



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2020-2023
RULLERING VEDTATT 10.09.20 – TILTAK 2021

1.	INNLEDNING	4
1.1.	Bakgrunn	4
1.2.	Planprosess.....	4
2.	VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER	5
2.1.	Nasjonale og regionale målsetninger	5
2.2.	Visjon	5
2.3.	Hovedmål	5
2.4.	Delmål.....	5
2.5.	Virkemidler	6
3.	FAKTA OG TALL.....	6
3.1.	Samferdsel og infrastruktur.....	6
4.	ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	8
4.1.	Kommunen	8
4.2.	Gauldal politistasjonsdistrikt	8
4.3.	Trøndelag fylkeskommune	9
4.4.	Statens Vegvesen	9
4.5.	Trygg Trafikk	9
4.6.	Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter	9
4.7.	Overordnede virkemidler	10
5.	ULYKKESSTATISTIKK.....	10
5.1.	Ulykkesomfanget.....	10
5.2.	Hvor skjer ulykkene?	11
5.3.	Hvordan skjer ulykkene?	13
5.4.	Hvem blir skadd?	13
6.	STATUS - TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK DE SISTE ÅR.....	14
7.	UTFORDRINGER.....	15
7.1.	Forebyggende.....	15

7.2.	Fysiske tiltak	15
8.	STRATEGI	17
8.1.	Forebyggende.....	17
8.2.	Fysiske tiltak	17
9.	PRIORITERTE TILTAK LANGS VEGER I MIDTRE GAULDAL KOMMUNE 2021	17
9.1.	Kommunale veger	17
9.1.1.	Prestteigen og fylkeskommunal G/S-vei langs FV6558 Svartøya	17
9.1.1.	Hastighetsreduserende tiltak	19
9.1.2.	Kjørkvollvegen	19
9.1.3.	Rørosveien og Spjeldbakkan.....	20
9.2.	Estimert kostnad for tiltak kommunale veger 2020.....	22
9.3.	Fylkesveger	24
9.3.1.	FV30 i Midtre Gauldal kommune – Gangfelt og bussholdeplass ved avkjørsel til Kjørkvollveien	24
9.3.2.	Gang-/sykkelvei mellom Forsetmoen-Singsås.....	24
10.	OPPSUMMERING.....	25

1. INNLEDNING

1.1. Bakgrunn

Et trafiksikkert vegnett er en viktig trivselsfaktor for innbyggerne i enhver kommune, også i Midtre Gauldal Kommune. Hverdagen er likevel preget av trafikkulykker, uhell og utrygghet. Det er vanskelig å sette tall på hvor mye trafikkuhell/dødsfall koster for samfunnet – spørsmålet er heller; hvor mye bør samfunnet bruke for å forhindre trafikkuhell/dødsfall i trafikken? Trafikksikkerhetsplanen skal være styrende for trafiksikkerhetsarbeidet i Midtre Gauldal Kommune, og planen skal revideres hvert 4. år og den skal være et ledd i det kontinuerlige arbeidet som bl.a. omfatter:

- Fysiske og ikke fysiske tiltak (overvåkning, opplæring og holdningsskapende aktiviteter)
- Tiltak med kort og langt tidsperspektiv
- Tiltak rettet mot faktisk og følt risiko

Kommunen har et ansvar for å samordne arbeidet med trafiksikkerhet i kommunen. Målet er å stimulere til økt innsats, spesielt mot tiltak for å sikre barnas skoleveg.

For fylkesveger har kommunen en viktig rolle ved å fremme forslag til tiltak og påvirke de ansvarlige myndighetene. Trøndelag fylkeskommune har de siste årene satt av midler til gjennomføring av fysiske trafiksikkerhetstiltak på fylkesvegnettet. Gjennom fylkeskommunen er det mulig å søke om midler til mindre fysiske tiltak og adferdsrettede/holdningsskapende tiltak i kommunene. Planens forslag til tiltak bygger på innspill fra barn/foreldre i skolen, barnehagene, foreninger, busselskap samt utvalgte egne registreringer.

En vedtatt trafiksikkerhetsplan gir også mulighet for å søke om fylkeskommunale midler gjennom Trafikksikkerhetsutvalget (FTU) som et bidrag til gjennomføring og planlegging av trafiksikkerhetsprosjekter på kommunal veg.

1.2. Planprosess

Trafikksikkerhetsplan for Midtre Gauldal Kommune for 2020 – 2023 er en rullering av gjeldende plan fra 2013, med oppdateringer av målsettinger, strategier og tiltak for perioden 2020 – 2023.

Arbeidet med revisjon av trafiksikkerhetsplanen er vedtatt av trafikksikkerhetsutvalget i Midtre Gauldal Kommune som består av Formannskapet.

I forbindelse med høring av planutkastet ble det bedt om innspill fra barne- og ungdomsskolene i kommunen. Det ble bedt om innspill fra barn fra 6.trinn til 8.trinn som ble registrert i en oversikt over punkter og strekninger der elevene føler seg utrygge i trafikken.

Etter høringen vil planen bli tatt opp til ny behandling i formannskapet før endelig behandling i kommunestyret.

Trafikksikkerhetsplanen for Midtre Gauldal Kommune skal være en levende plan. Det er derfor viktig å merke seg at det er behov for innspill i forhold til trafiksikkerhet kontinuerlig gjennom hele planperioden, både når det gjelder små og store tiltak.

2. VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER

2.1. Nasjonale og regionale målsetninger

Målsetting i trafiksikkerhetsarbeidet i Midtre Gauldal Kommune bygger på nullvisjonen, og er underlagt overordnede målsettinger på nasjonalt og regionalt nivå.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, og legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspeilet mellom transportformene.

Det overordnede målet for regjeringen er en vegtrafikk uten drepte eller hardt skadde. Nullvisjonen som grunnlag for arbeidet med å gjøre transport sikrere, blir dermed videreført. Med dagens trafikkbilde og teknologi vil det heller ikke i denne planperioden være realistisk å forvente at visjonen om ingen drepte eller skadde blir nådd. Regjeringen legger opp til at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte eller hardt skadde i vegtrafikken (Pressemelding, 2017).

Tiltak for å få ned tallet på møte- og utforkjøringsulykker er bl.a. bygging av 1850 km ny møtefri riksveg og at alle riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere skal oppfylle minstekrav i vegvesenets håndbøker med tanke på å hindre utforkjøringer. Strekningsvis automatisk trafikkontroll (ATK) på særlig ulykkesrammede veger, og en videre styrking av føreropplæringen, er andre tiltak som skal bidra til reduksjon i ulykker.

