



Overhalla kommune

- Positiv - frisk og framsynt -

Trafikksikkerhetsplan med handlingsprogram 2019 -2022



Vedtak kommunestyret i sak/18, 18.12.2018

Innhold

DEL I	2
INNLEDNING	2
VISJON OG MÅL	3
NASJONALT OG REGIONALT	3
FYLKET	3
KOMMUNEN	4
ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	5
NASJONALT NIVÅ	5
REGIONALT NIVÅ – FYLKESKOMMUNENE OG STATLIGE REGIONER	5
NORD-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE	5
KOMMUNALT NIVÅ	5
SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER	6
HVORFOR ER FART VIKTIG?	6
OM LAVE FARTSGRENSER	7
ULYKKESSTATISTIKK OG UTVIKLING	8
KOMMUNEN	8
FYLKET	9
ULYKKESANALYSE	10
ULYKKESSITUASJONEN I OVERHALLA	10
ULYKKESANALYSE NORD-TRØNDELAG 2015	12
VEGSYSTEM	14
UNIVERSELL UTFORMING	14
ØKONOMI	15
FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSMIDLER	15
SKOLESKYSS	15
DEL II	16
HANDLINGSPROGRAM FOR 2017 - 2020	16
OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:	16
OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:	17
FYSISKE TILTAK:	17
DEL III	19
EVALUERING	19
OVERSIKTSKART	20
PRIORITERTE FYSISKE TILTAK PÅ KOMMUNALE VEGER	20
PRIORITERTE FYSISKE TILTAK PÅ FYLKESVEGER	20
PRIORITERTE GANG- OG SYKKELVEGER LANGS KOMMUNEVEG	22
PRIORITERTE GANG- OG SYKKELVEGER LANGS FYLKESVEG	23
UPRIORITERT VEGBELYSNING LANGS KOMMUNEVEG	24
PRIORITERT VEGBELYSNING LANGS FYLKESVEG	25

DEL I

INNLEDNING

Forslag til Trafikksikkerhetsplan for 2019 -2022, datert 21.11.2018, er revidert som en del av den årlige rullering av planen. Endringer i plandokumentet er primært foretatt i handlingsprogrammet. Selve tekstdelen er ikke endret vesentlig, kun oppdatert i tråd med eventuell ny informasjon.

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

Trøndelag fylkeskommune er per 21.11.18 i en prosess for å lage kriterier med målsetning at det blir avsatt en fylkeskommunal pott til trafikksikkerhet som kommunene kan søke på i 2019.

Nord-Trøndelag Fylkeskommunes tidligere kriterier har omfattet krav til kommunene at søknader om tildeling av fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (tidligere kalt Aksjon skoleveg) skal være forankret i en kommunal trafikksikkerhetsplan, og at prosjektene det søkes om skal være tilstrekkelig dokumentert/bekreftet i form av kommunalt vedtak om finansiering av kommunens egenandel. Midler til prosjekt som ikke er påbegynt i tilsagnsåret blir trukket tilbake. Kommunen kan søke om støtte til holdningsskapende arbeid og til fysiske tiltak som ønskes gjennomført på kommunal veg, eller mindre tiltak på fylkeskommunal veg. Tiltak som forbedrer sikkerheten ved grunnskolene i en radius på 2 km vil bli høyt prioritert.

Overhalla formannskap er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Det er i tillegg valgt en arbeidsgruppe (AU) som består av 4+1 medlemmer.

Trafikksikkerhetsplanen med handlingsprogram, tas rutinemessig opp til årlig vurdering av AU, før planen fremmes for politisk behandling i trafikksikkerhetsutvalget (formannskapet) og kommunestyret.

Høsten 2015 (Trafikksikkerhetsplan for 2016 – 2019) ble det invitert til en bred medvirkning fra lag og organisasjoner, skoler, barnehager og butikker. Det er derfor ikke valgt å kjøre samme prosess ved denne rulleringen. Innspill som mottas i løpet av året vurderes imidlertid fortløpende, samt tas opp til vurdering i AU. Det tas sikte på en bred medvirkning av planen i 2019 (hvert 4. år).

[Nasjonal transportplan \(NTP\) 2018-2029 \(Meld.St.33\)](#), behandlet i Stortinget 19.6.2017.

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021](#) ble overlevert samferdselsministeren 6.mars 2018. Tiltaksplanen er en fireårig plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige offentlige aktører på nasjonalt nivå og om lag 20 interesseorganisasjoner bidratt til planen.

Trøndelag fylkeskommunes handlingsprogram 2018 for trafikksikkerhet ble vedtatt 2.3.18.

