

# OVERHALLA KOMMUNE

# TRAFIKKSIKKERHETSPLAN

## 2009 – 2013



Trafikksikkerhetsplan, datert september 2008  
Overhalla kommune Teknisk avdeling

**Vedtatt i kommunestyret i KOM-sak 71/08. Dato: 6.10.2008**

<b>DEL I</b> -----	<b>3</b>
<b>INNLEDNING</b> -----	<b>3</b>
<b>VISJON OG MÅL</b> -----	<b>4</b>
<i>Nasjonalt og regionalt</i> -----	4
<i>Fylket</i> -----	5
<i>Kommunen</i> -----	5
<b>ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET</b> -----	<b>6</b>
<i>Nasjonalt</i> -----	6
<i>Regionalt</i> -----	6
<i>Fylket</i> -----	6
<i>Kommunen</i> -----	7
<b>SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER</b> -----	<b>8</b>
<b>HVORFOR ER FART VIKTIG?</b> -----	<b>9</b>
<b>OM LAVE FARTSGRENSER</b> -----	<b>9</b>
<b>ULYKKESSTATISTIKK</b> -----	<b>10</b>
<b>ULYKKESANALYSE</b> -----	<b>13</b>
<b>VEGSYSTEM</b> -----	<b>14</b>
<b>UNIVERSELL UTFORMING</b> -----	<b>15</b>
<b>ØKONOMI</b> -----	<b>15</b>
<b>DEL II</b> -----	<b>16</b>
<b>HANDLINGSPROGRAM</b> -----	<b>16</b>
<i>OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:</i> -----	16
<i>OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:</i> -----	17
<i>FYSISKE TILTAK:</i> -----	17
<b>DEL III</b> -----	<b>19</b>
<b>EVALUERING</b> -----	<b>19</b>
<i>EVALUERINGSSKJEMA</i> -----	19
<b>OVERSIKTSKART</b> -----	<b>20</b>
<b>VEGLISTE</b> -----	<b>26</b>
<i>Kommunale veger, jf. Vegplan 2006-2009</i> -----	26
<i>Kommunale gang- og sykkelveger, jf. Vegplan 2006-2009</i> -----	27
<i>Riksveger, jf. Statens vegvesens Vegliste 2007</i> -----	28
<i>Private veger, totalt jf. Vegplan 2006-2009</i> -----	28

# DEL I

## INNLEDNING

Framlagt Trafikksikkerhetsplan for 2009 -2013, datert september 2008, er revidert som en del av den årlige rullering av planen. Det er foretatt kun mindre endringer, da det ikke har kommet innspill som vil kreve en vesentlig endring av planen og handlingsprogrammet.

Planen skal være et viktig styringsverktøy for målrettet kommunalt trafikksikkerhetsarbeid, og viser blant annet hvilke områder og tiltak som skal prioriteres i kommunen.

Nord-Trøndelag Fylkeskommune krever at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (tidligere Aksjon skolevegmidler) skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet.

Overhalla formannskap er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Det er valgt en arbeidsgruppe som består av 5 medlemmer.

Trafikksikkerhetsplan for 2009 – 2013 med handlingsprogram foreslås rullert/revidert hvert år.

Overhalla, september 2008

Jo Morten Aunet/Leder i arbeidsutvalget

Erling Lundstadsveen/Lensmann

Dagfinn Johansen/Fagsjef oppvekst

Stig Moum/Teknisk sjef

Åse Ferstad/Avdelingsingeniør

Kilder og aktuelle nettsteder:

Regjeringen, Samferdselsdepartementet, Miljøverndepartementet, Statens vegvesen, Transportøkonomisk institutt, Trygg Trafikk, Nord-Trøndelag Fylkeskommune

# VISJON OG MÅL

## Nasjonalt og regionalt

I *Nasjonal transportplan* (NTP) for 2002 – 2011 la Regjeringen og Stortinget til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker i transportsektoren som fører til at personer blir drept eller varig skadd – Nullvisjonen.

Nullvisjonen defineres i NTP på følgende måte: ”Nullvisjonen betyr at vi skal forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre”.

I NTP for 2006 – 2015 (St.meld. Nr. 24 (2003-2004)), er nullvisjonen videreført.

Regjeringen og Stortinget har lagt til grunn fire hovedmål for transportpolitikken:

- Færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer
- Mer miljøvennlig bytransport - med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk
- Bedre framkommelighet i og mellom regioner, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov
- Et mer effektivt transportsystem, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål
- Et transportsystem som er tilgjengelig for alle, og et transporttilbud som gjør det mulig å leve et aktivt liv

*Nasjonal handlingsplan* for trafikksikkerhet på veg 2006 – 2015 bygger på Nasjonal transportplan 2006 – 2015 og Statens vegvesens handlingsprogram 2006 – 2009, Politiets trafikktjenestes Strategiplan 2004 – 2007 og Trygg Trafikks Strategi- og handlingsplan 2005 – 2008.

Formålet med handlingsplanen er dels å vise hvilke utfordringer vi står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet, og hvilke tiltak som er aktuelle. Det er definert fem sentrale tilstandsmål og to resultatmål for perioden:

- Overholdelse av fartsgrense
- Reduksjon i omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand
- Økt bruk av sikringsutstyr
- Sikrere tungtransport
- Ulykkesreducerende tiltak på ulykkesbelastede riksveger
- Færre drept og hardt skadde ungdommer
- Reduksjon i antall alvorlige overtredelser av trafikkreglene

## **Fylket**

Nullvisjonen skal legges til grunn for fylkets trafikksikkerhetsarbeid.

I Handlingsplan for trafikksikkerhetsarbeid i Nord-Trøndelag 2006 – 2009 er det satt fokus på å redusere antall møte-/utforkjøringsulykker og ulykker med fotgjengere/syklister.

- En felles paraply for hele regionen rettet mot målgruppen 15 – 24 år
- Nullvisjonstrekkningen E6 Tillerhøgda – Mule
- Barn og ungdom i trafikken
- Aksjon skoleveg
- Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Vilt- og vegtrafikk
- Radio, video, internett og presse

Handlingsplanen er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak.

## **Kommunen**

Overhalla kommune støtter opp om Nullvisjonen, og legger den til grunn for sitt trafikk-sikkerhetsarbeid.

Våre mål kan sammenfattes til følgende:

- Få samordnet trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen for å oppnå bedre resultat
- Sørge for at statusen på dette arbeidet heves i kommunen
- Å bedre informasjonen og samarbeidet for økt trafikksikkerhet
- Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på alle veger. Bidra til å oppnå nullvisjonen
- Trafikksikkerhetsutvalget skal fungere som et bindeledd mellom publikum og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker
- Holde nøye oversikt over ulykkessituasjonen i kommunen
- Være pådrivere overfor offentlige etater, lag og organisasjoner, og sist men ikke minst påse at FTU holder målsettingene i sine handlingsplaner

Trafikksikkerhetsplanens handlingsprogram er retningsgivende for kommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak.

# ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

## Nasjonalt

Samferdselsdepartementet har det overordna ansvaret, og styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Oppfølging av trafikksikkerhetsarbeidet og samarbeidet på nasjonalt nivå ivaretas hovedsakelig av Kontaktutvalget for trafikksikkerhet, som er et samarbeidsorgan oppnevnt og styrt av Samferdselsdepartementet. I tillegg til Samferdselsdepartementet, deltar Justisdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet.

## Regionalt

Ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg, og drift og vedlikehold av eksisterende veg på regionalt nivå, ivaretas av Statens vegvesen.

## Fylket

Fylkeskommunen har i følge Vegtrafikklovens § 40 a et ansvar for ”å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket”.

Hovedutvalget for regional utvikling (HR) har det politiske ansvaret for trafikk-sikkerhetsarbeidet i fylket. Dette ansvaret er delegert til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), som er et underutvalg til hovedutvalget.

FTU i Nord-Trøndelag består av 4 politiske valgte medlemmer og 7 konsultative eller rådgivende medlemmer (Statens vegvesen, Trygg Trafikk, N-T Fylkeskommune/ samferdsel og videregående skole, Utrykningspolitiet, Fylkeslegen og Statens Utdanningskontor).

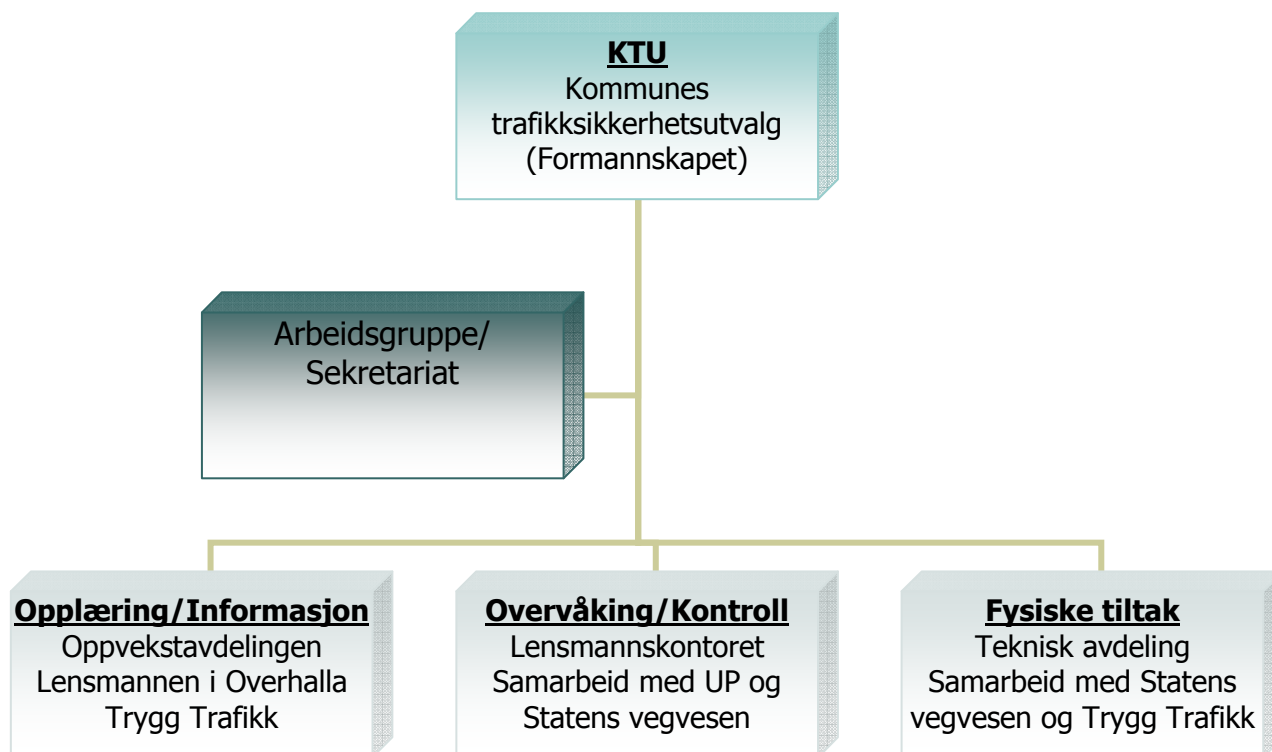
Under FTU er det opprettet tre arbeidsgrupper, som har ansvar for å planlegge og å realisere tiltak i FTUs årsplan.