2.2. Visjon

0 – visjonen legges til grunn for trafiksikkerhetsarbeidet i Midtre Gauldal Kommune.

Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade. Antall drepte i trafikken i Norge har gått ned. Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og varig reduksjon i antallet drepte og livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen bygger på at trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse overfor hverandre.

2.3. Hovedmål

Midtre Gauldal Kommune skal tilstrebe en mest mulig trafiksikker hverdag for alle aldersgrupper gjennom et aktivt sikkerhetsarbeid.

2.4. Delmål

- Fysisk skille mellom myke og harde trafikanter langs vegnettet i form av flere gang – og sykkelveger
- Oppgradere eksisterende belysning til mer driftssikker belysning langs vegene og utvidelse av dette langs veger som betjener skoleområdene
- Utbedring/ sikring av farlige punkter langs veinettet i kommunen
- Opplæring, holdningsskapende arbeid og kurs skal videreføres

2.5. Virkemidler

Det er mange utfordringer å ta tak i for å bedre trafikksikkerheten i kommunen. Til tross for utfordrende kommunal og fylkeskommunal økonomi er målet at det settes av/ bevilges nok penger fra offentlige instanser slik at vi kan gjennomføre planlagte tiltak og at kommunen dermed når målene som er satt i denne planen. Opplæring og holdningsskapende arbeid kan gjennomføres tilnærmet uavhengig av økonomi.

Visjonen og målsetningene i planen er innsatskrevende, både innenfor fysisk planlegging/ tiltak, forebyggende arbeid og overvåking, men dette krever betydelig økonomisk innsats. En viktig praktisk målsetning blir derfor kontinuerlige gjennomføringer av fysiske og holdningsskapende tiltak.

Kommunen må øke midlene til trafikksikkerhet i økonomiplanen, og legge press på statlige og fylkeskommunale myndigheter for prioritering av tiltak på hovedvegnettet.

Nullvisjonen betrakter ulykker i et systemperspektiv, der alle elementene som påvirker ulykker og utfallet av dem inngår. Noen effektive og sentrale virkemidler i forhold til nullvisjonen vil da være:

Tiltak rettet mot vegen og trafikken

- Senkning av fartsnivået med fartsgrenser som i større grad er tilpasset menneskets tåleevne og vegens beskaffenhet
- Siktrydding
- Bearbeiding av sideterreng
- Tiltak som gjør at trafikantene tilpasser farten etter forholdene og at fartsgrensene overholdes (overvåking, humper mm)

Tiltak for trafikantene

- Endring av uheldig og farlig trafikantatferd gjennom økt kontrollvirksomhet (fart, promille, bilbelte/mobiltelefonbruk mm)
- Bedre opplæring og holdningsskapende arbeid (skoleverk, føreropplæring, kampanjer og kontroller)

3. FAKTA OG TALL

3.1. Samferdsel og infrastruktur

Det er ca. 180 km fylkesveger, ca. 40 km Europaveg (E6) og ca. 100 km kommunale veger i Midtre Gauldal Kommune. I tillegg til dette kommer private veger og gang- og sykkelveger. Det offentlige vegnettet utgjør til sammen ca. 102 000 km.

Midtre Gauldal Kommune sin arealpolitikk, nedfelt i kommuneplanen, har ikke lagt opp til et tettere utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet lokalt. Dette er i strid med nasjonale forventninger, men annet kan ikke forventes i en vidstrakt kommune på 1861 km².

I et videre regionalt perspektiv/ Trøndelag, er Midtre Gauldal Kommune avhengig av å få bedre standard på veinettet, spesielt på strekningen fv. 30 til Røros. E6 er allerede under utbygging mellom strekningen Melhus – Ulsberg og forventes ferdig innen 2027. Både fv. 30 og E6 skal bompengefinansieres.

Tabell 1: Vegtype og lengde i Midtre Gauldal kommune

Vegtype	Lengde
E6	37,56 km
Fv. 30	42,58 km
Fv. 6550 (Kotsøy – Rød)	2,332 km
Fv. 6552 (Kotsøy – Talsnes)	1,346 km
Fv. 6556 (Budal – mellomriksen)	19,09 km
Fv. 6554 (Forbygda)	8,273 km
Fv. 6558 (Støren, E6 – Håggån)	3,751 km
Fv. 6560 (Hauka – Budal – Kotsøy)	40,281 km
Fv. 6562 (Støren – Folstad)	2,034 km
Fv. 6564 (Rognes – Bjørga)	6,316 km
Fv. 6566 (Soknedal – Sommervoll)	13,067 km
Fv. 6568 (Soknedal – Hauka)	14,443 km
Fv. 6570 (Holtan – Fagerbekk)	4,668 km
Fv. 6572 (Vagnildgrena – Fløtta)	8,626 km
Fv. 6574 (Soknedal – Snøan)	8,739 km
Kommunale vegger	100 km
Private vegger	634 km

Det er 3621 registrerte personbiler i Midtre Gauldal pr 31.12.2018 (vegvesen.no, 2019). I 2017 var samme tall 3633. Det er registrert 78 elbiler. Gjennomsnittlig kjørelengde pr kjøretøy var 13680 km i 2018.

Dagens utvikling kan tyde på at trafikken langs fv. 30 vil være i økning fremover, helt i tråd med det som ellers er trenden i Trøndelag. Rekreasjonstrafikken fra Trondheim til hytteområdene i Midtre Gauldal, Holtålen og Røros er betydelig og relativt jevnt fordelt over hele året. Det samme er tendensen langs E6 mot Oppdal.

4. ORGANISERING AV TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET

Den samlede trafikksikkerhetsinnsatsen i Midtre Gauldal skjer innenfor en rekke områder. Mange ulike instanser har ansvar for både konkrete fysiske tiltak, forebyggende tiltak, holdningsskaping, opplæring og kontroll. De mest sentrale aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet i Midtre Gauldal er:

4.1. Kommunen

Næring, Plan og Forvaltning (NPF) har ansvar for offentlig planlegging, herunder å: utarbeide kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner, offentlige reguleringsplaner og utrede ulike temaer knyttet til transport og arealbruk. Enheten har også ansvar for behandling av private planforslag, fradelingsaker, byggesaker, seksjoneringsaker og kart – og delingsforretninger.

