Statens vegvesen regner med at de har registrert de fleste ulykker med alvorlige skader og at det er god kvalitet på data i de ulykkene som er registrert. En kan også anta at rapporteringsgraden er jevn fra år til år. Fra 2005 har ny E39 bidratt til en reduksjon i antall trafikkulykker og skadegrad i Skaun kommune.

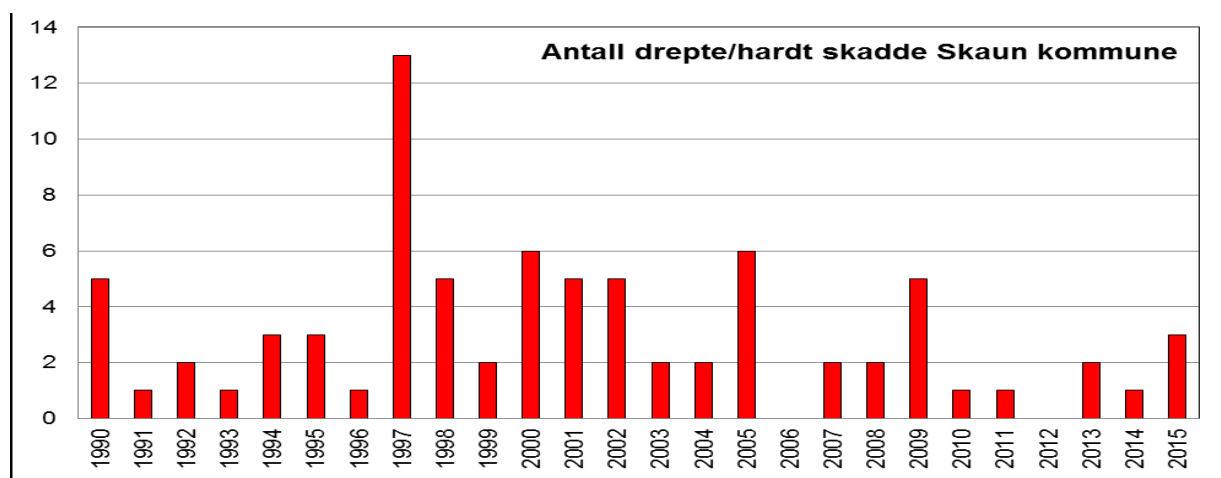
## Politiregistrerte ulykker Skaun kommune 1990-2015



Registeret viser en tydelig reduksjon av antall ulykker i Skaun kommune. Åpningen av ny E39 i 2005 antas å ha en betydelig medvirkning til dette.