## Kommunen

Kommunestyret har det overordna politiske ansvaret for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen. Dette ansvaret er delegert til formannskapet som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg (KTU).

Under KTU er det nedsatt en arbeidsgruppe/sekretariat bestående av en politisk representant fra KTU (leder), lensmannen i Overhalla, fagleder oppvekst, teknisk sjef og en avd.ing. fra Teknisk avdeling.

Det er videre inndelt i tre grupper med aktører fra arbeidsgruppa som arbeider innenfor områdene opplæring/informasjon, overvåking/kontroll og fysiske tiltak på veg.



### Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen er basert på et tverretattlig samarbeid mellom følgende etater og organisasjoner:

Overhalla kommune  
Overhalla Lensmannskontor  
NAF  
Trygg Trafikk  
Statens vegvesen/FTU

Som konsultative medlemmer til KTU/Arbeidsgruppa, er det knyttet forbindelse med lokale lag og foreninger, kommunale råd og utvalg etc., for å ta hensyn til særinteressene.

Kommunens ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er hjemlet i følgende lover og forskrifter:

- Veglovens § 25 (veglov av 21.juni 1963 nr 55), sist endret 10.6.2003
- Lov om helsetjenesten i kommunen (lov av 19.nov. 1982 nr 66), sist endret 25.6.04
- Plan- og bygningsloven (lov av 14.juni 1985 nr 77), sist endret 7.5.2004
- Læreplanen for grunnskolene 1997 og ny læreplan høsten 2006

## SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER

Trafikksikkerhetsarbeidet må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi, da trafikkkulykkene ikke er en tragedie bare for dem som rammes, men de utgjør også et betydelig tap for samfunnet.

Fore hele landet er de samlede samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkkulykker beregnet til 28 milliarder kroner hvert år. Dette inkluderer også kostnader ved personskadeulykkene som ikke rapporteres i den offentlige statistikken og forsikringsskader meldt til forsikrings-selskapene.

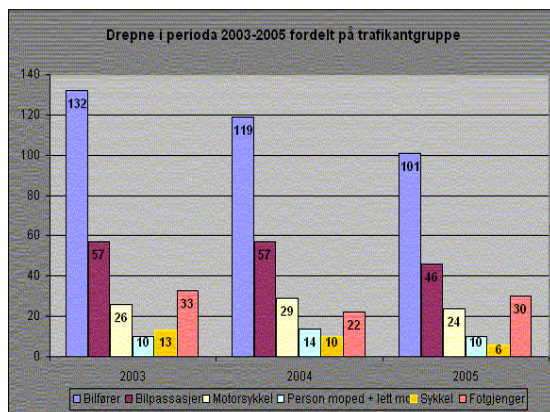
### Ulykkeskostnader for Nord-Trøndelag fylke

Gjennomsnittlig ulykkeskostnad i perioden 2000 – 2007 ligger på om lag 600 mill. kroner – med høyeste registrering i 2002 med 800 mill. kroner, og laveste registrering i 2004 med 480 mill. kroner.

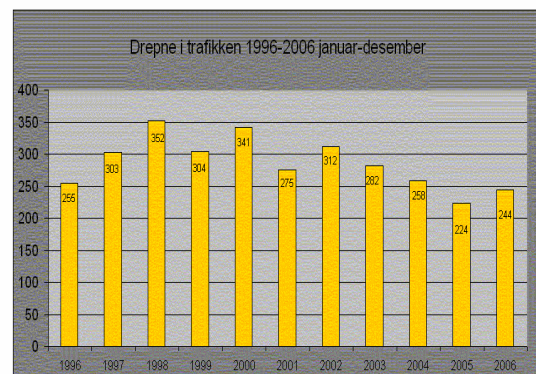
**Tabellen viser en oversikt over ulykkeskostnader pr. politirapportert skadet person og pr. politirapportert personskadeulykke:**

Skadetilfelle	Kostnad i 2004-priser
Et dødsfall	23,3 mill
En meget alvorlig skade	15,96 mill
En alvorlig skade	5,3 mill
En lettere skade	0,7 mill
Gjennomsnittlig personskade	2,864 mill
Gjennomsnittlig materielle forsikringsskader	30 000 kr

Kilde: TØI



Grafen viser at talet på drepne bilførere er redusert med 31 på to år, ein reduksjon på 23,5 %



Talet på drepne for desember 2006 var 30, året for var talet 23. Dermed endta talet på drepne i trafikken for 2006 på 244 trafikanter mot 224 året før.

I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006 – 2009 er det gitt 234 tiltak som skal bidra til en fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde.

Et sentralt innsatsområde er arbeidet rettet mot ungdom i aldersgruppen 15-24 år.

372 personer i denne aldersgruppen mistet livet i tidsperioden 2000-2004, mens 1676 ble hardt skadd. Dette er 30 % av alle drepte og hardt skadde.

Ved siden av en rekke fysiske tiltak på vegen, er et av hovedgrepene i planen opplæring.

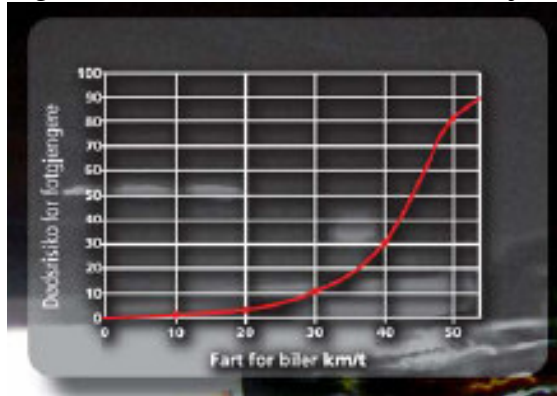
*”Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Arbeidet må starte med de yngste aldersgruppene og fortsette gjennom hele livet. Her vil vi alle nå ha en samordnet innsats fra alle aktører og med en kombinasjon av ulike tiltak som opplæring, holdningsskapende arbeid på ulike arenaer og målrettet kontrollvirksomhet, heter det i planen.”*

## HVORFOR ER FART VIKTIG?

Lavere fart gir færre og mindre alvorlige ulykker. Dersom farten i bysentra går ned fra 50 km/t til 30 km/t, reduseres antall ulykker med ca 50 %. I boligområder reduseres ulykkene med ca 40 % (ved bruk av humper). Antall drepte kan reduseres med så mye som 70 %.

Høy fart og stor variasjon i farten øker sannsynligheten for ulykker og alvorlighetsgraden ved ulykker.

Figuren viser dødsrisiko (%) ved ulike kjørefarter.



Kurven viser at 9 av 10 fotgjengere overlever en påkjørsel i 30 km/t, mens bare 2 av 10 overlever ved 50 km.

Stopplengder er avgjørende faktor for ulykkene, og er på våt, men isfri kjørebane med gode dekk og gode bremses:

-30 km/t	20 meter
-40 km/t	30 meter
-50 km/t	45 meter
-60 km/t	70 meter

## OM LAVE FARTSGRENSER

Nedenfor beskrives kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder:

Fartsgrense	Bruksområde
<b>30 km/t</b>	Brukes i første rekke på atkomstveger i bolig- og sentrumsområder, men kan også unntaksvis brukes på hoved- og samleveger (i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering).
<b>40 km/t</b>	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder.
<b>50 km/t</b>	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.

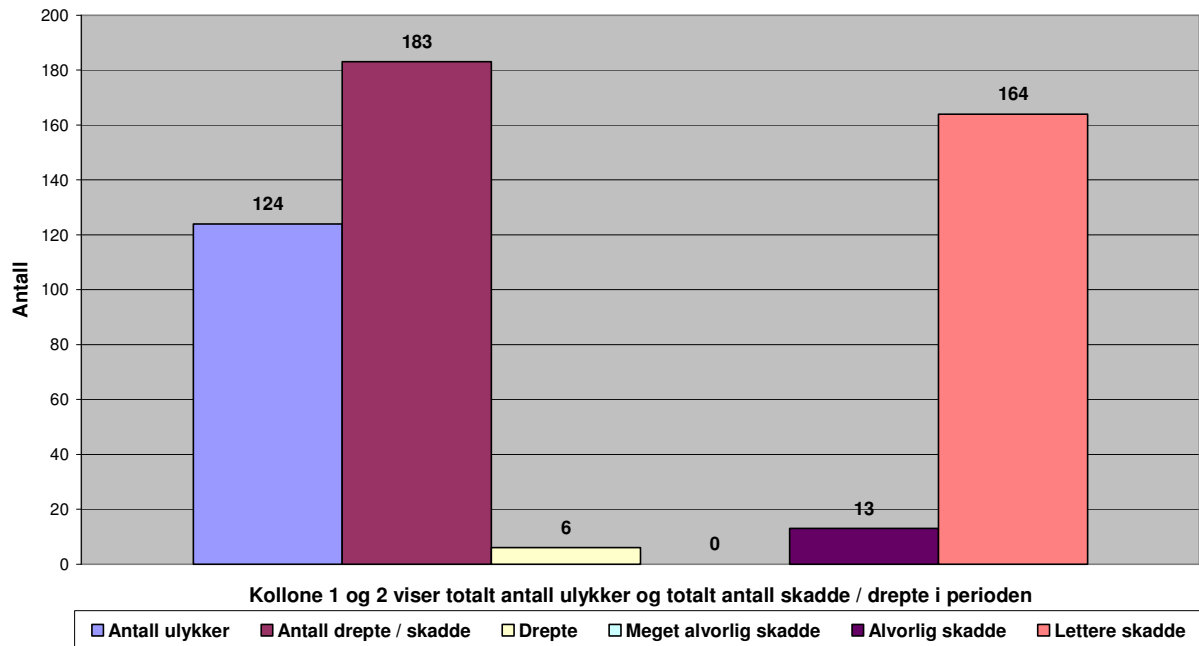
Om farten ikke er høyere enn 30 km/t kan barna ferdes ganske trygt, forutsatt at biltrafikken ikke er svært stor og at sikten er god. Fartsgrense på 40 eller 50 km/t vil også være akseptabelt for barna om det bygges fortau og trygge krysningssteder i form av opphøyde eller signalregulerte gangfelt.

Informasjonen på denne siden er hentet fra Statens vegvesens brosjyre: Lavere fart er best for alle! NA- Rundskriv 05/17 fra Statens vegvesen finnes på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no), under trafikant og sykkel, eller på [www.sykkelby.no](http://www.sykkelby.no).