Eiendom og kommunalteknikk (EKT) har ansvar for prosjektering, byggherreansvar, bygging av infrastruktur for samferdsel og drift og vedlikehold av infrastruktur. Avdelingen utfører oppgaver innenfor vedlikehold av veier, snørydding, asfaltering m.m. og ehandler innspill om tiltak fra skoler, velforeninger og enkeltpersoner. Enkle trafikksikkerhetstiltak utføres hvis økonomien tillater det. EKT har ansvar for utarbeidelse av planer og innsending av søknader til fylket om trafikksikkerhetsmidler og oppfølging av Trafikksikkerhetsplanen.

Oppvekstenheten har ansvar for forebyggende trafikksikkerhetsarbeid, opplæring og holdningsskapende tiltak. I barneskolen gjelder dette opplæring i trafikkatferd, sykkelbruk, hjelmbruk, refleks osv. Førsteklassinger får utdelt ryggsekk i reflekterende farge og det deles ut reflekser til alle elever. På ungdomstrinnet fokuseres det på allmenn trafikkkunnskap. Det utarbeides barnetråkkregistreringer i samarbeid med planavdelingens i konkrete planprosesser. Dette gir verdifull innsikt i hvordan barn og unge opplever trafikksituasjonen i kommunen. Det må også vurderes om 5.trinn skal ha årlig 1 dag på Eberg trafikkgård i Trondheim.

Kommunens **trafikksikkerhetsutvalg** er sammensatt av formannskapet.

4.2. Gauldal politistasjonsdistrikt

Gauldal politistasjonsdistrikt har ansvaret for overvåkning og kontroll av trafikken og trafikksikkerheten i sitt distrikt. Fartskontroller utøves i samarbeid med utrykningspolitiet. I samarbeid med skolene og barnehagene driver politistasjonsdistriktet også forebyggende arbeid.

4.3. Trøndelag fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune har utarbeidet et nytt dokument «*Delstrategi – veg 2019-2030*», der fylkeskommunens strategier for blant annet trafikksikkerhet beskrives. Som følge av forvaltningsreformen har fylkeskommunen fra 1.januar 2010 fått et betydelig økt ansvar for drift og investering av vegnettet i fylket. For om lag 80 % av det overordna vegnettet er fylkeskommunen nå vegeier.

Fylkeskommunen er tilskudds- og takstmyndighet, ansvar for skoleskyss og tilrettelagte transporttjenester, saker etter yrkestransportloven som for eksempel løyvemyndighet for ervervsmessig person – og godstransport, samt transportberedskap.

Fylkeskommunen har sitt eget Trafikksikkerhetsutvalg FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg) som holder kurs for kommunene, utarbeider fylkets trafikksikkerhetsplan og fordeler midler til trafikksikkerhetstiltak.

4.4. Statens Vegvesen

Statens Vegvesen har kompetanse på ulykkesanalyse, opplæringstiltak, holdningsskapende tiltak, kjøretøytekniske tiltak, og fysiske tiltak. Statens Vegvesen har også ansvar for gjennomføring av trafikksikkerhetsinspeksjoner (TS-inspeksjon) av ulykkesutsatte strekninger. Andre viktige oppgaver for veg-etaten er blant annet kjøretøykontroll, førerprøver og føreropplæring, trafikantrettledning, kampanjer og informasjon.

4.5. Trygg Trafikk

Trygg Trafikk er en landsomfattende uavhengig organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndighetene som har ansvaret for trafikksikkerheten.

Trygg Trafikk arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet. Organisasjonen har videre et særlig ansvar for at trafikkopplæring og informasjon om trafikksikkerhet blir gjennomført som et ledd i en samordnet innsats mot trafikkulykkene.

Trygg Trafikk sine arbeidsområder omfatter i hovedtrekk:

- Gi trafikkfaglig og pedagogisk bistand til barnehager, skoler, lærerhøyskoler og foreldre for å sikre at trafikkopplæring og trafikkoppdragelse blir best mulig
- Spre informasjon om trafikksikkerhet til ulike målgrupper
- Være bindeleddet mellom det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og myndighetene
- Være en aktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet overfor beslutningstakere og myndigheter

4.6. Befolkning, vel, lag, foreninger og bedrifter

Engasjement fra lokalbefolkningen er viktig. Gjennom henvendelser fra enkeltpersoner, vel, lag, foreninger og bedrifter får kommunen nødvendige innspill i trafikksikkerhetsarbeidet. Et

sted/område kan oppleves som utrygt selv om det ikke har inntruffet noen ulykker der. Slike steder er det viktig at kommunen får informasjon om.

4.7. Overordnede virkemidler

Viktige konkrete trafikksikkerhetstiltak som fysisk fartsdemping, kampanjer og kontroller, får gjerne størst oppmerksomhet og er best kjent blant folk flest. Det er likevel viktig å peke på at trafikksikkerhet i stor grad også er et resultat av overordnede forhold:

- Lover og regelverk (regulering av trafikksystemet mm)
- Organisatoriske forhold (ansvarsfordeling stat/fylke/kommune/organisasjoner)
- Økonomiske forhold (avgifter mm)
- Planlegging (vegplaner, areal- og transportplaner)