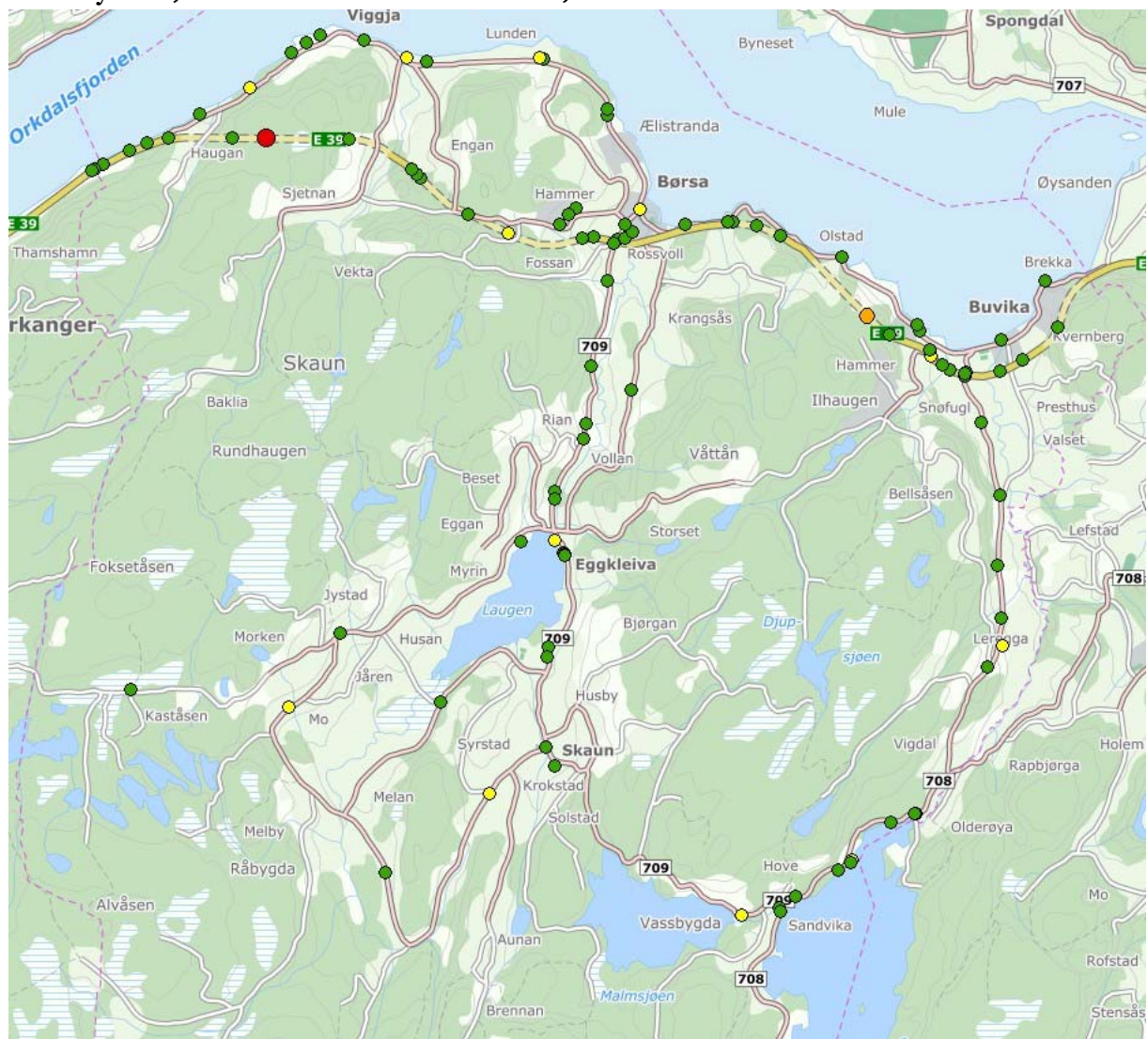


Det er også en tydelig reduksjon i totalt antall drepte og skadde, når også lettere skadde er tatt med.



Antallet drepte/hardt skadde viser dessverre at Skaun kommune fortsatt ligger et stykke unna 0-visjonen.

## Alle ulykker, Skaun kommune 2006-2015, sted



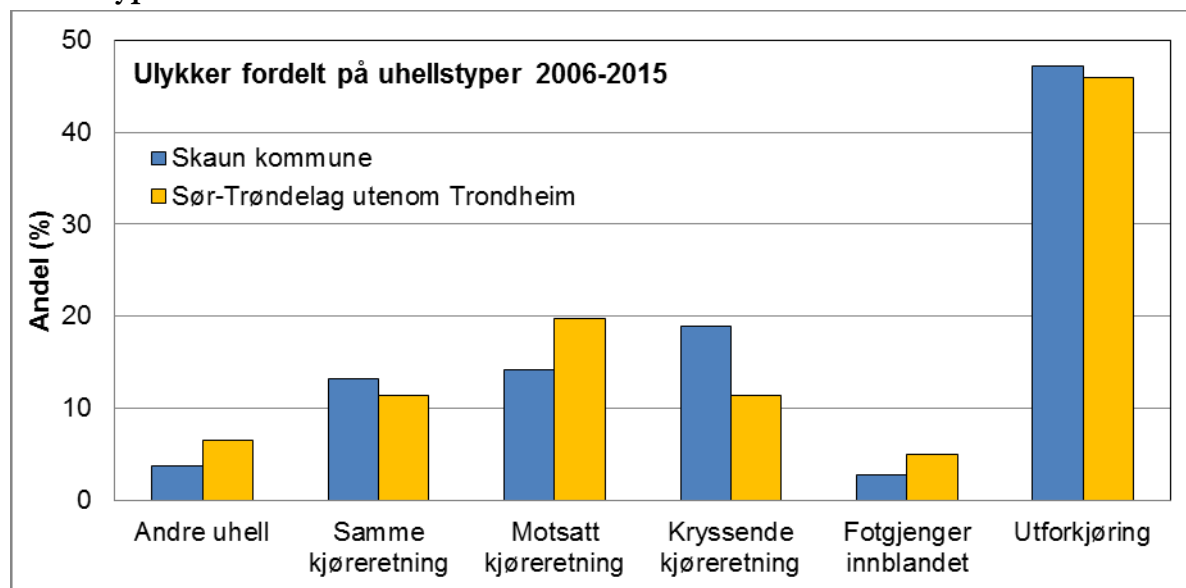
### Trafikkulykker – alvorlighetsgrad

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

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

Ulykkeskartet viser at personskader i hovedsak inntreffer i tilknytning til riks- og fylkesvegnettet og i mindre grad på kommunale veier. Dette betyr at Skaun kommune i større grad må være en pådriver for trafikksikkerhetstiltak også der kommunen ikke selv er veggeier.