Overhalla, 14.11.2017

Kilder og aktuelle nettsteder:

Regjeringen, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Statens vegvesen, Transportøkonomisk institutt, Trygg Trafikk, Trøndelag Fylkeskommune, Kommunens Klima- og miljøplan, og kommunens vegplan

VISJON OG MÅL

Nasjonalt og regionalt

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

I (NTP) Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld.St.Nr.33), behandlet i Stortinget 19.6.2017, er følgende hovedmål gitt:

- *Bedre framkommelighet for personer og gods, i hele landet*
- *Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen*
- *Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser*

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet, og overlevert samferdselsministeren mars 2018. De sentrale nasjonale aktører i dette planarbeidet er Statens vegvesen (Vegdirektoratet + de fem regionene), Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk. Politiske dokumenter som viser til tiltaksplan for trafiksikkerhet, og som gir føringer for arbeidet er Nasjonal transportplan 2018-2029 og Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (Meld.St.40). Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029), Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikk strategi 2018-2025, fylkeskommunens planer for prioritering innenfor trafiksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafiksikkerhetsplaner. Tiltaksplanen skal gi en samlet framstilling av hvordan de ulike aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet sammen skal bidra til reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafiksikkerhetsaktørene.

Regionreformen ventes å medføre vesentlige endringer i arbeidsfordelingen mellom Statens vegvesen og fylkene fra 2020.

Målhierarkiet i Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018-2021:

- **Nullvisjonen** – Et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadde
- **Etappemål** – Maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030. Mål om maksimalt 500 drepte og hardt skadde i 2024 beholdes som et delmål
- **Tilstandsmål** – Mål for tilstandsendringer innenfor ulike områder der tilstandsutviklingen har vesentlig betydning for trafiksikkerheten. Gjelder både trafikantatferd, kjøretøyparkens utvikling og vegstandard
- **Tiltak** – Oppfølgingstiltak som de ulike aktørene vil gjennomføre for at vi skal nå tilstandsmålene og være på rett kurs i forhold til etappemålet

Nullvisjonens tre grunnpilarer:

Etikk

Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

Vitenskapelighet

Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.

Ansvar

Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

Fylket

Fylkeskommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. I tillegg har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafiksikkerheten i fylket (jfr. vegtrafikkloven § 40a).

Trøndelag fylkeskommunes handlingsprogram 2018 ble vedtatt i Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag, 2.3.18.

Nullvisjonen er retningsgivende for arbeidet til FTU.

Handlingsprogrammet for 2018 legger opp til at de fleste satsingsområdene innenfor trafikksikkerhetsarbeidet fra forrige planperiode vil bli videreført. Nasjonale føringer tilsier et behov for å trappe opp innsatsen mot møte- og utforkjøringsulykker, fartsrelaterte ulykker, ungdom og eldre trafikanter, fotgjengere og syklister, trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter og drift og vedlikehold. I tillegg er det et behov for økt samordning av trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer, blant annet innenfor helseområdet, trafikksikkerhetsarbeidet i fylkeskommunen og kommuner.

Forebyggende og holdningsskapende arbeid arbeide rettet mot barn og ungdom og initiering av trafikksikkerhetsarbeid i kommunen skal ha høy prioritet. I 2018 vil FTU prioritere følgende områder:

- Samordning av trafikksikkerhetsarbeidet
- Barn og unge
- Ungdom
- Utsatte grupper (unge bilførere, eldre trafikanter, innvandrere og motorsyklister)
- Lokalt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene
- HMS i offentlig virksomhet og næringsliv

Kommunen

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegholder, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Kommunen er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er kommunen eiere av barnehager og skoler.

Overhalla kommune støtter opp om Nullvisjonen, og legger den til grunn for sitt trafikksikkerhetsarbeid.

Våre mål kan sammenfattes til følgende:

- Samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen for å oppnå bedre resultat
- Sørge for at statusen på dette arbeidet heves i kommunen
- 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 påse at FTU holder målsettingene i sine handlingsplaner

Trafikksikkerhetsplanens handlingsprogram er retningsgivende for kommunens arbeid med trafikksikkerhetstiltak. Framover er det ønskelig å sette økt fokus på og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet. Det er vedtatt å starte en prosess med sikte på å bli godkjent som *Trafikksikker kommune* (Trygg Trafikk).

I følge kommunens Klima- og miljøplan er ambisjonen å prioritere gang- og sykkelveg langs Fv.17 Overhalla - Namsos, og soner rundt skolene i en radius på 4 km. I tillegg er Ranem bru gitt høy prioritet, samt at framtidige boligområder bør søkes lokalisert hvor det finnes gang- og sykkelveg på det tilstøtende fylkesvegnettet.

ANSVAR OG ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Nasjonalt nivå

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 Helsedirektoratet.