# ULYKKESSTATISTIKK

## OVERHALLA

### Antall ulykker / skadegrad i perioden 1990 - 2005



Det foreligger følgende tall for 2006:

<b>Antall ulykker:</b>	<b>17</b>
<b>Antall drepte / skadde:</b>	<b>24</b>
Antall drepte:	2
Antall meget alvorlig skadde:	0
Antall alvorlig skadde:	0
Antall lettere skadde:	22

Det foreligger følgende tall for 2007:

<b>Antall ulykker:</b>	<b>5</b>
<b>Antall drepte / skadde:</b>	<b>10</b>
Antall drepte:	0
Antall meget alvorlig skadde:	0
Antall alvorlig skadde:	1
Antall lettere skadde:	9

Kilde: All statistikk er hentet fra Statens vegvesen

## ULYKKESUTVIKLING I PERIODEN 1990 – 2007

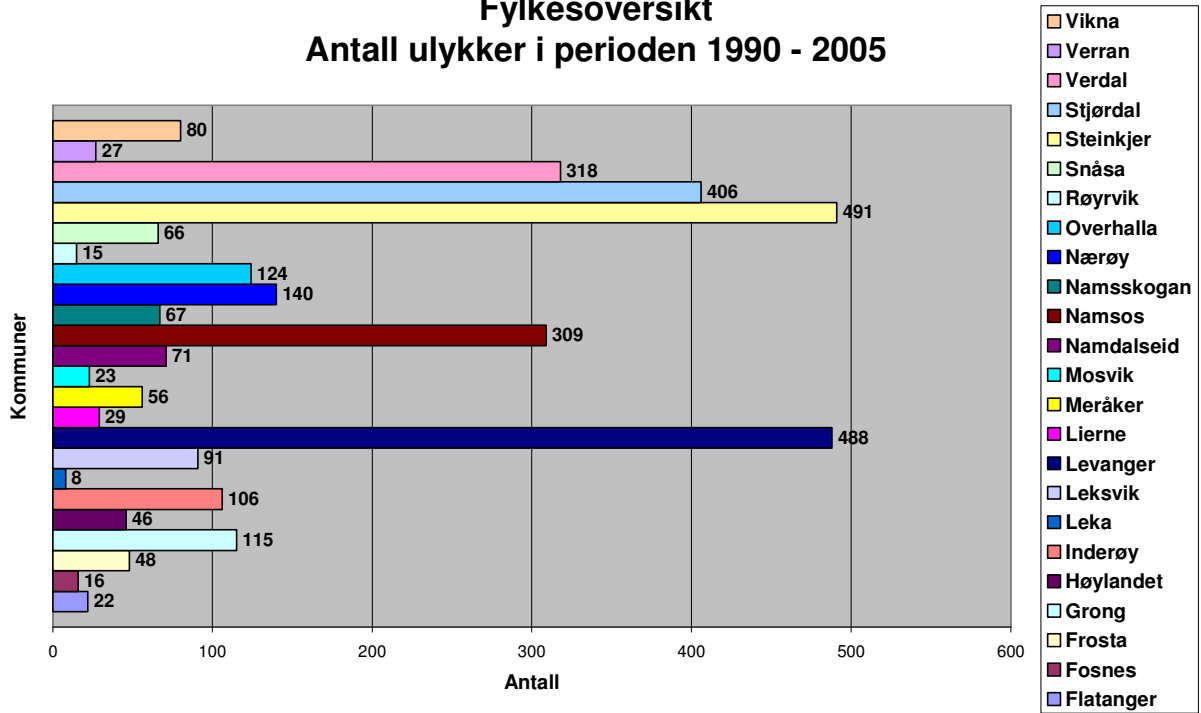
### Antall ulykker og skadde/drepte/ Ulykkens alvorlighetsgrad/ Trafikantgruppe/ Kjønn

År	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Sum
<b>Antall ulykker</b>	9	12	9	6	13	11	6	7	8	6	<b>87</b>
<b>Antall skadde /drepte</b>	14	15	14	7	17	17	8	14	10	7	<b>123</b>
<b>Ulykkens alvorlighetsgrad:</b>											
Drepte									1		<b>1</b>
Meget alvorlig skadde											
Alvorlig skadde	2	2	1		2	1	1	1			<b>10</b>
Lettere skadde	12	13	13	7	15	16	7	13	9	7	<b>112</b>
<b>Trafikantgruppe:</b>											
Bilfører	7	5	6	3	7	7	2	7	5	4	<b>53</b>
Bilpassasjer	2	5	6	2	8	4	3	7	3	2	<b>42</b>
Person annen MC	2								1		<b>3</b>
Person lett MC			1								<b>1</b>
Person moped	2	2		1		2	3			1	<b>11</b>
Person sykkel		1			2	1			1		<b>5</b>
Fotgjenger	1	2	1								<b>4</b>
Andre				1		3					<b>4</b>
<b>Kjønn:</b>											
Mann	11	10	6	2	8	8	4	4	6	4	<b>63</b>
Kvinne	3	5	8	5	9	9	4	8	4	3	<b>58</b>
Ukjent								2			<b>2</b>

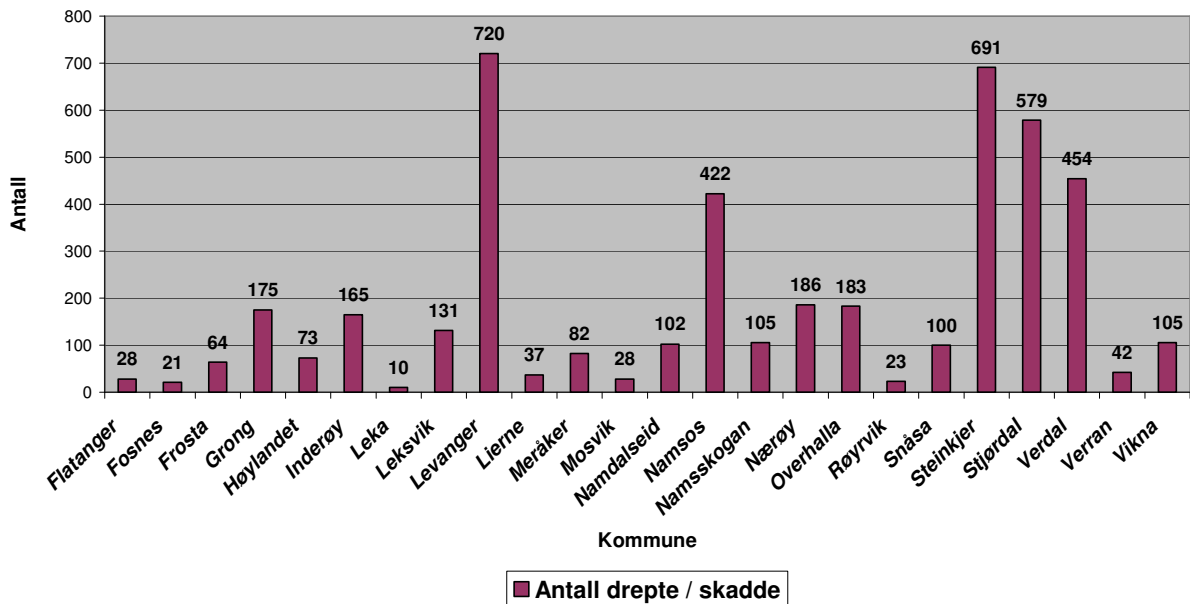
År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Sum
<b>Antall ulykker</b>	7	11	3	8	4	2	17	5			<b>52</b>
<b>Antall skadde /drepte</b>	13	17	4	14	6	4	24	10			<b>82</b>
<b>Ulykkens alvorlighetsgrad:</b>											
Drepte	1	2			2		2	0			<b>7</b>
Meget alvorlig skadde								0			
Alvorlig skadde	1				2			1			<b>4</b>
Lettere skadde	11	15	4	14	2	4	22	9			<b>81</b>
<b>Trafikantgruppe:</b>											
Bilfører	4	10	1	10	2	2	10	?			<b>39</b>
Bilpassasjer	3	6		3	1	2	6	?			<b>21</b>
Person annen MC			2				2	?			<b>4</b>
Person lett MC							1	?			<b>1</b>
Person moped								?			
Person sykkel					2		1	?			<b>3</b>
Fotgjenger					1		3	?			<b>4</b>
Andre	6	1	1	1			1	?			<b>10</b>
<b>Kjønn:</b>											
Mann	7	6	3	9	4	3	15	?			<b>47</b>
Kvinne	2	11	1	5	2	1	9	?			<b>31</b>
Ukjent	4							?			<b>4</b>

NB! mulig feil på antall skadde/drepte (181 kontra 183) og antall ulykker i perioden (122 kontra 124). Dette vil bli rettet når tallene er kvalitetssikret. Mangler også en oversikt over hvilken trafikantgruppe som er berørt av ulykker i 2007 pr.d.d.

### Fylkesoversikt Antall ulykker i perioden 1990 - 2005



### Fylkesoversikt Antall drepte / skadde i perioden 1990 - 2005

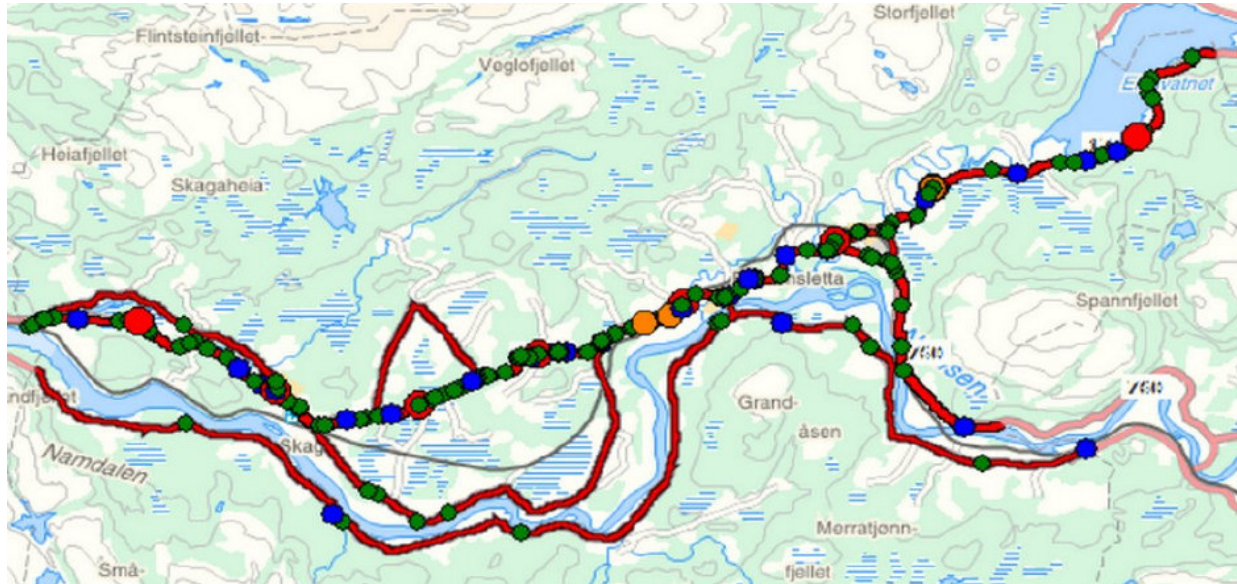


## ULYKKESANALYSE

### Ulykkesituasjonen i Overhalla.

Under følger en oversikt over ulykkesstrekninger som statistisk utmerker seg som problemområder:

- Rv.17 Tranmyra
- Rv. 17 Kvatningmyra
- Rv. 17 Ryggahøgda
- Rv. 760
- Fv. 401



- Trafikkulykke
- Uskadd
- ✓ Lettere skadd
- ✓ Alvorlig skadd
- ✓ Meget alvorlig skadd
- ✓ Drept
- Ulykkesinvolvert enhet
- ▼ Ulykkesinvolvert person

#### Befolkningsstatistikk for Overhalla 2008:

Det bor om lag 1184 mennesker i tettbygd strøk (34 %), mens det bor 2323 i spredtbygd strøk (66 %).