## Uhellstyper



Figuren viser at Skaun kommune har noe lavere andel av møteulykker enn resten av fylket. Møteulykker er gjerne den ulykkestypen som gir de største/alvorligste skadene. Også andel av ulykker med fotgjengere innblandet er litt lavere enn for resten av fylket.

## Tidsrom

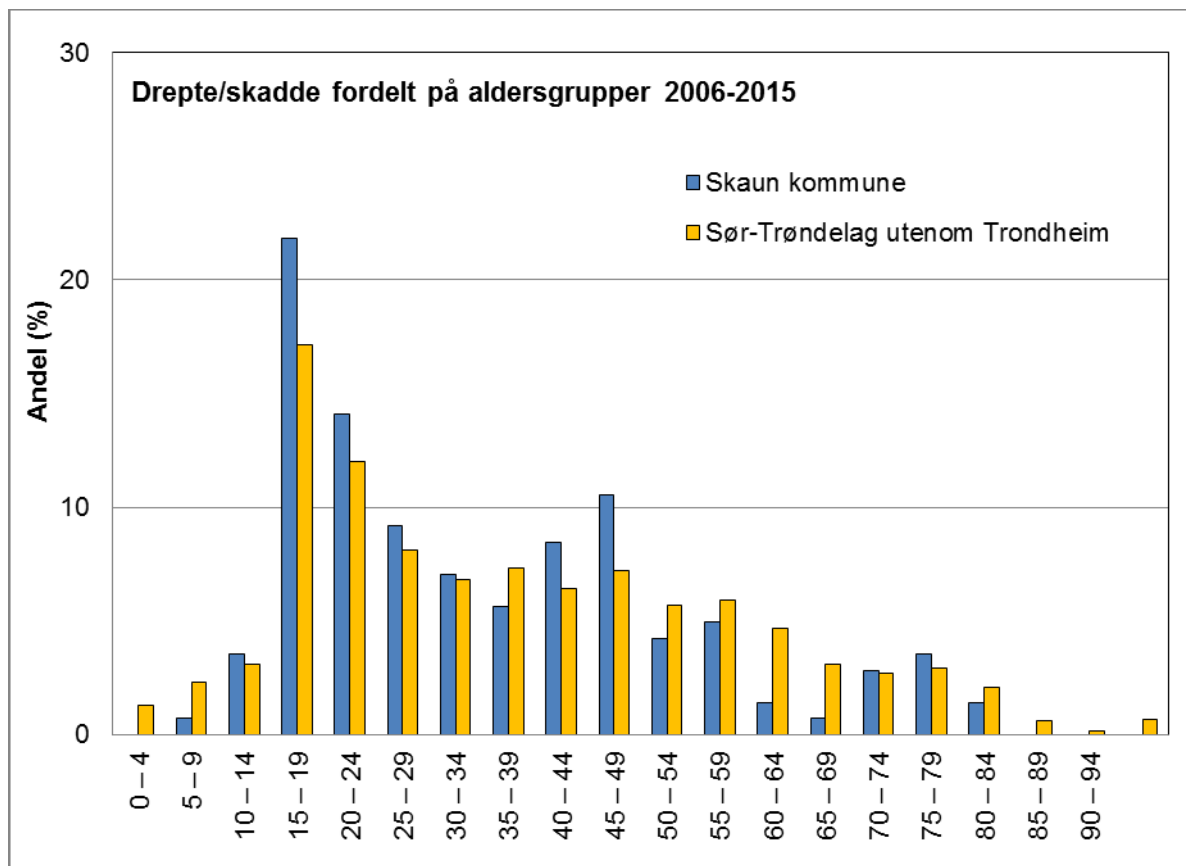
Planen viser ikke grafene for dette, men Skaun har flest ulykker mellom kl 15-16.00 og 18-19.00. Av ukedager er det lørdag som er mest utsatt, fulgt av torsdag og fredag. På månedsbasis er feriemånedene juli/august mest utsatt, fulgt av «dekkskiftemånedene» november/mars. April og juni har minst ulykker. Det kan være vanskelig å trekke konklusjoner ut av dette, da det kan være variasjoner pga manglende statistisk materiale. På 9 år er dette basert på totalt 106 ulykker i Skaun.

## 2.2 Vi skal rive «Trollveggen»

Siden begynnelsen av 90-tallet har det vært en svak, men jevn reduksjon av ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Denne reduksjonen finner vi ikke igjen i aldersgruppen 16-22 år i Sør-Trøndelag. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg ønsker derfor et sterkere fokus på det forebyggende arbeidet for å få redusert antall drepte og skadde i denne aldersgruppen. Mange rapporter og statistikker bekrefter at gutter er langt mere utsatt enn jenter i denne aldersgruppen. Dette er en prioritert oppgave: Å rive "Trollveggen"

"Trollveggen" er uttrykket som brukes om "veggen" som kommer til syne i ulykkesstatistikken i aldersgruppen 16-24 år.