I 2012 ble det opprettet et statlig tilsyn med sikkerhet i veginfrastrukturen for offentlig veg (Vegtilsynet). Vegtilsynet skal føre tilsyn med at vegeier har nødvendige systemer for å opprettholde og forbedre sikkerheten for transport på veg i tråd med nullvisjonen og nasjonalt fastsatte mål. Vegtilsynet er etablert som en egen enhet i Statens vegvesen, direkte underlagt vegdirektøren, og fører pr i dag bare tilsyn med riksvegnettet.

Regionalt nivå – fylkeskommunene og statlige regioner

Statens vegvesen har sektoransvar for veg og vegtrafikk, og har organisert sin virksomhet i fem regioner med underliggende vegavdelinger i hvert fylke. Vegvesenet har ansvaret for trafikksikkerhet i forbindelse med trafikant- og kjøretøyrelaterte forhold, planlegging og bygging av ny veg (riks- og fylkesvegnettet), og drift og vedlikehold av eksisterende veg er lagt til disse regionene.

I følge Vegtrafikklovens § 40 a har fylkeskommunen, «et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.» I forbindelse med forvaltningsreformen, er § 40a utvidet med et nytt annet ledd som lyder: «Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om at fylkeskommunen, i Oslo kommune, pålegges å utarbeide og gjennomføre ulike tiltak knyttet til trafikksikkerhet.»

Trøndelag fylkeskommune

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok fylkeskommunene ansvaret for riksvegnettet i fylket fra 1.1.2010. Innenfor samferdselssektoren innebærer regionformen en overføring av ansvaret for øvrige riksveger og øvrige riksvegfergesamband. Dette vil si et fullstendig ansvar for vegnettet, inkludert drift og vedlikehold.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er organisasjonsmessig underlagt fylkestinget, og er delegert politisk myndighet for trafikksikkerhetsarbeidet. FTU består av 7 politisk oppnevnte medlemmer, og har i henhold til reglementet konsultative medlemmer fra følgende:

- Statens vegvesen
- Trøndelag politidistrikt
- Utrykningspolitiet
- Fylkesmannen i i Trøndelag
- Trygg Trafikk
- Fylkeskommunens administrasjon

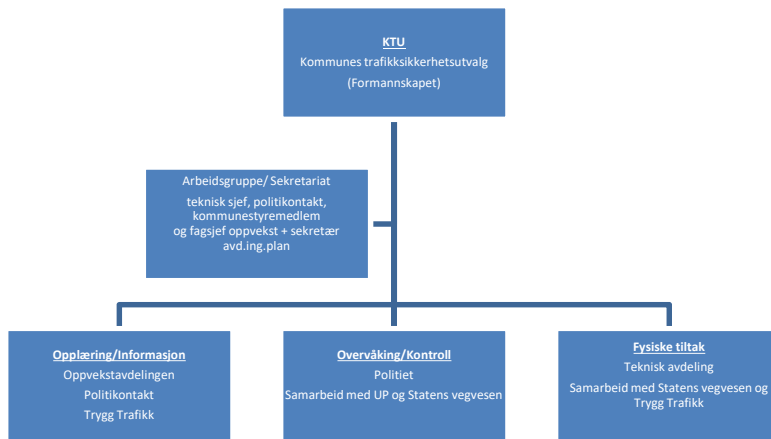
Det vil bli utarbeidet en trafikksikkerhetsstrategi i løpet av 2018.

Kommunalt nivå

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 avdelingsingeniør 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.



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

Overhalla kommune
Politiet
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 trafiksikkerhetsarbeidet er hjemlet i følgende lover og forskrifter:

- Vegloven § 20 (veglov av 21.juni 1963 nr 55), sist endret 1.10.17
- Lov om folkehelsearbeid §§ 4-7 (folkehelseloven lov av 1.1.2012), sist endret 3.3.17
- Plan- og bygningsloven (lov av 27.juni 2008 nr 71)
- Skolens læreplan (Kunnskapsløftet)

SAMFUNNSØKONOMISKE BETRAKTNINGER

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

Ulykkeskostnader for landet

De årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker beløper seg til om lag 28 mrd. kroner (TØI 2007-1). Ved reduksjon i trafikkaskader vil en dermed spare samfunnet for både økonomiske og menneskelige belastninger.

Skadetilfelle	Total ulykkeskostnad (2009 kr) pr skadetilfelle etter skadegrad:
Drept	30 220 000
Meget alvorlig skade	22 930 000
Hard skade	10 590 000
Alvorlig skade	8 140 000
Lettere skade	614 000
Kun materiell skade	30 000

Kilde: TØI – Rapport 1053C/2010(Transportøkonomisk institutt)

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2018 – 2021, er det gitt 136 målrettede tiltak som skal bidra til en fortsatt nedgang i antall drepte og hardt skadde.