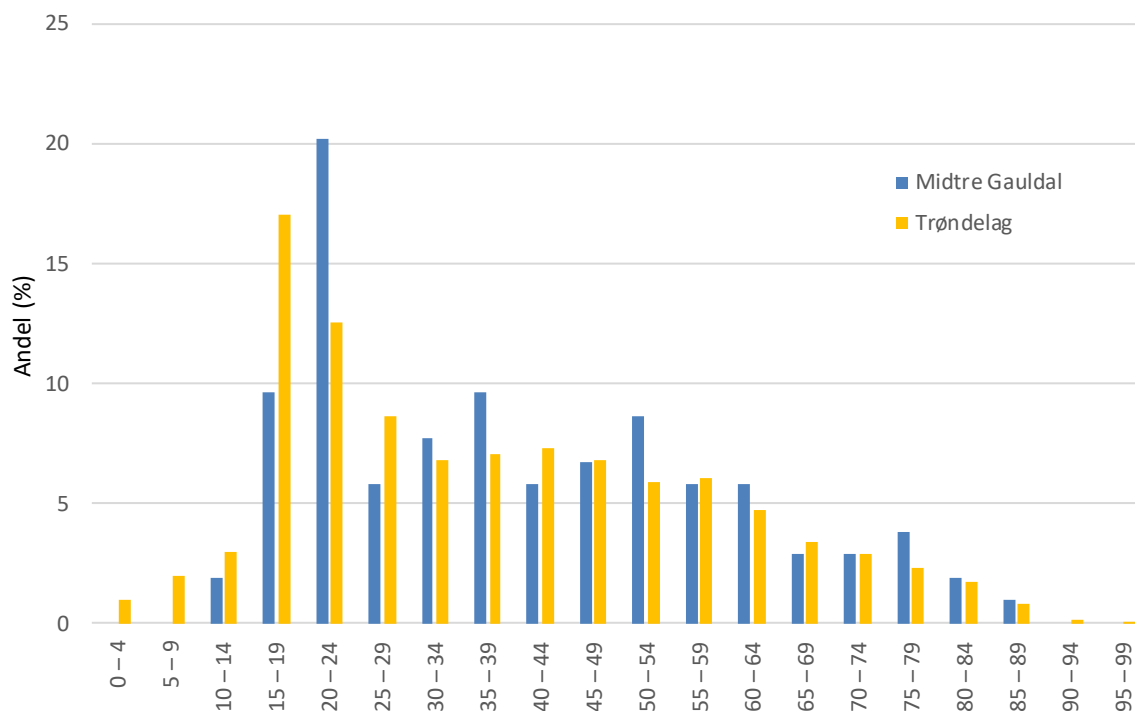
De tre første punktene er i stor grad et nasjonalt anliggende, der sentrale myndigheter legger føringer som til enhver tid også gjelder for Midtre Gauldal.

Når det gjelder planlegging derimot, styres dette i stor grad av lokale myndigheter, der utvikling av transportsystem, bosetting og arealbruk også har vesentlig innvirkning på langsiktig ulykkesutvikling. Det skal derfor tilstrebes et økt fokus på trafikksikkerhet i kommunens areal- og transportplanlegging.

5. ULYKKESSTATISTIKK

5.1. Ulykkesomfanget

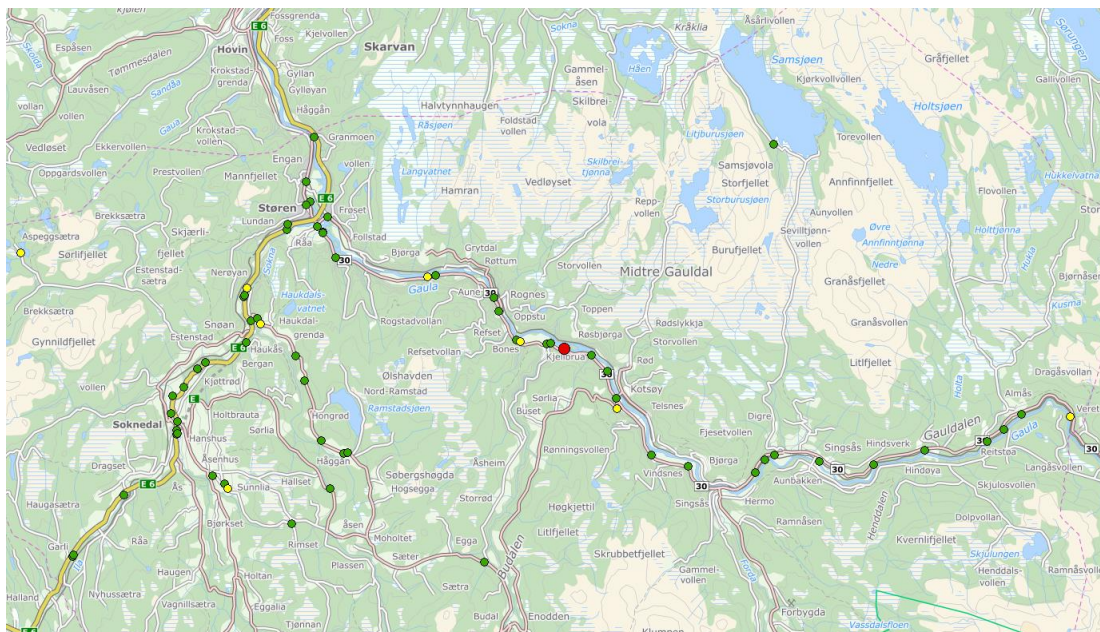
I perioden 2009-2018 var det 74 politiregistrerte trafikkulykker med personskade i Midtre Gauldal kommune der til sammen 123 enheter var involvert. Det har vært 1 dødsulykke, 12 hardt skadde, resten registrert som skadd. Figur 1 viser at ifølge statistikk er det ungdom mellom 20 – 24 år som oftest råker ut for ulykker. Midtre Gauldal kommune skiller seg noe ut fra resten av Trøndelag der Trøndelag har flest drepte/skadde i aldersgruppen 15 – 19 år.



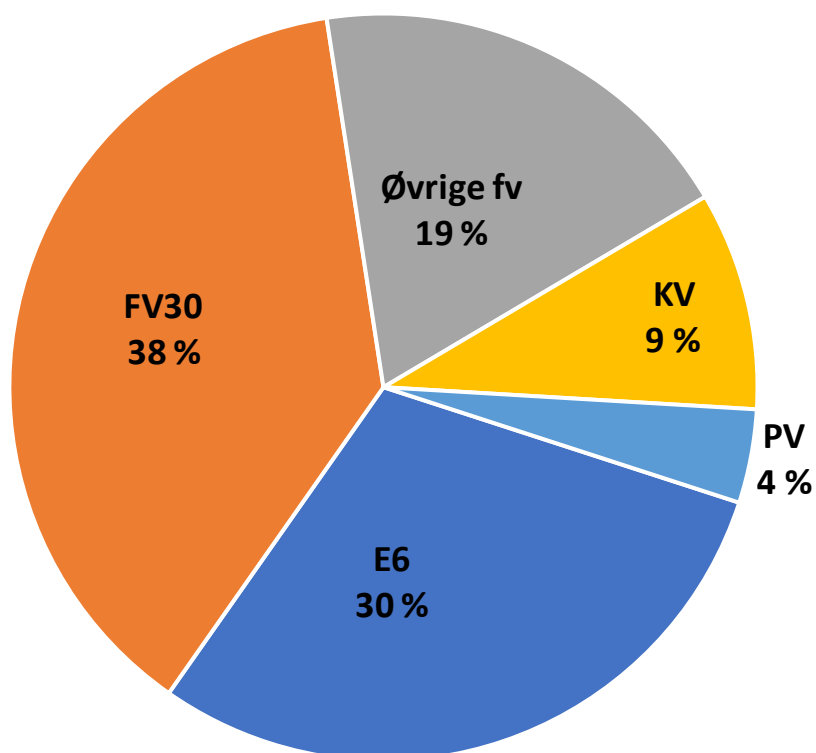
Figur 1: Drepte/skadde i Midtre Gauldal kommune fordelt på alder (2009-2018) (Trøndelag for øvrig vises til sammenligning)