Dessverre viser statistikken at situasjonen for aldersgruppene 15-24 år faktisk er enda verre i Skaun kommune enn gjennomsnittet i regionen.

Det betyr at det holdningsskapende og forebyggende arbeidet i kommunen må prioriteres enda høyere, og at det kanskje må tenkes nytt.

### 3 Kommunens status i trafikksikkerhetsarbeidet

#### Generelt

«Som veieier, barnehage- og skoleier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til arbeide systematisk med trafikksikkerhet på tvers av etater» sitat Trygg Trafikk, Trafikksikre kommuner.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhet er tydelig knyttet til ansvaret som veieier. Godt sommer- og vintervedlikehold er et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet.

Kommunene har ansvaret for innbyggerne i alle livets faser. Trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret, også om en ulykke skjer på andre veger enn det kommunale vegnettet. For å beskytte de yngste av kommunens innbyggere er det viktig med trygg og sikker adkomst til alle skoler og barnehager i kommunen.

Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av kommunen. Det gjør det ekstra viktig for kommunen å ha større fokus på det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet. Gjennom den nye Folkehelseloven blir personer fra Skaun kommune som skader seg i trafikken i andre kommuner «belastet» budsjettene i Skaun kommune.

## **Trafikksikkerhetsutvalg**

Skaun kommunestyre vedtok den 11.09.2014 (Sak: 43/14) opprettelse av trafikksikkerhetsutvalg for Skaun kommune.

Vedtak:

Plan og miljøutvalget innehar trafikksikkerhetsutvalgsfunksjon. Når utvalget behandlerlike saker suppleres utvalget med representanter fra Politi, Statens vegvesen (eventuelt Fylkeskommunen), Trygg trafikk og AtB. Gjennomgang av sikringsskyss legges også til dette utvalget.

Trafikksikkerhetsutvalgsfunksjonen forutsetter en økt oppmerksomhet på trafikksikkerhetsom innarbeides i utvalgets møteplan.

## **Trafikkopplæring**

Kommunens rolle som eier og ansvarlig for drift av grunnskoler og barnehager har stor betydning i det trafikantertede trafikksikkerhetsarbeid. Dette ansvaret er nedfelt i Opplæringsloven og i Læreplan for grunnskolen. Det omfatter både sikkerhet i skoletransport og barnas sikkerhet i skole og barnehagetiden. Videre har skolen et ansvar for trafikksikkerhetsopplæringen i henhold til kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

Kommunen har ikke videregående skoler, slik at fokus på ”Vi skal rive ”Trollveggen” må i så fall starte på et tidligere stadium.

## **Skolekjøring**

Skolekjøring er fylkets ansvar, men blir organisert av kommunen. 1. klasse har krav på skolekjøring hvis skolevegen er mer enn 2 km. Fra 2. klasse har elevene krav på skolekjøring hvis skolevegen er mer enn 4 km.

Sikringskjøring utføres etter retningslinjer om sikringskjøring/sikringstiltak for Skaun kommune. Sikringskjøring vedtas i dag av Trafikksikkerhetsutvalget (Plan- og miljøutvalget).

## **Utbygging og økt trafikk**

Skaun kommune er en vekstkommune og har hatt en betydelig økning i utbygging de siste årene. Særlig etter at ny E39 sto ferdig. Dette skaper en gradvis økt belastning på vegnettet, samt gang og sykkelvegnettet. Kommunen har i hovedsak prøvd å løse dette med utbyggingsavtaler i forbindelse med private reguleringsplanforslag og utbygginger.

Det er fortsatt et udekt behov for gang og sykkelveger og oppgradering av vegnettet i forbindelse med utbygging. Spesielt oppstår dette når ønsket utbygging ikke kommer i en naturlig rekkefølge

for utvidelse av vegnettet eller gang og sykkelvegnettet. F.eks innerst eller midt på en veg uten gang og sykkelveg. Mer behov for gatelys langs veger som skolebarn ferdes har vært noe prioritert, men enda gjenstår en del strekninger.

Når det gjelder samlevegnettet er det også noe som står igjen. Her kan nevnes Børse sentrum. Den nye "Veg 11" i Buvika står nå ferdig og vil bidra med økt trafikksikkerhet ved Buvik skole.

### **Drift av kommunale veger**

Det meste av dette utføres av Driftskontoret, mens noe saksbehandling og planlegging gjøres av Teknisk kontor.