I følge folke- og boligtellingsen i 2001 bodde 40 % i tettbygd strøk og 60 % bodde spredt. (En deling av kommunen ved Øysvollkorsen viser at 47 % bor vest for skillet og 53 % øst for skillet).

### ULYKKESANALYSE Nord-Trøndelag 2004 – 2007

Statens vegvesen Nord-Trøndelag distrikt, seksjon for trafiksikkerhet og vegforvaltning har utarbeidet en rapport – Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2004 2007, datert august 2008. Analysen viser en del hovedtrekk av utviklingen i Nord-Trøndelag, sammenlignet med perioden 2000 – 2003.

I rapporten konkluderes det med følgende:

- Sjansen for å bli involvert i en personskadeulykke her i fylket er redusert med 45 % i løpet av de siste 28 år
- I løpet av de siste 8 år har 80 mennesker (10 pr. år) mistet livet i trafikkulykker. Snittet for de siste 4 år er 11 pr. år
- Det er registrert 2 ulykkespunkt for perioden 2003 – 2007 (E6 Gråmyra i Levanger kommune og E 14 Nustadkrysset i Meråker kommune)
- Kommunene Steinkjer, Levanger og Verdal har flest antall skadde og drepte
- Møte- og utforkjøringsulykker er dominerende ulykkestyper
- Trafikkulykkene i fylket koster om lag 600 mill. kroner i året
- De største ulykkeskostnadene er knyttet til møte- og utforkjøringsulykker

## VEGSYSTEM

### Kjøreveger, jf. vedlegg i Del III.

Vegnettet i kommunen består av riksveger, fylkesveger, kommunale og private veger. Av disse kan Rv.17, Rv.760 og Fv.401 betegnes som hovedvegene i kommunen, og er de som er mest trafikkerte.

<b>Kjøreveg</b>	<b>Total lengde (km):</b>	<b>Asfalt/Grus (km):</b>	<b>Vegbelysning:</b>
Riksveger (17 <sup>1</sup> /760 <sup>2</sup> )	? /19,8 km <sup>2</sup>	Asfalt	
Fylkesveger (401, 431, 434, 436, 439 og 440)	55,15	Asfalt: Grus:	
Kommunale veger	70,80	Asfalt: 14,60 Grus: 56,20	
Private veger	25,15	Grus: 25,10	

### Gang- og sykkelveger, jf. vedlegg i Del III.

Gang- og sykkelveger langs riksveg og fylkesveg er fylkeskommunen og statens vegvesens ansvar, men kommunen har ansvar langs de kommunale vegene.

<b>Gang- og sykkelveger langs:</b>	<b>Total lengde (km):</b>	<b>Asfalt/Grus (km):</b>	<b>Vegbelysning:</b>
Rv.17 Rv.760	0	Asfalt	Ja delvis
Fv.401 Fv.431 Fv.434 Fv.436 Fv.439 Fv.440	0 ca. 0,31? ? 0 ca. 0,10? 0	Asfalt  Asfalt	Ja  Ja
Kommunale veger	7,43	Asfalt: 6,88 Grus: 0,53	Ja delvis
Private veger	0		

## UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming som strategi – legges til grunn ved planlegging av nye fysiske trafikksikkerhetstiltak, samt ved rehabilitering av trafikkerte områder i kommunen.

Miljøverndepartementet har i skriv om Universell utforming – begrepsavklaring (26.oktober 2007) definert og utdyper universell utforming:

*”Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming”.*

De sier blant annet at hovedsiktemålet med universell utforming er å oppnå likestilling og deltakelse for personer med nedsatt funksjonsevne ved å fjerne eksisterende funksjonshemmende barrierer og hindre at nye oppstår. Begrepet universell utforming innebærer en ny tenkning ved at det inneholder et sterkere likestillingskrav enn det som ligger i tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Mens tilgjengelighet for funksjonshemmede kan oppnås gjennom spesielle løsninger, forutsetter universell utforming at hovedløsningen skal imøtekomme alle brukerbehov.

Utforming forstås her som en fellesbetegnelse på alle arbeidsprosesser som er involvert i utforming av omgivelsene. Det inkluderer samfunnsplanlegging, arealdisponering, arkitektur, konstruksjon, produktutvikling med videre.

## ØKONOMI

I trafikksikkerhetsarbeidet er det vanskelig å stipulere eksakte kostnader på de enkelte tiltakene. Det er flere aktører som arbeider med trafikksikkerhet, noe som medfører at de økonomiske midlene er fordelt på flere budsjetter. I tillegg vil det variere hvilke type midler som er tilgjengelig til en hver tid. For kommunen er det helt klart at fylkets trafikksikkerhetsmidler er viktige for å få realisert viktige tiltak og prosjekt.

## DEL II

### HANDLINGSPROGRAM

Handlingsprogrammet omfatter en samlet oversikt over de tiltak som er nødvendig i planperioden for å oppnå planens intensjoner og mål for trafiksikkerhet i kommunen.

Handlingsplanen er samordnet med \*)Plan for politiets medvirkning i holdningsarbeid i barnehager og skoler i Overhalla kommune, vedtatt i fellesmøte for barnehagestyrere og rektorer, den 20.12.1006, og hvor lensmannen deltok.

### OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:

BARNEHAGENE			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Øke bruken av hjelm, bilbelte og refleks		Barnehagene	Hele året
Øke medlemskap i Barnas Trafikkklubb		Barnehagene	Hele året
Besøk av politibamsen Eddy		Lensmannskontoret	Høsten
Barnehagenes ”skolestartere” besøker politistasjonen og brannstasjon i Namsos		Barnehagene	Februar
Tema trafiksikkerhet og holdninger på foreldremøte		Barnehagene/ Lensmannskontoret	September- Oktober Rullering annethvert år

GRUNNSKOLEN			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Øke bruken av refleks		Grunnskolene	Hele året
Bedre sykkelopplæring		Grunnskolene	Vår/Høst
Sykkeldager i samarbeid med skolene		Lensmannskontoret	Vår/Høst
Mopedføreropplæring		OBUS	Hele året
6-åringer på skoleveg/kartlegging av tiltak		Grunnskolene/ Teknisk avdeling	Hele året
6-åringer på skoleveg/ Pådrivervirksomhet		Alle	Hele året
Øke trafiksikkerhets- informasjonen til avgangs- klassene i grunnskolen		OBUS/ Lensmannskontoret	Vår
Samordnet Plan for trafikkopplæring i barnehage og grunnskole *)		Lensmann/ Fagsjef oppvekst	Vår
1.trinn grunnskole Utlevering av refleksvest og mørkekjøring		Lensmann/Grunnskolene/ FAU	Forsøksordning fra høsten 2007
1.-10.trinn ”Bussvett”		Grunnskolene i samarbeid med andre aktører	Ved skolestart
5.-7.trinn Trafikkdag		Grunnskolene	Primo mai
10.trinn Trafikkalt grunnkurs		OBUS v. kursholdere	I løpet av 10.trinn
U-trinnet ”Ikke tøft å være død”		Trygg Trafikk/OBUS	Hvert 3.år

<b>FRIVILLIGE LAG OG ORGANISASJONER / KOMMUNALE RÅD OG UTVALG</b>			
<b>TILTAK/MÅLGRUPPER</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>ANSVAR</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Trafikksikkerhetsinformasjon i idrettslag og ungdomsorganisasjoner. Støtte opp om trafikksikkerhetskampanjer i frivillige lag og foreninger.		Alle	Hele året
Informasjon til eldrerådet/ Oppfriskningskurs		Eldrerådet/Kjøreskolene	Hele året

<b>GENERELT</b>			
<b>TILTAK/MÅLGRUPPER</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>ANSVAR</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Følge opp målsettinger i FTU		Alle	Hele året
Pådrivervirksomhet mot Statens vegvesen		Overhalla kommune	Hele året

### **OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:**

<b>TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>ANSVAR</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Uanmeldte kontroller ved skolene		Lensmannskontoret	I starten, og i løpet av skoleåret
Trafikkontroller i samarbeid med UP, Tollvesen og Biltilsynet		Lensmannskontoret	Hele året
Utrykning i forbindelse med trafikkulykker og hvor det er personskaade		Lensmannskontoret	Hele året
Patrulje, generell overvåking av trafikken		Lensmannskontoret	Hele året
Generell oppfølging av målsettinger i FTU		Lensmannskontoret	Hele året

### **FYSISKE TILTAK:**

<b>KOMMUNALE VEGER</b>				
<b>PRIORITERTE TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Opprusting av veg med gang- og sykkelveg fra Ranemsletta til Svalifoten	3.45 mill.	950.000 kr	Overhalla kommune Teknisk avdeling	Ferdig 2008 (mangler lys)
Vegbelysning ved Solvoll forsamlingshus Rv.17/Fv.343	108.000 kr	54.000 kr	Overhalla kommune Teknisk avdeling	2009
Gang- og sykkelveg fra Svalia boligfelt til kryss Krabbstumarka			Overhalla kommune Teknisk avdeling	2009
OCEM – ny veg med møteplasser	2,5 mill	1 mill	Overhalla kommune Teknisk avdeling	2009

<b>FYLKESVEGER</b>				
<b>PRIORITERTE TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Gangbane på Ranem bru Fv.439	12.0 mill.		Statens vegvesen	
Gang- og sykkelveg Fra Hunn skole til Hunn boligfelt Fv.434	400.000 kr	200.000 kr	Statens vegvesen	2009
Møteplasser på Fv.401 Øysletta sentrum og vestover			Statens vegvesen	
Fastdekke Fv.431 Fra Reinbjørkorsen til bru over Nordelva			Statens vegvesen	
Vegbelysning Fv.434 Fra jernbaneovergang på Øysvollen til Gansmo/Moan			Statens vegvesen	
Flytting av bussholde- plass på Øysvollen Fv.434			Statens vegvesen	2008/2009
Fastdekke Fv.434 "Melavegen"			Statens vegvesen	
Fastdekke Fv.434 "Reinbjørvegen"			Statens vegvesen	
Av- og påstigningsramper for skolebuss langs riks- og fylkesveger			Statens vegvesen	2008-2012

<b>RIKSVEG 17 og 760</b>				
<b>PRIORITERTE TILTAK</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Rv.17 Himo – Skogmo Gang- og sykkelveg og nytt "Bjørakryss"	28.0 mill.	RDA midler 2.5 mill.	Statens vegvesen	2008 (påbegynt)
Rv.17 Skage sentrum Kryss Rv.17/Kv.52/ Stenging av utkjørsel fra Hunn skole			Statens vegvesen	
Rv.17 Barliakorsen til Øysvollkorsen, og på sikt til Skage/ Gang- og sykkelveg			Statens vegvesen	
<b>UPRIORITERTE TILTAK PÅ RV17</b>	<b>KOSTNAD</b>	<b>TILSKUDD</b>	<b>ANSVARLIG</b>	<b>TIDSPERIODE</b>
Svinger øst for Sjøenget/Ny linjeføring			Statens vegvesen	
Kvatningmyra og Tranmyra/Sikring mot viltpåkjørsler			Statens vegvesen	
Svinger vest for Ryggahøgda/Utbedring av kurvatur			Statens vegvesen	
Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda/ Felles atkomstveg			Statens vegvesen	
Overhalla sentrum/ Fullføring av miljøgate			Statens vegvesen	
Utbedring av svinger ved Fuglem			Statens vegvesen	

## DEL III

### EVALUERING

Evaluering av tiltak i handlingsprogrammet kan gjennomføres på flere måter. En kan velge å måle effekten av gjennomførte tiltak opp mot tidligere ulykkestall i kommunen, og man kan evaluere tiltakene ut fra om de er gjennomført eller ikke. En evaluering basert på det første vil kanskje måtte skje etter en hvis tid, både med tanke på erfaring over tid og at faktiske data ikke er tilgjengelig før det er utarbeidet statistikk. I tillegg bør en årlig evaluering av handlingsprogrammet omfatte en generell vurdering av eget arbeid, vurdering og prioritering av nye tiltak, og eventuelt foreta omprioriteringer.