Ulykkeskostnader for 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 2003 med 480 mill. kroner.
(statistikk for hele fylket er ikke kjent per 21.11.18, og tallene referer til Nord-Trøndelag)

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 kjørefart.



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

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

OM LAVE FARTSGRENSER

Nedenfor beskrives anbefalte kriterier for fartsgrenser i byer og tettsteder:

Fartsgrense	Bruksområde
30 km/t	Brukes i første rekke på adkomstveger 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 i forhold til motorisert trafikk.
40 km/t	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder.
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.
60 km/t	Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.

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, under trafikanter og sykkel, eller på www.sykkelby.no. Håndbok V127 Statens vegvesen Gangfeltkriterier.

ULYKKESSTATISTIKK OG UTVIKLING

KOMMUNEN

Detaljerte kommunetall for perioden 2006 - 2017:

Statistikk hentet fra Vegkart (Statens vegvesen).

I perioden 2010-2017 er det registrert totalt 128 ulykker med totalt 114 drepte/skadde, hvorav 3 drepte og 17 alvorlig og meget alvorlig skadet.

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Antall ulykker:	20	3	27	18	25	7	23	5
Antall drepte / skadde:	14	4	25	17	26	7	19	2
Antall drepte:	1	0	0	1	1	0	0	0
Antall alvorlig skadet:	0	1	3	8	2	1	1	0
Antall lettere skadde:	13	3	22	8	22	5	18	2
Antall meget alvorlig skadet:	0	0	0	0	0	1	0	0

Historikk - Periodene 1990-1999 og 2000-2009: Antall ulykker og skadde/drepte i Overhalla kommune/Ulykkens alvorlighetsgrad

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Sum
Antall ulykker	7	11	3	8	4	2	6	6	1	1	49
Antall skadde /drepte	13	17	4	14	6	4	10	12	3	1	84
Ulykkens alvorlighetsgrad:											
Drepte	1	2			2		1				7
Meget alvorlig skadde											
Alvorlig skadde	1				2			1			4
Lettere skadde	11	15	4	14	2	4	9	11	3	1	74

År	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Sum
Antall ulykker	9	12	9	6	13	11	6	7	8	6	87
Antall skadde /drepte	14	15	14	7	17	17	8	14	10	7	123
Ulykkens alvorlighetsgrad:											
Drepte									1		1
Meget alvorlig skadde											
Alvorlig skadde	2	2	1		2	1	1	1			10
Lettere skadde	12	13	13	7	15	16	7	13	9	7	112

FYLKET

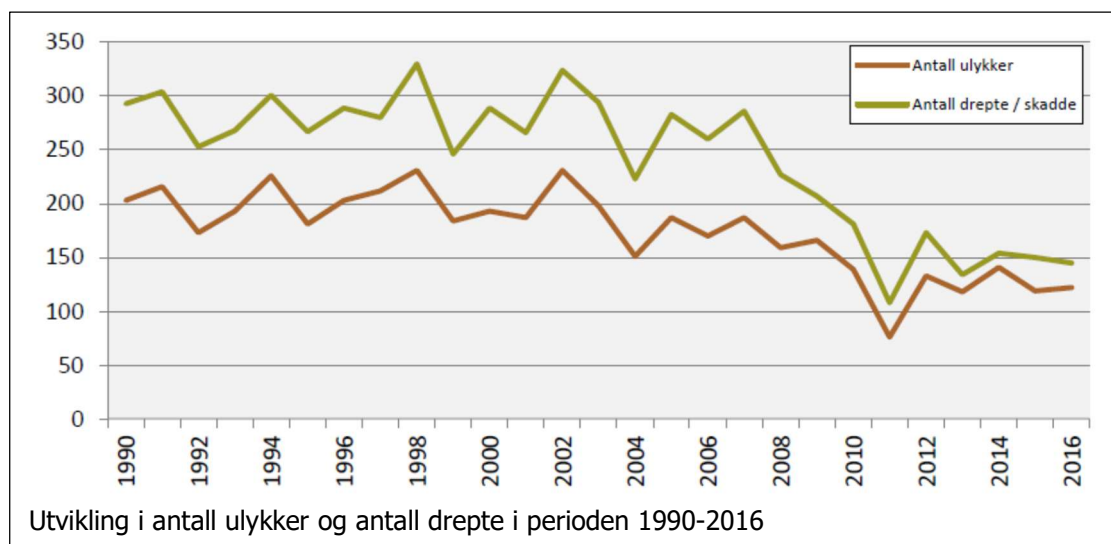
NB! Statistikk fra Trøndelag fylke vil bli oppdatert ved neste rullering/revisjon.