Det utføres oppgaver innenfor:

- Vedlikehold av veger, snørydding, strøing, asfaltering m.m.
- Behandling av innspill om tiltak fra skoler, veforeninger og enkeltpersoner.
- Årlige trafikksikkerhetsbefaringer med Statens vegvesen.
- Enkle trafikksikkerhetstiltak utføres hvis økonomien tillater det.
- Utarbeidelse av planer og innsending av søknader til fylket om trafikksikkerhetsmidler.
- Utarbeidelse og oppfølging av Trafikksikkerhetsplanen.

Driftsmidler og bemanning for vedlikehold av veger har vært begrenset i lengre tid slik at mindre trafikksikkerhetstiltak har vært vanskelige å utføre innenfor driftsbudsjettet. Dette gjelder f.eks endring av skilting og montering av rekkverk. En del kommunale veger er nedslitte og har mangler som f.eks. dårlige rekkverk.

Det samme problemet er også å se på flere av Fylkesvegene. Fv. 800 har hatt en betydelig reduksjon i standard av vedlikehold og manglende vinterdrift.

### **Trafikksikkerhetstiltak de siste år**

De aller fleste fysiske tiltak (som det er søkt om støtte til i forbindelse med bl.a aksjon skoleveg) har i de siste årene vært fartsreducerende tiltak med fartshumper, gatelys og møteplasser. Det er i forbindelse med asfaltering av kommunale veger opparbeidet fartshumper, slik som i Fredlyvegen. Det er bygd gatelys på strekningen forbi Gullhaugen, opp til Ilhaugen og på Venn. Den kommunale vegen over Buvikåsen har fått tilskudd til møteplasser. Utenom dette er det også i forbindelse med andre prosjekter som f.eks renovering av VA ledninger noen steder satt fartshumper der det har vært vurdert som nødvendig når vegen må reasfalteres, som i Brekka.

### **Trafikksikkerhetsarbeid i plansammenheng**

I forbindelse med kommunens øvrige planarbeid er trafikksikkerhet alltid et tema, både i overordnet sammenheng og ved private reguleringsforslag.

Kommunen har ikke, som mange andre kommuner, et rent trafikksikkerhetsutvalg, men denne funksjonen er tillagt PMU. Det har vært lite ressurser på samferdsel i administrasjonen (per i dag er det 20% stilling) slik at arbeidet med trafikksikkerhet har måttet nedprioriteres.

## **4 Kommunens strategi i trafikksikkerhetsarbeidet**

### **Generelt**

Det må vurderes om trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen bør styrkes i forhold til hva som hittil er gjort. Det er ikke rom for ytterligere arbeid med trafikksikkerhet innen dagens 20% stilling på samferdsel. Økt innsats på trafikksikkerhetsarbeid forutsetter at en større stillingsandel avsettes til dette.

Pr i dag er det representantene i Plan- og miljøutvalget (PMU) alene som utgjør Skaun kommunes trafikksikkerhetsutvalg. Samtidig ser man at opplæring i barnehage og grunnskole, som er en av de viktigste arenaer for forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, ligger inn under helse, oppvekst og kulturutvalget (HOKU). Det må vurderes hvordan trafikksikkerhetsutvalget skal sikre en bedre tverrfaglig involvering og et bedre eierforhold til fagområdet trafikksikkerhet, også utenfor Plan- og miljøutvalget. Dette for å overholde samsvar mellom overordnet strategi om holdningsskapende arbeid med barn og unge som forutsetter involvering.

### **Trafikkopplæring**

Trafikksikkerhet er livslang læring. Behovet for økt fokus på, og forståelse av, trafikksikkerhet må vurderes/utredes. Da kan det for skolen være nødvendig at trafikksikkerhetsarbeidet for denne gruppen utvides ut over Opplæringsloven, Læreplan for grunnskolen og kompetansemålene i Kunnskapsløftet.

Dette vil være hovedinnsatsen i kampanjen "Vi skal rive Trollveggen" som i Skaun kommune primært må virke forebyggende på barne- og ungdomsskolenivå.

### **Skolekjøring**

Sikringskjøring vedtas i dag av Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) og ses derfor også i sammenheng med fysiske trafikksikkerhetstiltak. Det er en målsetning å redusere sikringskjøringen gjennom utbedring av de punkter/strekninger som medfører vedtak om sikringskjøring, også med henblikk til Folkehelseloven.

### **Utbygging og økt trafikk**

Det er i dag fokus på å ivareta dette på overordnet nivå i arealplansammenheng. Man må fortsette å ha fokus på dette i forbindelse med nye reguleringsplaner med rekkefølgebestemmelser og i utbyggingsavtaler. I tillegg må kommunen selv ved barnehage og skoleutbygginger fortsatt ha fokus på om det er behov for ytterligere trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med disse.