### EVALUERINGSSKJEMA

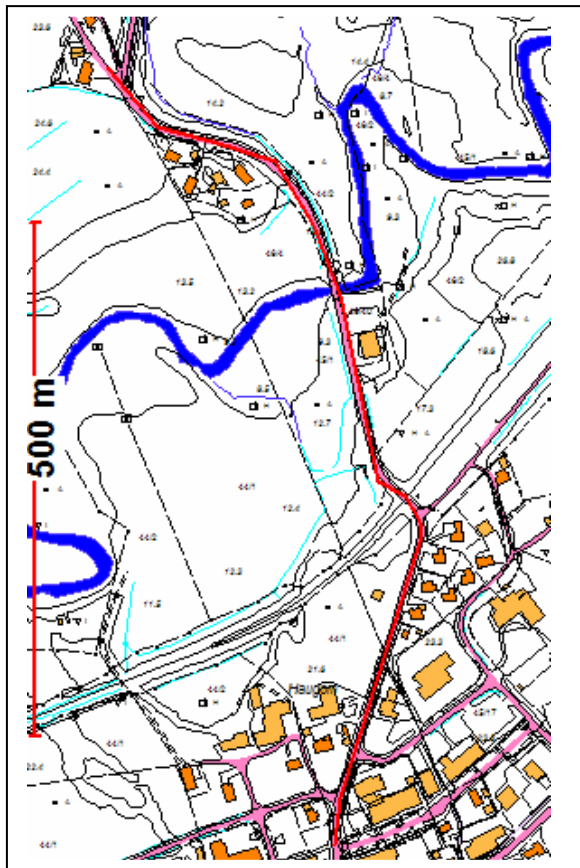
Benyttes ved årlig gjennomgang og revisjon av tiltak i handlingsprogrammet. Dette gjelder for opplærings- og informasjonstiltak, kontroll og overvåking, fysiske tiltak (prioriterte).

<b>Navn på tiltak som ikke er gjennomført:</b>	<b>Begrunnelse:</b>	<b>Arbeidsgruppas kommentar:</b>
<b>Navn på nye innmeldte tiltak:</b>	<b>Innmeldt av, og et kort sammendrag av begrunnelse for tiltaket:</b>	<b>Arbeidsgruppas vurdering og kommentar:</b>
<b>Navn på omprioriterte tiltak:</b>	<b>Begrunnelse:</b>	<b>Arbeidsgruppas kommentar:</b>
<b>Arbeidsgruppas generelle vurdering av plan, handlingsprogram og eget arbeid:</b>		

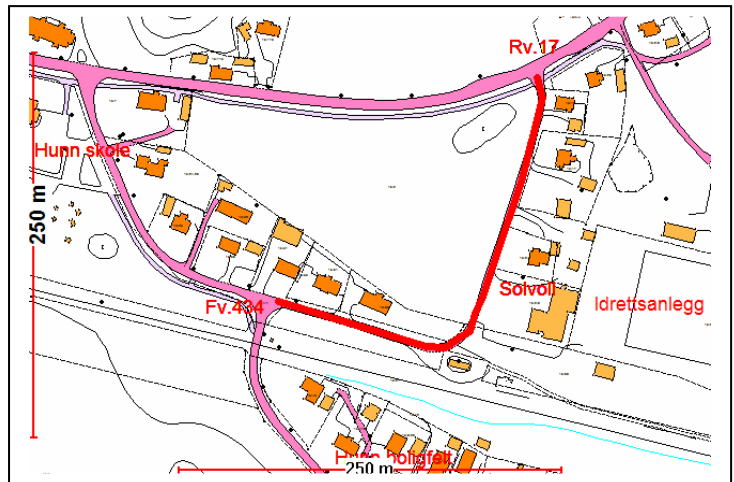
# OVERSIKTSKART

## Fysiske tiltak på kommunale veger – Prioriterte tiltak

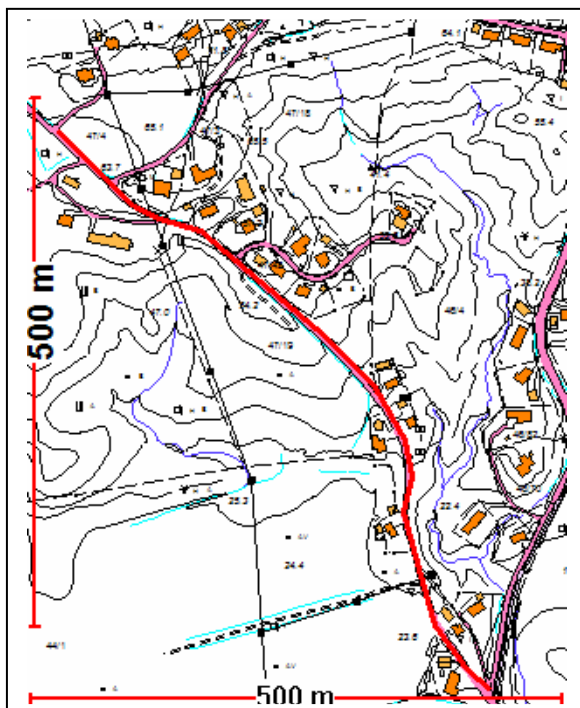
1. Opprusting av veg med gang- og sykkelveg fra Ranemsletta til Svalifoten



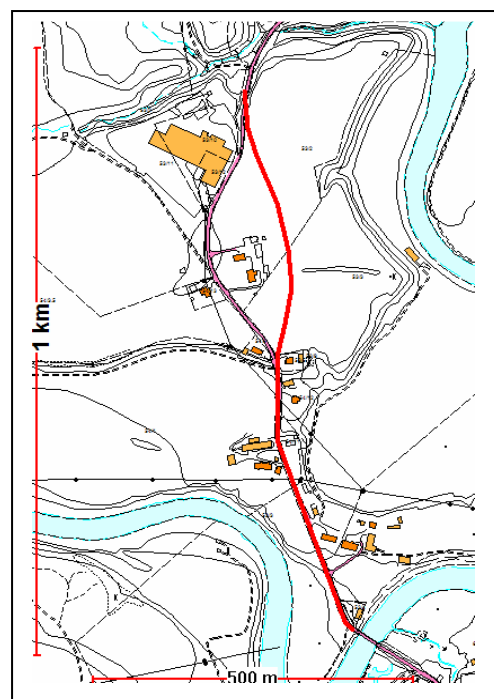
2. Vegbelysning ved Solvoll forsamlingshus Rv.17/Fv.434



3. Gang- og sykkelveg fra Svalia boligfelt til kryss Krabbstumarka (NB ikke vedtatt trase)

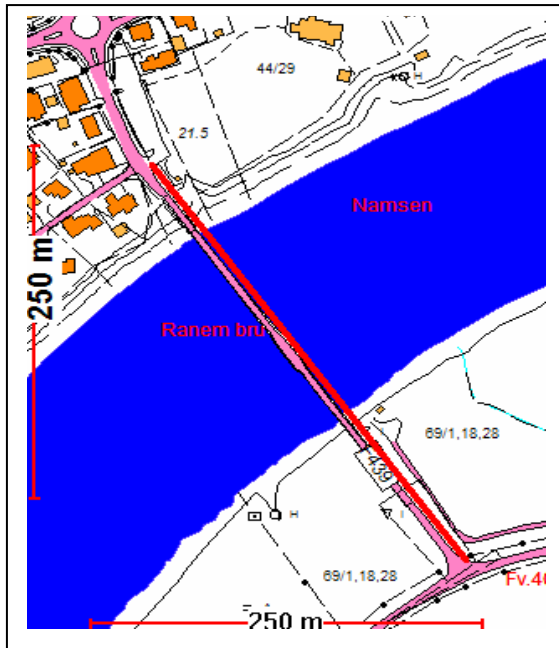


4. OCEM – ny veg med møteplasser

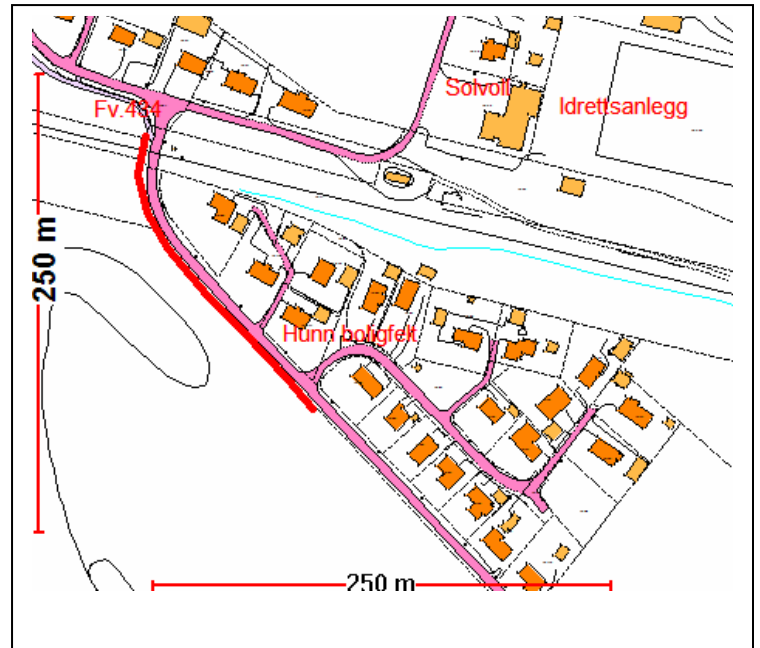


## Fysiske tiltak på fylkesveger – Prioriterte tiltak

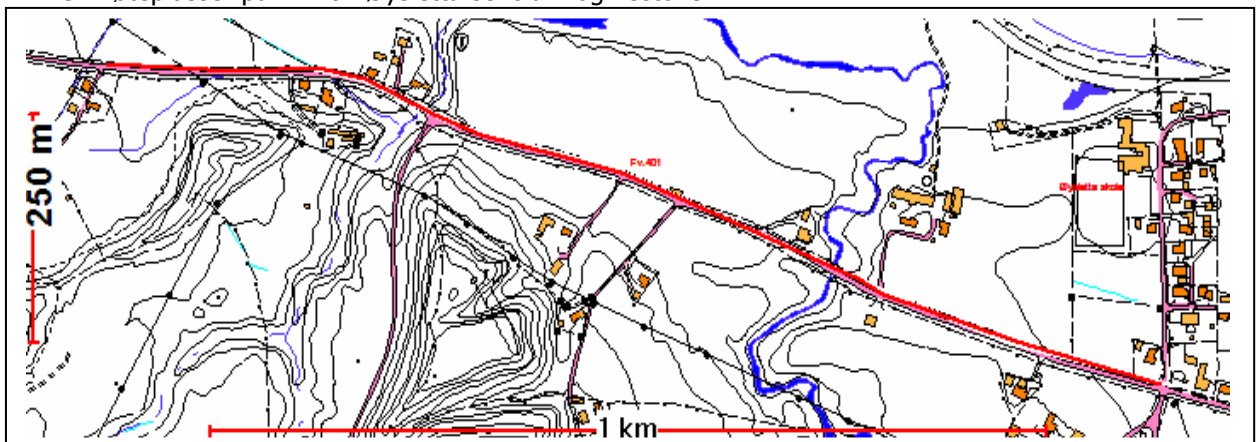
1. Gangbane på Ranem bru, jf. reguleringsplan for Ranemsletta