Statistikk fra Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2016

(Ulykkesdata er hentet fra Statens vegvesens ulykkeregister STRAKS, som bygger på politirapporterte personskadeulykker).

Ulykkesutviklingen siden 1990

Oversikten viser at antallet ulykker og antall drepte/skadde varierer i løpet av perioden 1990-2016. Det er en gradvis nedgang i både antall ulykker og antall drepte og skadde i perioden.



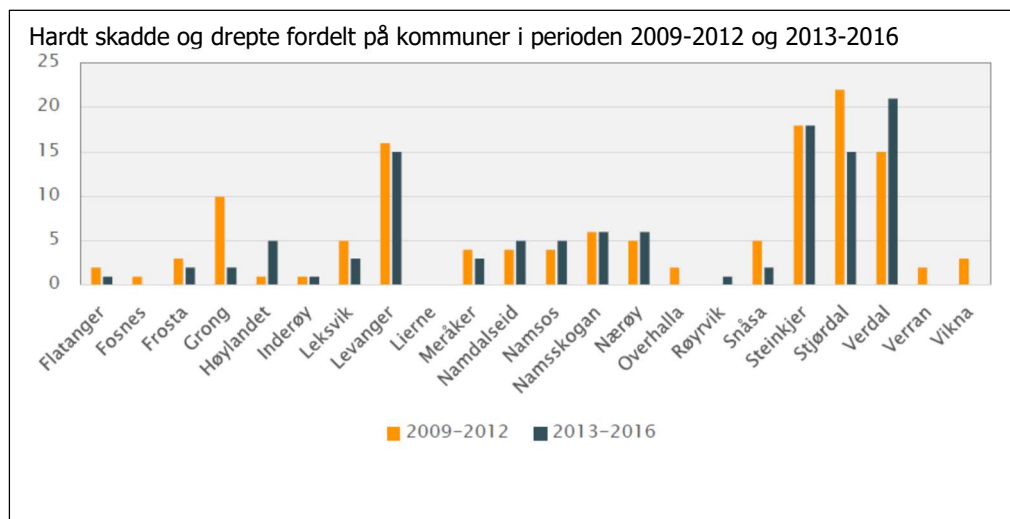
Ulykkesutvikling 2009-2016

År	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Snitt
Ulykker	166	139	121	133	118	141	119	122	132,3
Drepte / skadde	207	181	173	173	137	154	150	145	165
Drepte	10	11	7	2	9	10	4	5	7

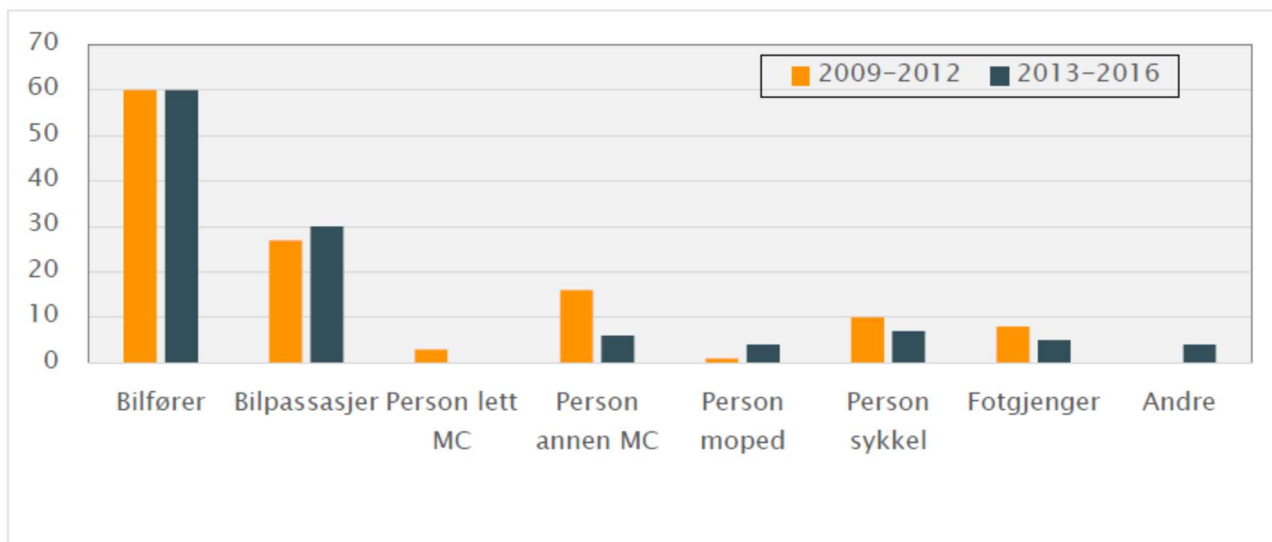
Antall personskadeulykker, skadde og drepte i perioden 2009-2016

I perioden 2009-2016 er det registrert totalt 1056 personskadeulykker. I løpet av de siste åtte årene har 58 mennesker mistet livet i trafikkuulykker i Nord-Trøndelag. I perioden 2009-2016 er det et årlig gjennomsnitt på 132 personskadeulykker, og 165 skadde og drepte, og 7 drepte.