### **Drift av kommunale veger**

Økte ressurser til vegvedlikehold vil føre til lettere utbedringer av mindre trafikksikkerhetsproblemer. Generell god drift og vedlikehold både sommer og vinter er også med å bidra betydelig for trafikksikkerhet.

## **Fysiske Trafikksikkerhetstiltak**

Et kvalitativt arbeid med trafikksikkerhetsplanen hvor flest mulig trafikksikkerhetsproblemer avdekkes vil føre til flere fysiske tiltak som kan utføres.

For å utføre flere tiltak på kommunale veger bør en vurdere om det er mulig med mer egenandeler med bevilgninger fra kommunen for f.eks asfaltering og fartshumper på veger som ikke har det i utgangspunktet.

## **Trafikksikkerhetsarbeid i plansammenheng**

De senere år har det blitt mer fokus på at drepte og skadde i trafikken er et folkehelseproblem. Ifølge den nye Helseloven er det påkrevd at dette tas hensyn til i bl.a kommuneplanens samfunnsdel i større grad enn hva det er gjort tidligere.

## **5 Prioriterte tiltak**

### **Revidering**

Tiltaksplanen revideres hvert år før søknad om trafikksikkerhetsmidler gjøres til FTU ( Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg) gjennom Aksjon skoleveg (frist 1. september). Rullering skal skje senest i siste møte i PMU før ferien hvert eneste år.

### **Kostnader**

Kostnader i tiltaksplanen har en viss usikkerhet. Kostnader for første år og grunnlag for søknad av midler er mest presise. For påfølgende år er kostnader estimert og vises derfor med en ca pris. Disse kvalitetssikres og kostnadsberegnes før hvert års rullering av tiltaksplanen. Tiltakene må innarbeides i kommunens ordinære budsjett for det året de skal gjennomføres.

Tiltak som forutsetter tilskudd gjennom tilskuddsordningen «Aksjon skoleveg» vil ikke bli gjennomført i henhold til plan dersom tilsagn om tilskudd ikke blir gitt. For tiltak på kommunal veg må kommunen stille med en egenandel på 40% av tiltakets kostnad. For tiltak på fylkesveg gis 100% tilskudd. Men eventuelle overskridelser utover tilsagn/tilskuddsrammen må dekkes av kommunen selv.

### **5.1 Prioriterte fysiske tiltak**

#### **Fartsreducerende tiltak på kommunale veger.**

Ved nyasfaltering eller reasfaltering av kommunale veger skal behovet for fartsreducerende tiltak vurderes. Dersom det er behov for fartshumper skal dette etableres.

#### **2017 Kommuneveger/Fylkesveger**

##### **Ventelommer for skolebuss**

Det bør bygges enkle holdeplasser langs skolebussrutene der det er behov for dette. Ventelommer/ kantstopp bygges på motsatt side av hovedveger i forhold til gårdsvegene, slik at barn ikke må vente på eller gå av buss i kjørebane, på grøftekant eller mot vegrekkverk. Langs

fylkesveg er det krav om at ventelommer skal være asfaltert for å omfattes av brøyting/vintervedlikehold. Statens vegvesen er positive til etablering av flere ventelommer langs fylkesvegene i Skaun, men har ikke budsjett for dette. Skaun kommunes driftsavdeling har heller ikke med dagens budsjett/ bemanning mulighet til å etablere ventelommer for skolebuss. (Situasjonen har forøvrig blitt vesentlig forverret etter overgangen fra Nettbuss til AtB. Nettbuss benyttet i større grad drosjer, som hadde bedre mulighet til å kjøre av fra hovedveg for av- og påstigning.)

Administrasjonen, i samråd med AtB, foretar en hurtig kartlegging av behovet for ventelommer, som framlegges for Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) for prioritering før søknadsfrist for «Aksjon skoleveg 2017». I tillegg bør kommunen kartlegge hvor 4-5 åringer til enhver tid bor, slik at eventuelle fysiske tiltak kan være på plass til skolestart.

(Den 01.06.2016 vedtok formannskapet en ekstraordinær bevilgning på kr. 260.000,- til etablering av nye ventelommer langs Fv 709 på strekningen Børse-Venn allerede sommer/høst 2016.)

#### *Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2017 til bygging av ventelommer. Tiltak langs fylkesveg gis 100% støtte. Ved tiltak langs kommuneveg gis 60% støtte, mens kommunen selv må dekke en egenandel på 40%. Øvrige lønnskostnader tas over generell eksisterende stilling samferdsel, men med bare 20% må kanskje denne vurderes utvidet.*

*Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

### **2017 Kommuneveger**

#### **Fartsdempende tiltak i Finnmyrveien, Buvika**

Asfalt og fartshumper fra Skogaromvegen til Trøvegen.