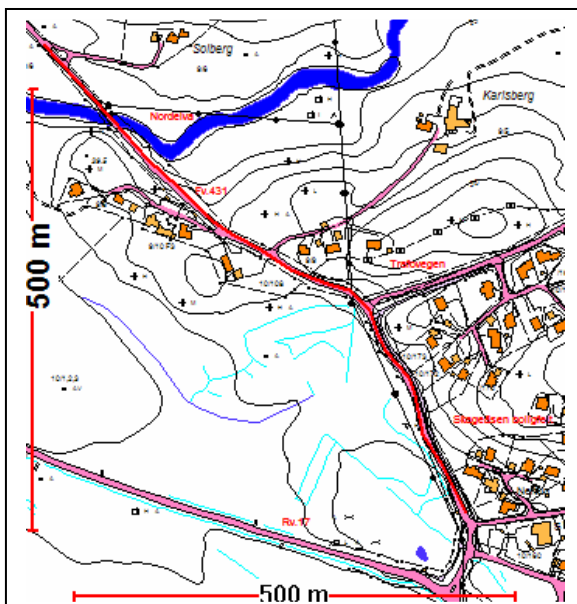
2. Gang- og sykkelveg Hunn skole – Hunn boligfelt forlengelse fra jernbanen til boligfeltet



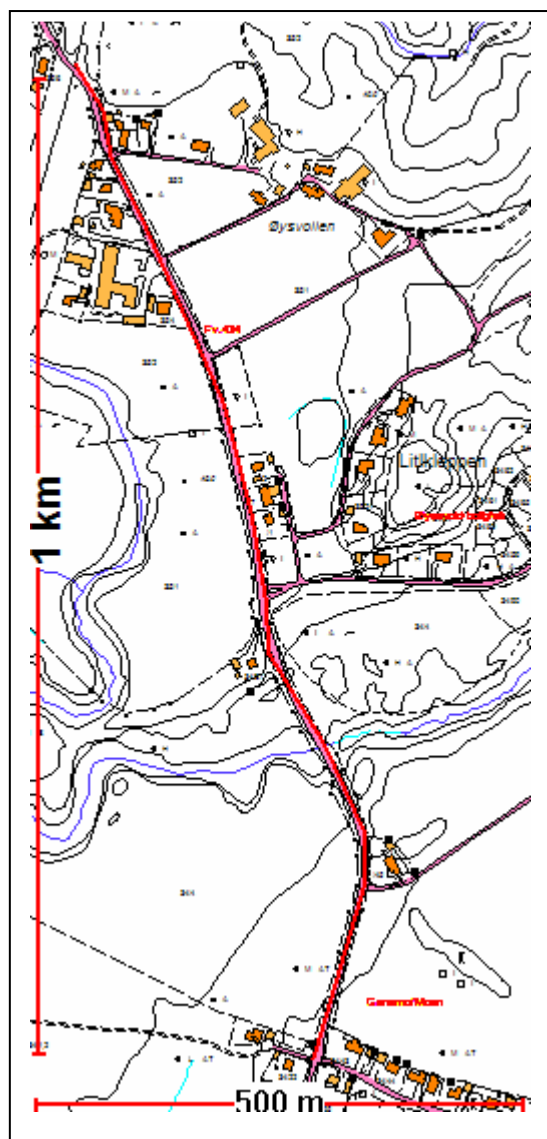
3. Møteplasser på Fv.401 Øysletta sentrum og vestover



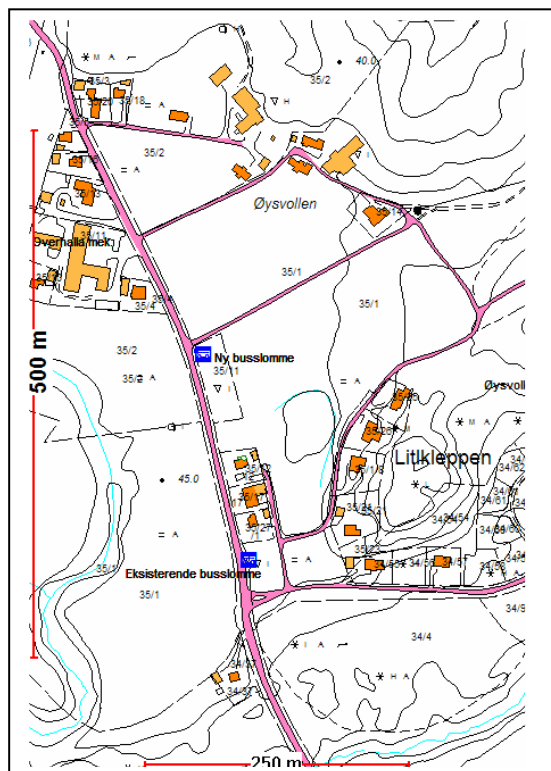
4. Fastdekke Fv.431 Fra Reinbjørkorsen til bru over Nordelva



5. Vegbelysning Fv.434 fra jenbaneovergang på Øysvollen til Gansmo/Moan



6. Flytting av bussholdeplass på Øysvollen



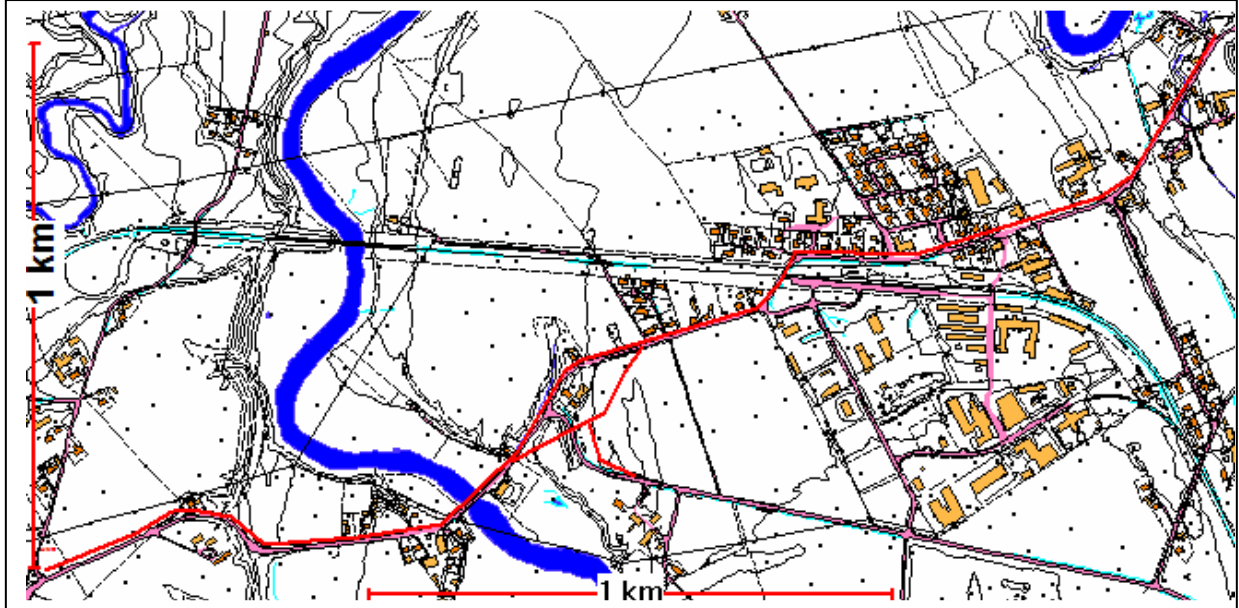
7. Fastdekke Melavegen Fv.434 (ikke kartutsnitt)

8. Fastdekke Reinbjørvegen Fv.431 (ikke kartutsnitt)

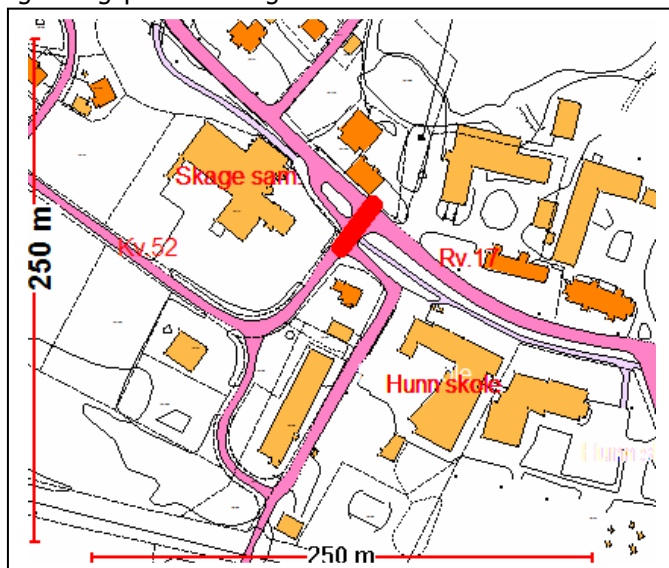
9. Av og påstigningsramper for skolebuss (ikke kartutsnitt)