5.2. Hvor skjer ulykkene?

Kartet, Figur 2, 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. Rød farge: dødsulykke, gul farge: alvorlig skade, grønn farge: lettere skade. Figur 3 viser illustrasjon over hvilke vegger som er mest belastet.

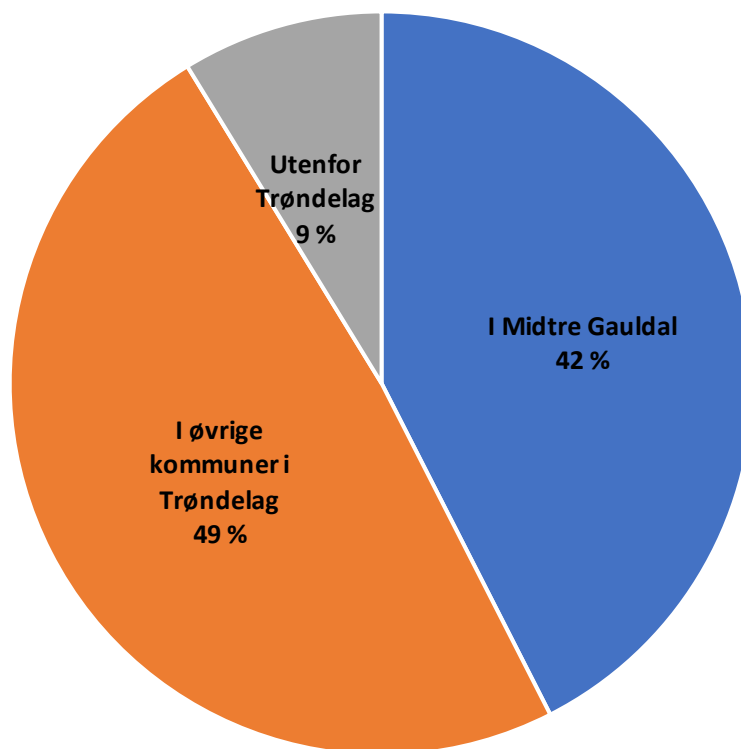


Figur 2 Kartutsnitt som viser alle registrerte ulykker i Midtre Gauldal kommune (2009-2018)



Figur 3: Vegkategori på registrerte ulykker med personskade i Midtre Gauldal kommune (2009-2018)

Det er registrert 80 ulykker i perioden 2009-2018 der førere fra Midtre Gauldal er involvert. 42 % av disse ulykkene skjedde innenfor kommunens grenser, som betyr at 58 % av ulykkene der kommunens innbyggere har vært involvert har skjedd utenfor kommunegrensen. Dette viser at holdningsskapende arbeid fortsatt bør være et fokusområde.



Figur 4: Sted for ulykker der førere fra Midtre Gauldal er involvert (2009-2018)

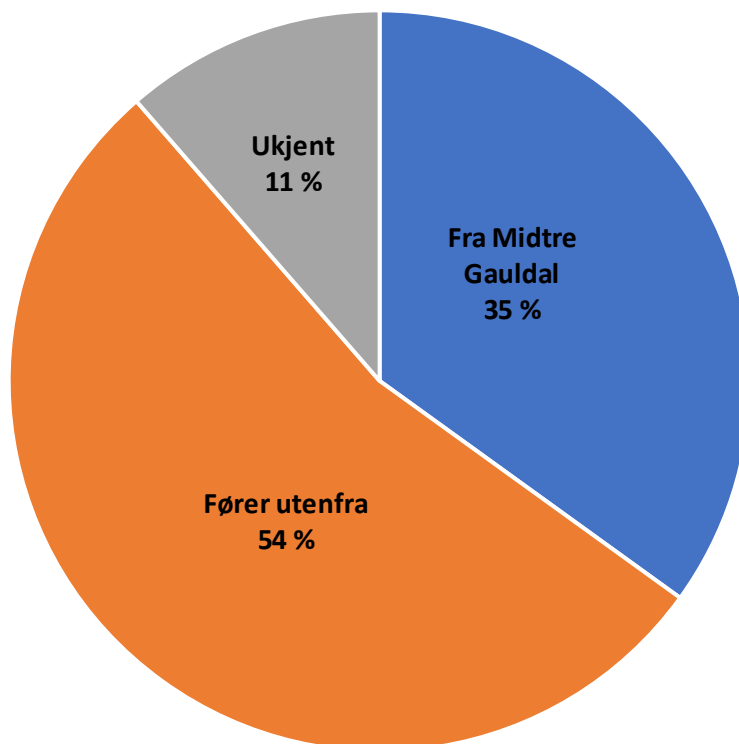
5.3. Hvordan skjer ulykkene?

Den klart største gruppen ulykker er eneulykker/utforkjøring. Dette kan skyldes flere ting, men den mest sannsynlige sammenhengen er nok høy fart, ofte kombinert med flere andre faktorer som føreforhold, teknisk stand på kjøretøyet, kjøreferdigheter, vegstandard etc. Statens Vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) har analysert samtlige dødsulykker nasjonalt siden 01.01.2005. Resultatene viser at for høy fart har vært en sannsynlig medvirkende årsak til 48 % av dødsulykkene.

5.4. Hvem blir skadd?

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

Figur 5 viser at over halvparten av involverte trafikanter ikke er hjemmehørende i kommunen. Dette henger sammen med stor andel gjennomgangstrafikk på E6 og FV30.