Kr. 995 000.- (60% tilskudd /40% egenandel)                      Ansv: Kommunen

#### *Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2017 til fartsdempende tiltak i Finnmyrvegen. Kr. 995.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2017, hvorav kr. 595.000,- som tilskudd og kr. 400.000,- i egenandel.*

### **2017 Fylkesveger**

#### **Trafikksikkerhetstiltak Fv 709, Eggkleiva sentrum**

Fortau, gangfelt, leskur og gatelys.

Kr. 995 000.- (100% tilskudd)                      Ans: Fylket/SVV

#### *Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2017 til trafikksikkerhetstiltak Fv709, Eggkleiva sentrum. Kr. 995.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2017, hvorav kr. 995.000,- som tilskudd og kr. 0,- i egenandel.*

#### **Trafikksikkerhetstiltak Fv754 v/Venn skole**

Stramme opp avkjørsel til skole, skille gang- og sykkelveg fra parkeringsplass.

Kr. 100 000.- (100% tilskudd)                      Ans: Fylket/SVV

(Det bør vurderes midlertidige tiltak fram til permanent løsning)

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2017 til trafikksikkerhetstiltak Fv754 v/ Venn skole. Kr. 100.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2017, hvorav kr. 100.000,- som tilskudd og kr. 0,- i egenandel.*

## **2018 Kommuneveger**

### **Fartsreduserende tiltak på Kv1500 v/valset, Buvika**

Fartsgrense reduseres/skiltes til 40kmt, fartshumper.

Ca Kr. 250 000.- (60% tilskudd /40% egenandel)      Ans: Kommunen

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2018 til fartsreduserende tiltak på Kv1500 v/ Valset, Buvika. Kr. 250.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2018, hvorav kr. 150.000,- som tilskudd og kr. 100.000,- i egenandel.*

### **Veglys Kv301 (Hesthåggåvegen) v/Viggja skole**

Etablering av veglys

Ca Kr. 300 000.- (60% tilskudd /40% egenandel)      Ans: Kommunen

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2018 til veglys Kv301 (Hesthåggåvegen v/Viggja skole. Kr. 300.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2018, hvorav kr. 180.000,- som tilskudd og kr. 120.000,- i egenandel.*

## **2018 Fylkesveger**

### **Veglys Fv773 Gullhaugen-Hammersbakkan**

Etablering av veglys

Ca Kr. 800 000.- (100% tilskudd)      Ans: Fylket/SVV

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2018 til veglys Fv773 Gullhaugen-Hammersbakken, Børse. Kr. 800.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2018, hvorav kr. 800.000,- som tilskudd og kr. 0,- i egenandel.*

### **Trafikksikkerhetstiltak Fv774 v/Viggja skole**

30kmt sone forlenges forbi skolen, asfalt og fartshumper etableres.

Ca Kr. 500 000.- (100% tilskudd)      Ans: Fylket/SVV

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2018 til trafikksikkerhetstiltak Fv774 v/ Viggja skole. Kr. 500.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2018, hvorav kr. 500.000,- som tilskudd og kr. 0,- i egenandel.*

## **2019 Kommuneveger**

### **Veglys Sildværvegen, Viggja**

Etablering av veglys

Ca Kr. 300 000.- (60% tilskudd /40% egenandel)

Ans: Kommunen

*Kostnader:*

*Det søkes om tilskudd for Aksjon skoleveg 2019 til veglys Sildværvegen, Viggja. Kr. 300.000 må avsettes i kommunens budsjett for 2019, hvorav kr. 180.000,- som tilskudd og kr. 120.000,- i egenandel.*

## **5.1 Prioriterte ikke fysiske tiltak**

### **2016/2017**

#### **Egen stilling for trafikksikkerhet fra 2017 - Budsjettvedtak i 2016**

Det opprettes en egen stillingsandel ved Teknisk kontor forbeholdt trafikksikkerhetsarbeid.

Kostnad innarbeides i ordinært budsjett for 2017.

(Dagens 20% stillingsandel til veg, samferdsel og trafikksikkerhet utvides til en halv stilling (50%) som fordeles med 20% på veg/samferdsel mens 30% er øremerket trafikksikkerhetsarbeid.)

*Kostnader:*

*Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

*Kostnader ved ny stillingsandel innarbeides i ordinært budsjett.*

*(30% stillingsandel tilsvarer en utgift for kommunen på ca kr.260.000/ år)*

#### **Trafikksikkerhetsplan for Venn sentrum 2017 – Budsjettvedtak i 2016**

Det utarbeides en egen reguleringsplan for trafikkarealer for Venn sentrum, med særlig vekt på å skille harde trafikanter og myke trafikanter. Venn sentrum har fylkesveger inn fra 4 kanter og det forutsettes derfor et nært samarbeid med Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.