## Fysiske tiltak på riksveger – Prioriterte tiltak

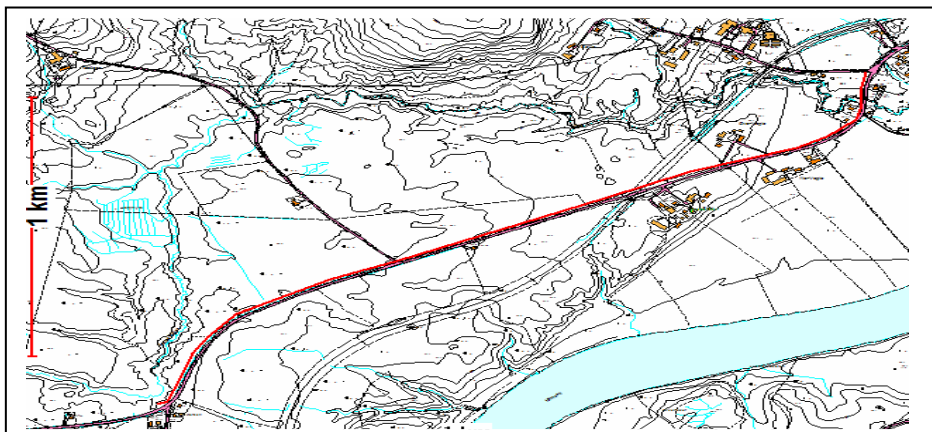
1. Rv.17 Himo – Skogmo gang- og sykkelveg og nytt Bjørakryss, jf. vedtatt reguleringsplan for tiltaket



2. Rv.17 Skage sentrum – Nytt kryss Rv.17/Kv.52 og stenging av utkjørsel fra Hunn skole, jf. reguleringsplan for Skage sentrum

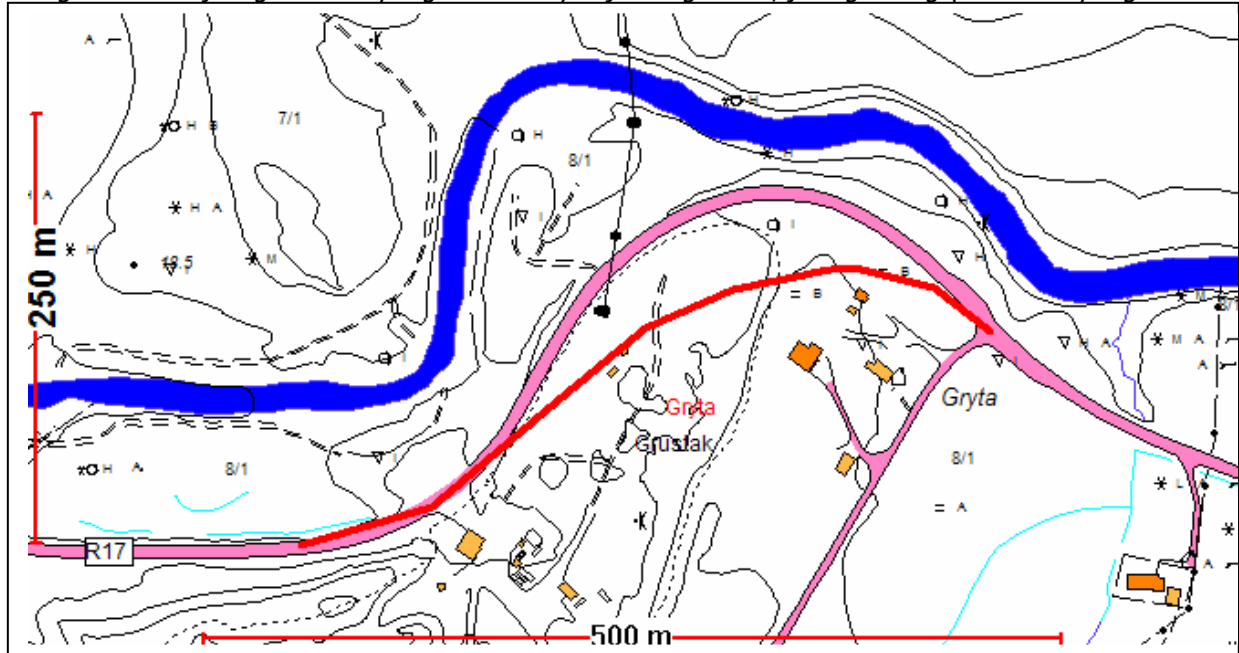


3. Rv.17 Barliakorsen til Skeisbrua – gang og sykkelveg, jf. kommuneplanens arealdel

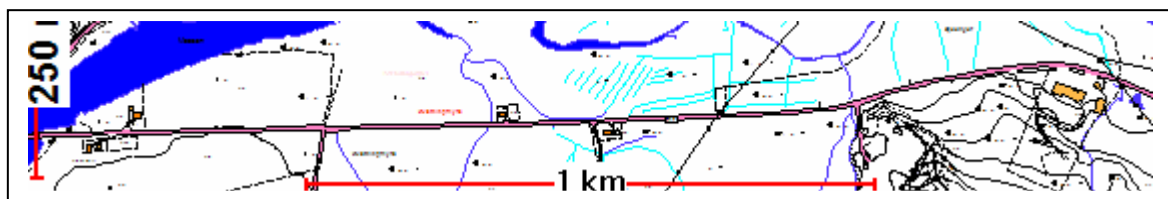


## Fysiske tiltak på riksveger – Upprioriterte tiltak

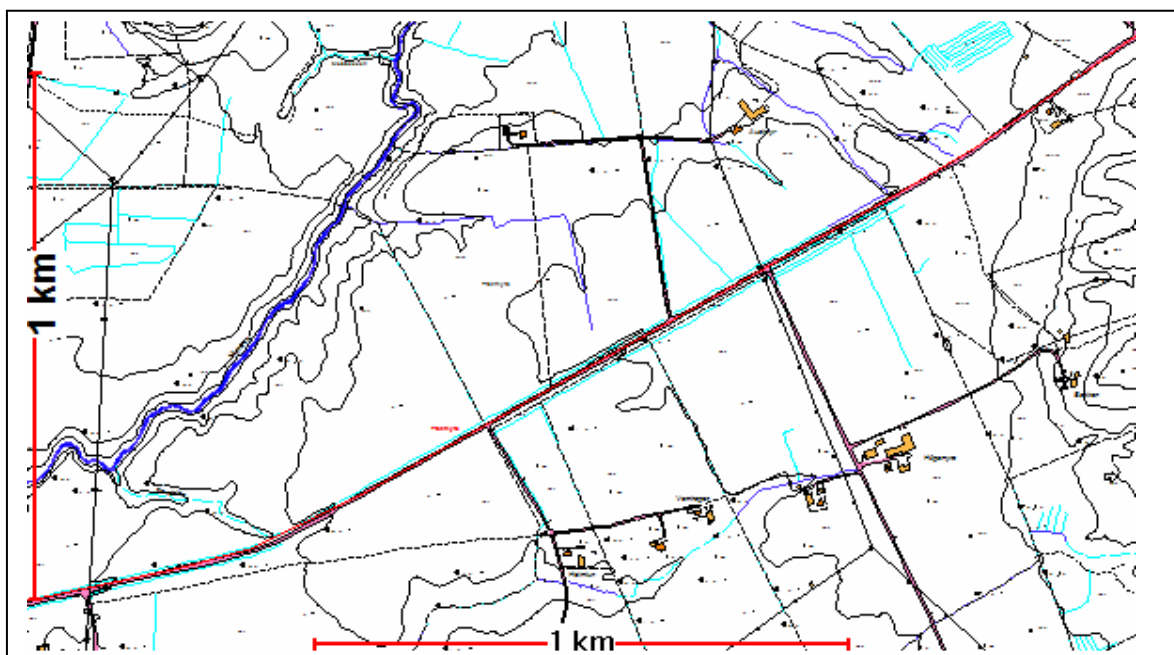
Svinger øst for Sjøenget ved Gryta grustak – Ny linjeføring Rv.17, jf. reguleringsplan for Gryta grusuttak



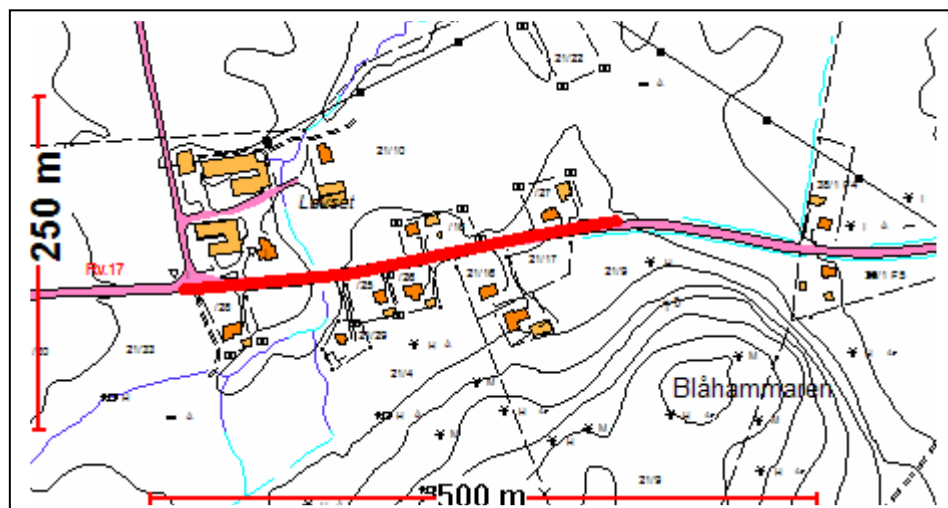
Kvatningmyra – Rv.17 Sikring mot viltpåkjørsler



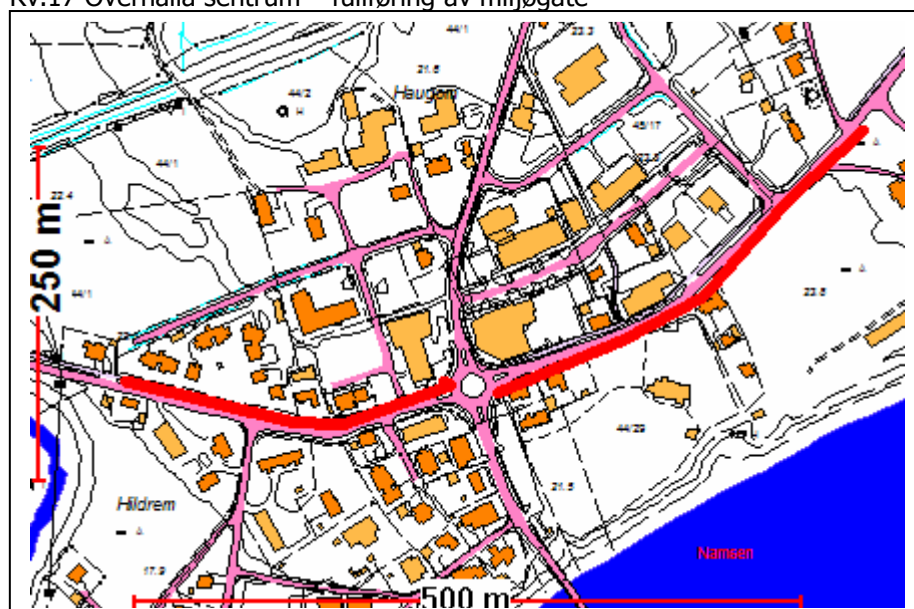
Tranmyra – Rv.17 Sikring mot viltpåkjørsler