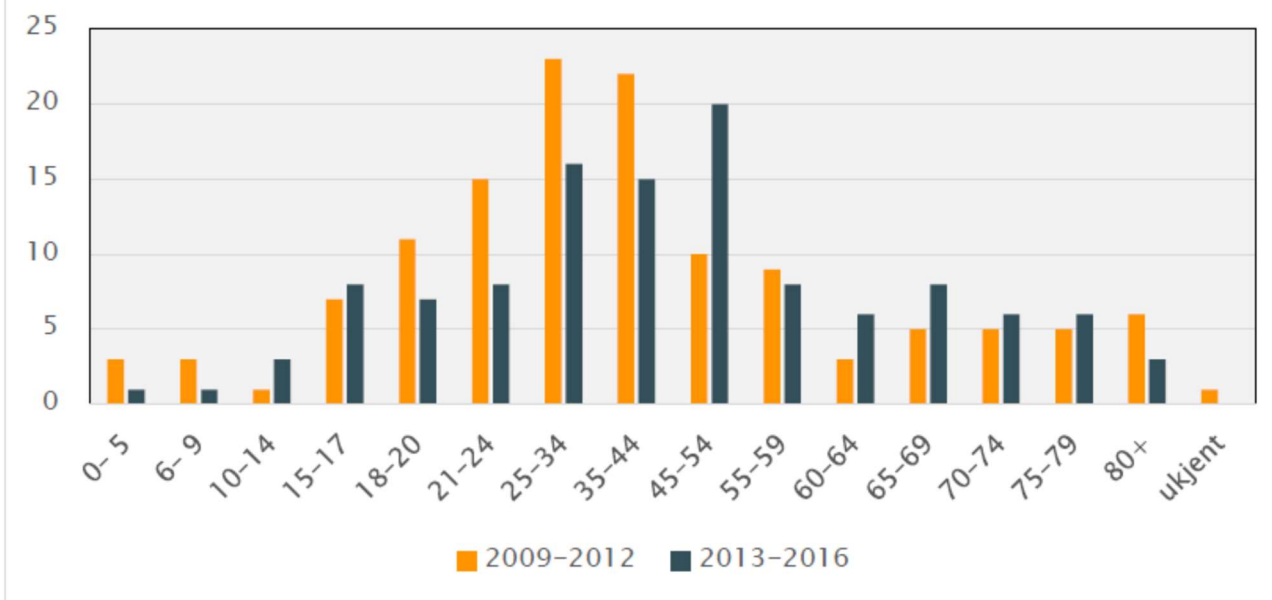
Geografisk fordeling av ulykkene



Drepte og hardt skadde fordelt på trafikantkategori



Drepte og hardt skadde fordelt på alder



ULYKKESANALYSE

Ulykkessituasjonen i Overhalla

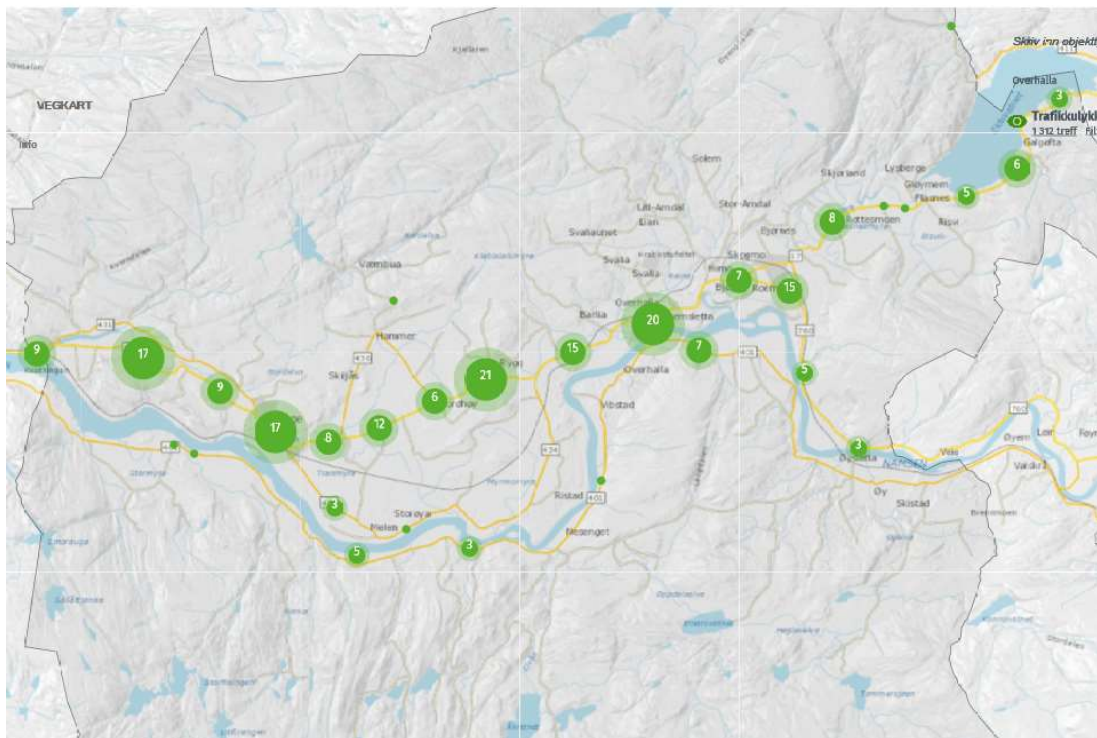
Under følger en oversikt over ulykkestrekninger som statistisk utmerker seg som problemområder:

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

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).



Vegkart: Statens vegvesen

Antall trafikkulykker fordelt på vegstrekning 2010-2017.

Fv.17	Fv.7040 (401)	Fv.760	Kommunal veg	Privat veg
23	5	2	4	98

I tillegg kommer ulykker registrert på skogsbilveg og gang-/sykkelveg.

Uhell kategori perioden 2010 - 2017

Bilulykke	Mc ulykke	Sykkelulykke	Fotgjenger el. akende
94	20	10	4

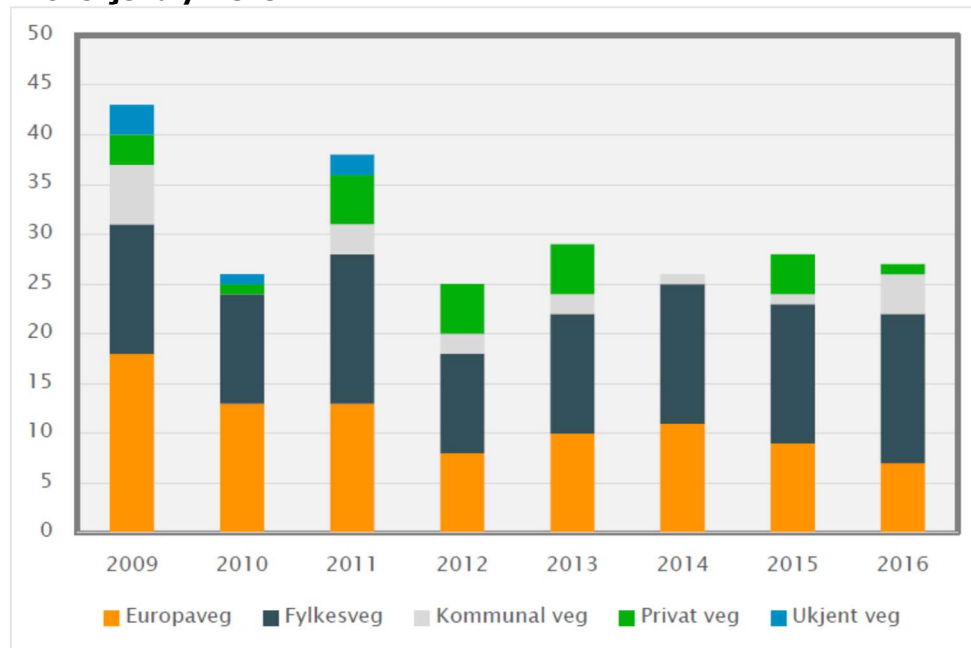
ULYKKESANALYSE Nord-Trøndelag 2016

Det utarbeides årlig en rapport som viser ulykkesstatistikken på veg i Nord-Trøndelag. Formålet er å gi informasjon om ulykkesutviklingen på veger i fylket, og å få bedre kunnskap om hvordan ulykkesstatistikken utvikler seg.