Figur 5: Bosted for førere involvert i ulykker med personskade i Midtre Gauldal kommune (2009-2018)

På landsbasis har det siden begynnelsen av 90-tallet vært en svak, men jevn reduksjon av antall ulykker og antall drepte/skadede personer i vegtrafikken. Sett i sammenheng med mange andre kommuner har Midtre Gauldal kommune lav andel av alvorlige trafikkuulykker. Likevel må en tilstrebe enda færre og forebygge nye ulykker.

6. STATUS - TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK DE SISTE ÅR

Kommunen har gjennomført flere tiltak siden siste trafikksikkerhetsplan fra 2013. Gjenstående tiltak listes opp i vedlegg til Trafikksikkerhetsplan.

Kommunen har det økonomiske ansvaret vedrørende sikringsskyss og har innarbeidet skyssordning (skolekjøring) for elever med farlig eller vanskelig skoleveg hvor avstanden mellom hjemmet og skolen er under 2 km for elever i 1.klasse og under 4 km for elever i 2.klasse og eldre. Kommunen viderefører dette tiltaket.

«Hjem for en 50 – lapp» – ordningen ble iverksatt fra 01.01.2010. Dette er et verdifullt tiltak som kommunen viderefører. «Hjem for en 50 – lapp» kommer som egen sak da nye retningslinjer for tildeling av egenandel fra Trøndelag Fylkeskommune er under utarbeidelse.

Kommunen har vedtatt ny gang – og sykkelveg ved Frøset, Støren. Det er igangsatt detaljprosjektering og det forventes byggestart våren 2020. Tiltaket vil bedre sikten og gi bedre sikkerhet for gang – og syklende. Figur 6 viser FV6562 sett mot øst. Kostnad: kr 14 500 000,-



Figur 6: FV6562 sett mot øst

Det er etablert ny fotgjengerovergang, for å unngå bruk av snarveg, ved Gauldal Videregående skole. Det er etablert flere fartshumper og fartsreduserende tiltak på Støren og Forsetmoen. Statens vegvesen er i gang med å etablere ny gang – og sykkelveg mot Bakkgerdet i forbindelse med E6-utbygging i Soknedal. Det er etablert gatelys i nyetablerte boligområder, mens det fortsatt mangler gatelys langs flere kommunale veger og fylkesveger.

7. UTFORDRINGER

7.1. Forebyggende

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen bør nok styrkes i forhold til det som er gjort i senere år og i den sammenheng vil det bli naturlig at Trafikksikkerhetsutvalget som består av formannskapet involveres mer i dette arbeidet. Samtidig ser man at opplæring i barnehage og grunnskole, som er en av de viktigste arenaer for forebyggende og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, ligger under ansvar til den enkelte enhetsleder. Det må vurderes hvordan trafikksikkerhetsutvalget skal sikre en bedre tverrfaglig involvering og et bedre eierforhold til fagområdet trafikksikkerhet. Dette for å overholde samsvar mellom overordnet strategi og holdningsskapende arbeid med barn og unge som forutsetter involvering. Trygg Trafikk har på sine nettsider www.tryggtrafikk.no/trafikksikker-kommune lagt ut en veileder med kriterier kommunen må oppfylle for å kunne godkjennes som Trafikksikker Kommune som kommunen kan vurdere å tilstrebe.

7.2. Fysiske tiltak

Kommunen har et gjennomgående etterslep når det gjelder gatebelysning, oppmerking av gangfelt og å få gjennomført tiltak som bør gjøres for å sikre myke trafikanter.

Gatebelysning er viktig for å føle seg mer trygg både med tanke på trafiksikkerheten og trivsel for øvrig. Gatelys langs fylkesvegene ble i sin tid satt opp på dugnad, mens kommunen i årenes løp har etablert lys i boligområder. Ca. 60 % av gatelysene i Midtre Gauldal kommune består av kvikksølvlamper (HQL). Disse pærene ble forbudt å selge i 2015 og de som har rester på lager begynner nå å gå tomme. Alle armaturer er slitne som betyr at det er liten/ingen hensikt å skifte pærene. Enten lyser de, eller de slukker med en gang (pga. defekt armatur), eller de lyser svakt, uansett trekker de mye strøm. Selve armaturene har nådd sin levetid og kommunen vil tjene på å bytte ut alle armaturer til LED. LED er både driftssikre og bruker lite strøm – dessuten gir de bedre lyseffekt.

Tabell 2: Differanse på drifts- og vedlikeholdskostnader på 125W HQL sammenlignet med LED, driftstid 100 000 timer (25 år)

Drifts og vedlikeholdskostnader:	Kr
HQL	13 359 360,-
LED	882 470,-
Sparepotensiale i løpet av 25 år:	12 476 890,-

Dersom man bare ser på kostnad for å bytte armatur opp mot sparepotensialet vil man innen 9 år ha tjent inn bytte av armatur fra HQL til LED.

Videre er driften av gatelys meget sårbar. På Støren står en fotocelle som styrer alle de andre tennskapene. Høsten 2019 ble konsekvens av denne sårbarheten tydelig, da store deler av Støren var mørklagt. Kommunen er derfor på sikt tjent med å utarbeide en belysningsplan og investere i nye, driftssikre gatelys som vil gjøre drift og vedlikeholdskostnader til et minimum i forhold til dagens.

Kommunen har utfordringer i Støren sentrum, Presteigen, Korsen og Spjeldbakkan. Det er et fellestrekk at det er et uklart trafikkbilde i disse områdene. Vegene er ikke tilpasset dagens bruk. Det er lite skille mellom veg og fortau. Det er også manglende gang- og sykkelveger. Det er stort behov for å gjøre tiltak for å bedre trafiksikkerheten da alle disse områdene også benyttes som skoleveg. Områdene bør planlegges helhetlig med konsulentbistand slik at en kan lage en plan for gjennomføring. Noen tiltak er planlagt i planperioden

Kjørkvollvegen har også et prekært behov for å utbedres, men en større utbedring krever både konsulentbistand og ny reguleringsplan som må på plass før dette. Mindre tiltak er planlagt i planperioden.

Driftsmidler og bemanning for vedlikehold av veger har vært begrenset i lengre tid og medfører at mindre trafiksikkerhetstiltak har vært vanskelig å utføre innenfor driftsbudsjettet. Dette gjelder f.eks. montering av rekkverk og skilting. En del kommunale veger er nedslitte og har mangler, blant annet dårlige fast dekke, rekkverk/autovern, sikt.