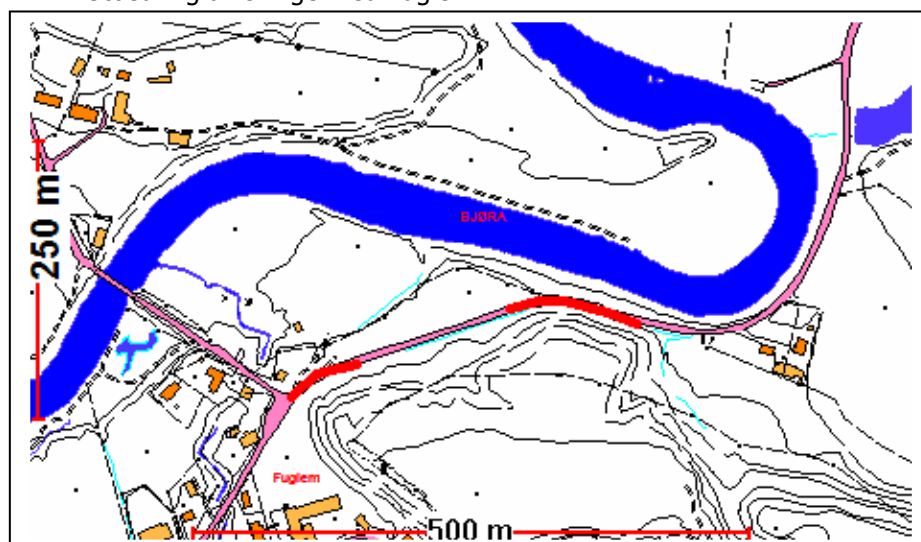
Rv.17 Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda/ Felles atkomstveg



Rv.17 Overhalla sentrum – fullføring av miljøgate



Rv.17 Utbedring av svinger ved Fuglem



# VEGLISTE

## Kommunale vegger, jf. Vegplan 2006-2009

vegnr	NAVN	lengde (km)	dekke grus	Dekke asfalt	forsterket grus	forsterket asfalt	oppsittere
01	Fv.431 – Nordal	1,50	1,50				2
02	Fv.431 – Berg	1,50	1,50				3
03	Rv.17 – Grytøya	1,70	1,70				2+ hytter
04	Skage Vest	1,70	0,90	0,80			
05	Skageåsen	0,90	0,30	0,60			
06	Rv.17 - Skage kirke	0,40		0,40			
07	Hunn boligfelt	0,20		0,20			
08	Rv.17 - Hunn stasjon – Fv.434	0,30	0,10	0,20			
09	Rv.17 - Skage industriområde – Kv.10	1,50		1,50			
10	Rv.17 v/ Tranmyra - Mælen	2,50	2,50		1,20		10
11	Rv.17 v/ Tranmyra - Langmyr	1,70	1,70				6
12	Fv.436 v/ Hammer - Vannebo	2,70	2,70		0,30		8
13	Fv.436 – Haklia	2,10	2,10				7
14	Fv.436 – Elvseth	1,50	1,50				6
15	Rv.17 v/ Ryggahøgda - Blengslia	1,40	1,40				7
16	Rv.17 v/ Ryggahøgda - Sørhøy	1,10	1,10				4
17	Fv.434 v/ Fagerlibakken – Myrmo	0,60	0,60				4+steinbrudd
18	Fv.434 v/ Gansmo - Fv.434 v/ Sellæg	2,20	2,20				18
19	Fv.434 – Øysvollen boligfelt	0,90	0,30	0,60			
20	Fv.434 – Øysvollen stasjon	0,10	0,10				
21	Rv.17 v/ Prestegårdsmarka – Tøddås	1,70	1,70				3
22	Rv.17 v/ Svartvollen - Kleppdal	2,40	1,90	0,50			7+skole
23	Ferjemanns - og Korsnesvegen	0,60	0,40	0,20		0,30	
24	Hildremsvegen	0,20		0,20			
25	Kv.25 - Haugveita	0,20	0,20				
26	Hotellvegen	0,50		0,50			
27	Rv.17 v/ Ranemsletta – Kv.31 v/ Himo	6,80	6,20	0,60	2,00		ca. 45+utfart
28	Kv.27 - Krabbstumarka	1,70		1,70			
29	Rv.17 v/ Svenningsmoen - Gamle herredshus	0,40	0,40				
30	Rv.17 v/ Svenningsmoen - Gimle	0,10		0,10			
31	Rv.17 v/ Himo - Solum	4,30	4,30		0,80		30+utfart
32	Rv.17 - Skogmo Vest	0,20		0,20			
33	Rv.760 - Skogmo industriområde	1,10	0,60	0,50			
34	Rv.17 - Skogmo boligfelt	0,70	0,70	0,70			
35	Rv.17 v/ Fuglum - Skjørland	2,40	1,40	1,00		1,00	15+ elementfab.
36	Rv.17 v/ Flasnes - Lysberg	1,30	1,30				6
37	Rv.17 v/ Flasnes - Risvika	1,60	1,60				10
38	Kv.39 - Haug (Opdal)	0,50	0,50				7+ utfart
39	Fv.401 v/ Opdal - Grandaunet	3,70	3,70		0,20		10+utfart
40	Fv.401 v/ Klykken - Engan	1,70	1,70				5
41	Fv.401 v/ Øysletta - Stene	1,40	1,40				4
42	Fv.401 v/ Øysletta boligfelt	0,50	0,50				
43	Fv.401 v/ Øysletta skole	0,40	0,40				
44	Fv.401 v/ Skistad - Rakkalsåsen	3,10	3,10				7+komm.dr.+ landb.
45	Kv.47 - Louis og Elliot Kvalstadun	0,20		0,20			
46	Kv.27 - Hildremstunet	0,40		0,40			

47	Trafovegen - Skageåsen 3	1,50		1,50			
48	Grovin v/ aldersheimen	0,20		0,20			
49	Svalia boligfelt	0,20		0,20			
50	Fv.434 – Tetlien	3,00					6
51	Skageåsen II	0,80		0,80			
52	Kjerkvegen og ned til Skage renseanlegg	0,20		0,20			
53	Sentrumsgata på Ranemsletta og parkeringsarealer	0,30		0,30			
<b>SUM</b>		<b>70,80</b>	<b>56,20</b>	<b>14,60</b>	<b>4,50</b>		

### Kommunale gang- og sykkelveger, jf. Vegplan 2006-2009

vegnr	NAVN	lengde (km)	dekke grus	dekke asfalt
1	Skage Vest - Skagedalen	0,35	0,13	0,20
2	Belgvollkrysset - Skage Industriområde	1,50		1,50
3	Svenningmoen – Himo	0,80		0,80
4	Sentrum – Krabbstumarka	1,50		1,50
5	Hotellvegen	0,40		0,40
6	Kv.27 – Krabbstumarka	0,60		0,60
7	Hunn skole mot jernbanen	0,10		0,10
8	Svarlivegen Svenning	0,40	0,40	
9	RV 17 - skageåsen II	0,28		0,28
10	Skage industriområde	1,50	Dårlig asfalt	1,50
<b>SUM</b>		<b>7,43</b>	<b>0,53</b>	<b>6,88</b>

### Fylkesveger, jf. Statens vegvesens Vegliste 2007

vegnr.	NAVN	lengde (km)	dekke grus	dekke asfalt	Strekninger med gang- og sykkelveger
401	Grong/Overhalla – Overhalla Namsos	31,51			
431	Meosen X Rv.17 – X Kv. til trafostasjon	5,90			
431	X Kv. til trafostasjon – Reinbjør X Rv.17	0,31			
434	Skage X Rv.17 – Øysvollen X Rv.17	11,08			
436	Belgvoll X Rv.17 – Hammer	3,00			
436	Hammer – Tranmyra X Rv.17	2,10			
439	Ranemsletta X Rv.17 – Grande X Fv.401	0,45			
440	Skogmo X Rv.17 – Skogmohøgda X Rv.760	0,80			
<b>SUM</b>		<b>55,15</b>			

## Riksveger, jf. Statens vegvesens Vegliste 2007

vegnr.	NAVN	lengde (km)	dekke grus	dekke asfalt	Strekninger med gang- og sykkelveger
17	Namsos/Overhalla – Høylandet/Overhalla	?			
760	Bjóra bru X Rv.17 – Grong X E6	19,82		19,82	
<b>SUM</b>					

## Private veger, totalt jf. Vegplan 2006-2009

vegnr	NAVN	lengde (km)	dekke grus	dekke asfalt
P1	Fv.422 - Høylandet grense	3,20	3,20	
P2	Kv.31 - I Amdal, O Saugestad	0,45	0,45	
P3	Kv.31 - Dal, K Lian	0,50	0,50	
P4	Kv.31 - Østlund, M. Solum	0,77	0,77	
P5	Kv.31 – Bjørheim (Krogstad)	0,45	0,45	
P6	Kv.27 - Olstad, B Krogstad	0,33	0,33	
P7	Rv.17 - Storskogmo, Indseth	0,33	0,33	
P8	Rv. Rv.760 - Rodum, H. Solum	0,37	0,37	
P9	Fv.401 - Foss, O. Ovesen	0,49	0,49	
P10	Engan – Skogly	2,00	2,00	
P11	Fjellvegen - Brennan, Skistad	0,45	0,45	
P12	Kv.39 - Stamphusvollen, J. Opdal	0,45	0,45	
P13	Kv.39 – Elverum	0,775	0,775	
P14	Fv.401 – Lilleøen	0,40	0,40	
P15	Fjellvegen – Dalseth	0,27	0,27	
P16	Fv.401 – Førrinesset	0,40	0,40	
P17	Fv.434 – Tetlien	1,90	1,90	
P18	Rv.17 - Rygg, P. K. Tøddås	0,35	0,35	
P19	Kv.15 - H. Tøddås	0,25	0,25	
P20	Rv.17 – Nordhøy, T. Grande	0,45	0,45	
P21	Rv.17 - Bakkan, L. Følstad	0,48	0,48	
P22	Rv.17 – Austmyr	0,85	0,85	
P23	Kv.10 - Vernhagen, R. Opdal	0,28	0,28	
P24	Kv.10 - Langaunet R. Skar	0,35	0,35	
P25	Fv.436 – Nordbu, L. Skogmo	0,30	0,30	
P26	Fv.436 - Skilljåsaunet	0,37	0,37	
P27	Kv.18 - Namsvoll	0,55	0,55	
P28	Kv.8 - Ristad, G. Viken	0,30	0,30	
P29	Fv.434 - Sørli, M. Svedjan	0,30	0,30	
P30	Fv.434 - Fornes, K. Homstad	0,80	0,80	
P31	Fv.431- Reinbjør	0,80	0,80	
P32	Fv.431 – Austdal, H. Solum	0,50	0,50	
P33	Fv.431 – Åsheim, J. Færøvik	0,85	0,85	
P34	Rv.17 - Veglonesset	0,45	0,45	
P35	Fv.401 – Bergli	0,25	0,25	
P36	Engan – Meosen	1,50	1,50	
P37	Fv.434 - Gansmoøya	0,90	0,90	
P38	Rv.17 - Kvatningen	1,00	1,00	
<b>SUM</b>		<b>25,10</b>	<b>25,10</b>	