Reguleringsplanen skal ha en høyere detaljeringsgrad for trafikkarealer enn dagens forslag til områdeplan. Planarbeidene skal koordineres slik reguleringsplan enkelt kan implementeres i ny områdeplan. Muligheten for en felles planprosess skal vurderes.

*Kostnader:*

*En egen bevilgning på kr. 120.000 til behandlingsgebyrer, annonsekostnader og konsulent/tekniske tegner innarbeides i ordinært budsjett for 2017.*

*Øvrige kostnader tas over generell eksisterende stilling samferdsel, men med bare 20% må kanskje denne vurderes utvidet.*



*Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

## **2017**

### **Trafikksikker kommune**

Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) foretar en gjennomgang av Trygg Trafikk sitt program/kriterier for «Trafikksikker kommune» for å vurdere hvilke tiltak som er nødvendige for å bli godkjent, og om dette er aktuelt for Skaun kommune.

(På «trafikksikker.no» er det maler for hvordan arbeidet kan organiseres i de ulike sektorer. Det er også utarbeidet egne maler og sjekklister for trafikksikker barnehage og trafikksikker skole. FTU støtter kommunenes arbeid med sertifisering, og målet for planperioden er at minimum 10 kommuner er sertifisert som «Trafikksikker kommune» innen 2018.

Arbeidet med å bli sertifisert som en trafikksikker kommune vil kunne være omfattende i en startfase. Men det vil gi gevinster på sikt ved at det ulykkesforebyggende arbeidet vil foregå mer systematisk og alle kommunens etater er involvert. Arbeidet forankres både politisk og administrativt.

Dersom det etter PMU sin gjennomgang/vurdering konkluderes med at Skaun kommune bør prøve å oppnå sertifisering som trafikksikker kommune, skal økonomisk konsekvens for kommunen utredes og saken sendes over til kommunestyret for sluttbehandling.)

#### *Kostnader:*

*Tas over generell eksisterende stilling samferdsel, men med bare 20% må kanskje denne vurderes utvidet.*

*Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

### **Riv "Trollvegen" - Egen arbeidsgruppe for forebyggende arbeid blant barn og unge.**

For bedre fokus og styrking av holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid oppretter Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) en egen tverrfaglig arbeidsgruppe med representanter fra PMU, HOKU, Teknisk kontor og skoleadministrasjonen i Skaun. Arbeidsgruppen skal også

involvere aktuelle støttespillere, som Politi, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, AtB og Trygg trafikk.

#### *Kostnader:*

*Tas over eksisterende stillinger på Teknisk kontor og skoleadministrasjon, men vil medføre økt arbeidspress.*

*Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter, men vil gi de aktuelle representantene et betydelig merarbeid, samt økte møtekostnader).*

### **Trafikksikkerhetspris**

Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) oppretter en kommunal trafikksikkerhetspris. Kriterier for tildeling av prisen må fastsettes. (Det kan for eksempel være en form for konkurranse mellom barnehager, skoler og institusjoner i forhold til trafikksikker adferd, eller en utmerkelse for personer, lag eller organisasjoner som har gjort en særlig innsats for trafikksikkerheten (f.eks. gjennom fysiske tiltak eller holdningsskapende arbeid)).

*Kostnader:*

*Tas over generell eksisterende stilling samferdsel, men med bare 20% må kanskje denne vurderes utvidet. Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

### **Plankrav til gang- og sykkelarealer**

Trafikksikkerhetsutvalget (PMU) utarbeider reguleringsplankrav/utbyggingskrav som skal sikre at det blir avsatt tilstrekkelige trafikkarealer til myke trafikanter ved alt planarbeid i kommunen, samt sikrer opparbeidelse av disse arealene i forbindelse med utbygging. Det skal være fokus på et tydelig skille mellom arealer for harde trafikanter og myke trafikanter. Krav/vedtekter må deretter til kommunestyrebehandling for endelig vedtak.

*Kostnader:*

*Tas over eksisterende stillinger på Teknisk kontor (samferdsel/plan- og byggesak). Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter).*

## **2018**

### **Planer og kartlegginger**

Det mangler en samlet oversikt over behovet for gatebelysning i kommunen.

Det lages en plan for utbygging av gatelys som behandles/vedtas av Trafikksikkerhetsutvalget (PMU).

*Kostnader:*

*Tas over generell eksisterende stilling samferdsel, men med bare 20% må kanskje denne vurderes utvidet. Møtegodtgjørelse for politiske representanter (møtene kan primært prøves å holdes på samme dag som andre politiske møter)*