8. STRATEGI

8.1. Forebyggende

- Midtre Gauldal kommune bør vektlegge økt holdningsskapende arbeide som kan bidra til økt trafiksikkerhet
- Skolene bør fortsette med utdeling av ryggsekk med reflekterende farge til førsteklassinger
- Barnehagene og skolene må fortsette opplæring i trafikkadferd, sykkelbruk, hjelmbruk, refleks osv. på tilpasset modningsnivå gjennom tema/prosjekt
- Skolene bør gi 5.trinn prioritet til å ha årlig en dag på Eberg trafikkgård i Trondheim
- Kommunen bør fortsette registrering av barnetråkk i konkrete planprosesser

8.2. Fysiske tiltak

Kommunen må i kommende periode i tillegg til rullerende Trafiksikkerhetsplan utarbeide:

- Belysningsplan – for å ta sikte på å få gatebelysning langs skoleveger, kryss og boligstrøk som er viktig i forhold til trafiksikkerhet, samt sikre strukturen mot sårbarhet.
- Hovedplan veg – for å ta sikte på tilstand, kritiske punkt, bedre oversikt over veg for lettere å oversikt og ta grep både med tanke på drift, vedlikehold og trafiksikkerhet

For å få økonomiske midler til å få tilfredsstillende trafiksikkerhet rundt nye byggeområder og fortetting i eksisterende områder bør det være fokus på rekkefølgebestemmelser som omhandler trafiksikkerhet i reguleringsplanene og likeså at det vurderes utbyggingsavtaler mot utbyggere.

Økte ressurser til vegvedlikehold vil føre til lettere utbedringer og mindre trafiksikkerhetsproblemer. Generell god drift og vedlikehold både sommer og vinter bidrar også med betydelig for trafiksikkerhet. Ved ny-asfaltering av kommunale veier skal behovet for fartsreduserende tiltak fortsatt vurderes, og ved behov etableres.

9. PRIORITERTE TILTAK LANGS VEGER I MIDTRE GAULDAL KOMMUNE 2021

9.1. Kommunale veier

9.1.1. Prestteigen og fylkeskommunal G/S-vei langs FV6558 Svartøya

Parkeringsarealet ved kjøpesentrene på Prestteigen er uoversiktlig. Det er uklart skille mellom kjøreareal og areal for gående. (Se Figur 7 og Figur 8.) Fylkeskommunal G/S-vei ved avkjørsel til KV1940 Moøya (se Figur 9) er ikke i henhold til retningslinjer med tanke på avstand fra kjørefelt og lengde på gangfelt. Forslag til løsning er vist i Figur 10.

Det er behov for en oppstramming av parkeringsarealet med bedre oppmerking og bedre skilting. Det vil bli utført et skisseprosjekt for parkering og trafikkavvikling. Tiltaket er et samarbeid mellom aktørene på Prestteigen og kommunen. Det vil bli søkt om tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune for gjennomføring av endringer på utbedring av G/S-vei. Gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune kreves der det tekniske underlaget godkjennes av veieier.



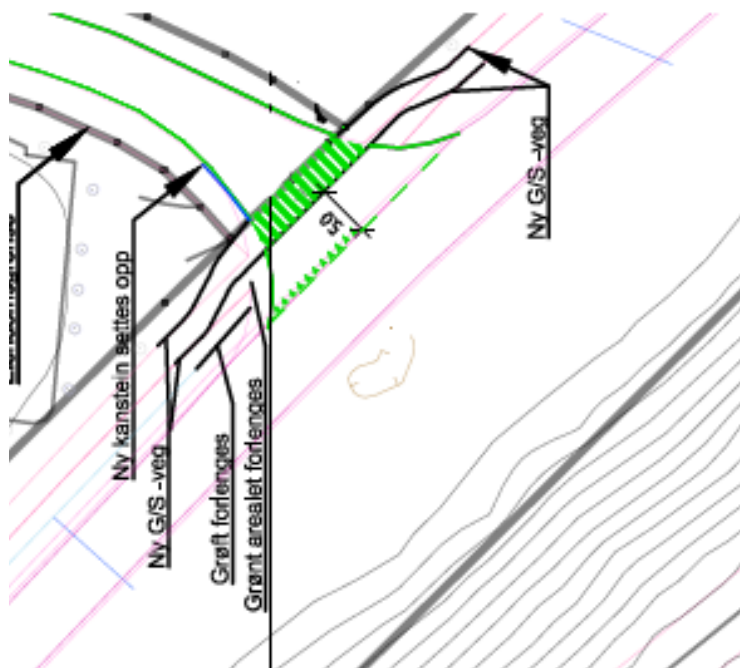
Figur 7 Parkeringsareal Prestteigen



Figur 8 Fylkeskommunal G/S-vei ved Prestteigen



Figur 9 G/S-vei ved avkjørsel til KV1940 Moøya fra F6558 Svartøya



Figur 10 Skissert løsning G/S-vei ved avkjørsel til KV1940 Moøya fra FV6558 Svartøya

Estimert kostnad:

Skisseprosjekt, oppmerking og skilting: 750 000,-. Foreslått utbedring innen kommunale vegger og sikkerhet 2020.

9.1.1. Hastighetsreduserende tiltak

Strekninger med høy hastighet som skaper trafikkfarlige situasjoner (innmeldte bekymringer fra Singsås, Soknedal, Hauka og Støren). Estimert kostnad: kr 750 000,- Foreslått i handlings – og budsjettplan som eget prosjekt.

Fartsreduserende tiltak. Redusert hastighet og/eller fartsdempere. Løsning og skiltplan blir vurdert i egne saker etter uttalelser fra Trøndelag politidistrikt.

Estimert kostnad: 150 000,-. Foreslått utbedring innen kommunale vegger og sikkerhet 2020.

9.1.2. Kjørkvollvegen

Uoversiktlig skoleveg for barn fra Kjørkvollvegen som må krysse område med næringsvirksomhet med tungtransport. Prosjektet krever konsulentbistand og omregulering av området, noe som ikke prioriteres for 2021. Interne vurderinger av skisserte forslag utarbeidet i 2020 for endelig valg av løsning. For å igangsette reguleringsplan må det opprettes et eget prosjekt som inkluderer regulering, detaljprosjektering og utførelse. Dette vil bli foreslått i handlingsplan for 2022.



Figur 11: Kjørkvollvegen

Estimert kostnad: kr 0,-

9.1.3. Røråsveien og Spjeldbakkan

Tiltaket er vedtatt grunnet uoversiktlig skolevei. Spjeldbakkan og Røråsveien er adkomst til Størenhallen, ungdomsskolen og videregående skole. Elever som tar rutebuss går i veikant. Det er uklart skille mellom kjørebane og fortau langs Spjeldbakkan.

Det utføres et 2-delt skisseprosjekt av en helhetlig løsning for Røråsveien fra gangfelt ved Prost Bødtkers til kryss mot Soknes og Spjeldbakkan (del 1, se Figur 12) og Spjeldbakkan fra avkjørsel mot helsesenteret til kryss mot Stasjonsveien/Svartøya (del 2, se Figur 13). Løsning med fortau på begge sider av Røråsveien og opphøyd fortau langs Spjeldbakkan vil bli vurdert. For å igangsette reguleringsplan må det opprettes et eget prosjekt som inkluderer regulering, detaljprosjektering og utførelse. Dette vil bli foreslått i handlingsplan for 2022.



Figur 12 Rørosveien



Figur 13 Spjeldbakken – manglende skille mellom fortau og kjørefelt

Estimert kostnad: kr 200 000,-. Foreslått utbedring innen kommunale vegger og sikkerhet 2021.

9.2. Estimert kostnad for tiltak kommunale vegger 2021

De tiltak som nevnes i handlingsplan år 2020 – 2023 danner grunnlaget for søknad om eksterne midler for 2021 og gjennomføres innenfor tilgjengelige økonomiske midler.

Tabell 3: Kostnadsestimat

Prioritet	Veg/sted	Problem	Tiltak	Estimert kostnad
1	Prestteigen og fylkeskommunal G/S-vei langs FV6558 Svartøya	Uoversiktlig parkeringsareal på Prestteigen. Det er uklart skille mellom kjøreareal og areal for gående. (Se bilde 1 og 2.) Fylkeskommunal G/S-vei ved avkjørsel til KV1940 Moøya (se bilde 3) er ikke i henhold til retningslinjer med tanke på avstand fra kjørefelt og lengde på gangfelt.	Det er behov for en oppstramming av arealet med bedre oppmerking og bedre skilting. Det vil bli utført et skisseprosjekt for parkering og trafikkavvikling. Tiltaket er et samarbeid mellom aktørene på Prestteigen og kommunen. Det vil bli søkt om tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune for gjennomføring av endringer på utbedring av G/S-vei. Gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune kreves der det tekniske underlaget godkjennes av veieier.	750 000,-
2	Singsås, Soknedal, Hauka og Støren.	Strekninger med høy hastighet som skaper trafikkfarlige situasjoner (innmeldte bekymringer fra Singås, Soknedal, Hauka og Støren)	Fartsreducerende tiltak. Redusert hastighet og/eller fartsdempere. Løsning og skiltplan blir vurdert i egne saker etter uttalelser fra Trøndelag politidistrikt	150 000,-

3	Kjørkvollveien	Uoversiktlig skoleveg.	Interne vurderinger av skisseprosjektene for endelig valg av løsning. For å igangsette reguleringsplan må det opprettes et eget prosjekt som inkluderer regulering, detaljprosjektering og utførelse. Dette vil bli foreslått i handlingsplan for 2022.	-
4	Rørosveien og Spjeldbakkan	Uoversiktlig skolevei. Adkomst til Størenhallen, ungdomsskolen og videregående skole. Elever som tar rutebuss går i veikant. Uklart skille mellom kjørebane og fortau langs Spjeldbakkan.	2-delt skisseprosjekt av helhetlig løsning for Rørosveien fra gangfelt ved Prost Bødtkers til kryss mot Soknes og Spjeldbakkan (del 1, se bilde 5) og Spjeldbakken fra avkjørsel mot helsesenteret til kryss mot Stasjonsveien/Svartøya (del 2, se bilde 6). Løsning med fortau på begge sider av Rørosveien og opphøyd fortau langs Spjeldbakkan vil bli vurdert. For å igangsette reguleringsplan må det opprettes et eget prosjekt som inkluderer regulering, detaljprosjektering og utførelse. Dette vil bli foreslått i handlingsplan for 2022.	200 000,-

9.3. Fylkesveger

9.3.1. FV30 i Midtre Gauldal kommune – Gangfelt og bussholdeplass ved avkjørsel til Kjørkvollveien

Midtre Gauldal kommune ser behov for tiltak på FV30 ved avkjørsel til KV1690 Kjørkvollveien. Bussholdeplass på østsiden av FV30 er midt i gangfelt som krysser FV30. Dette kan skape trafikkfarlige situasjoner når fotgjengere benytter gangfelt når det står buss på holdeplassen. Bussholdeplass bør flyttes for å gjøre området mer oversiktlig og dermed øke trafikksikkerheten. Midtre Gauldal kommune vil sende inn dette tiltaket til Trøndelag fylkeskommune som innspill til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger for 2021.



Figur 14: FV30 ved avkjørsel til Kjørkvollveien

9.3.2. Gang-/sykkelvei mellom Forsetmoen-Singsås

Midtre Gauldal kommune spiller inn til Trøndelag fylkeskommune at de i planarbeidet med FV30 innarbeider gang/sykkelvei mellom Forsetmoen-Singsås på sørsida av Gaula.

10. OPPSUMMERING

Beskrivelse av kommunens prioriteringer de neste årene, samt kostnader synliggjøres i eget vedlegg der utfordringer på veger med staten eller fylkeskommunen som vegeier beskrives særskilt. Denne lista inneholder tiltak som er realistisk for kommunen å få gjennomført med bakgrunn i kommunens økonomiske rammer.

1. Midtre Gauldal kommunes Formannskap vedtar trafiksikkerhetstiltak for 2021 i rullering av Trafiksikkerhetsplan for 2020 – 2023
2. Midtre Gauldal kommune søker om tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune med tanke på kostnadsfordeling av midler til gjennomføring av utbedringer av parkeringsareal ved Prestteigen og G/S-vei langs FV6558.
3. Midler til dette foreslås tatt inn i budsjett for 2021.

Det er behov for endringer på bussholdeplass på FV30 ved avkjørsel til Kjørkvollveien og gang/sykkelvei mellom Forsetmoen og Singsås. Formannskapet ber om at kommunedirektør oversender de prioriterte tiltak til Trøndelag fylkeskommune med sikte på å få gjennomslag for tiltak her.

Vedlegg: alle uprioriterte tiltak senere i planen