Oppsummering:

- Det har skjedd en nedgang i antall drepte og hardt skadde i siste fireårsperiode sammenlignet med forrige fireårsperiode. I perioden 2009-2012 var det 734 drepte og hardt skadde, mens det fra 2013-2016 var 586 drepte og hardt skadde.
- Det er i gjennomsnitt 7 drepte i trafikkulykker i Nord-Trøndelag i siste åtteårsperiode.
- Utforkjøringsulykker med drepte eller hardt skadde har gått ned i siste fireårsperiode, mens møteulykker har økt i den siste fireårsperioden.
- Tallet på antall drepte og hardt skadde i MC-ulykker har mer enn halvert seg i løpet av siste fireårsperiode.
- Menn er fortsatt overrepresentert i de alvorligste ulykkene, men tallet på hardt skadde/drepte menn i siste fireårsperiode har det vært en nedgang av drepte og hardt skadde i alderen 18-44 år, mens det har vært en økning i aldersgruppa 45-54 år i siste fireårsperiode.

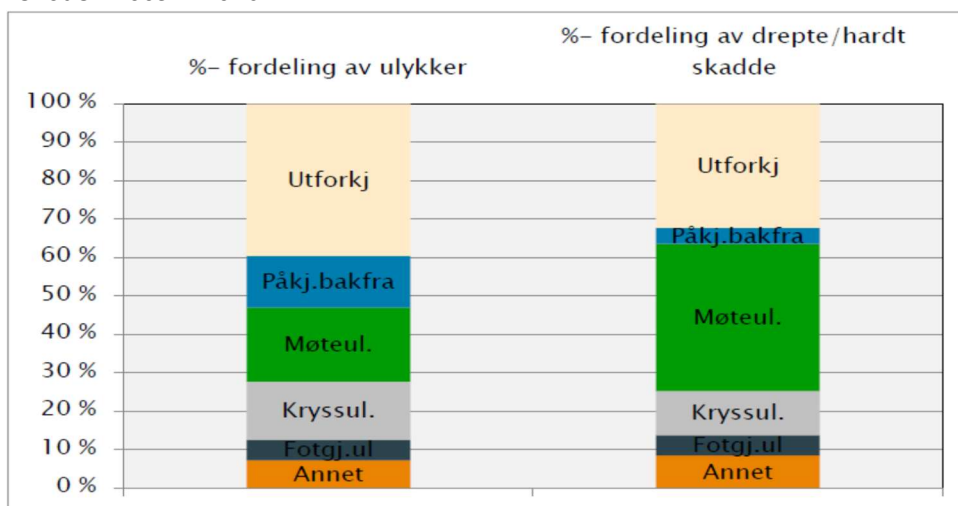
Hvor skjer ulykkene?



Om lag 80 % av de alvorligste personskadeulykkene skjedde på fylkes- og europaveg.

Ulykkestyper og skadegrad

Perioden 2009 – 2016



VEGSYSTEM

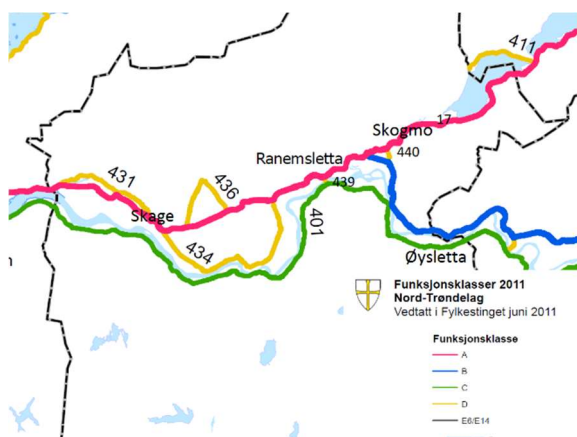
Vegnettet i kommunen består av riksveger, fylkesveger, kommunale og private veger. Av disse kan Fv17, Fv760 og Fv401 betegnes som hovedvegene i kommunen, og er de som er mest trafikkerte.

I forbindelse med forvaltningsreformen overtok Nord-Trøndelag fylkeskommune ansvaret for det øvrige riksvegnettet (nye fylkesveger) i fylket fra 1.1.2010.

(Rv17 og 760 kommer innenfor begrepet nye fylkesveger)

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

Kart som viser funksjonsklasser på fylkevegene i kommunen:



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 funksjons-hemmende 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 hoved-løsningen 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.

Jf. NTP 2010 – 2019;

Et universelt utformet transportsystem er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Et universelt utformet transportsystem vil et stykke på vei kunne minske behovet for individuell tilrettelegging eller sær løsninger, og samtidig bedre tilgjengeligheten til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er derfor viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

Ot.prp. nr. 44 (2007-2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (trådte i kraft 1.januar 2009). Loven inkluderer krav til universell utforming av nye boliger, inklusive stasjoner og terminaler. Disse kravene tas inn i plan- og bygningsloven og i skjerpede krav i teknisk forskrift. I loven er universell utforming definert som utforming eller tilrettelegging av hoved-løsningen slik at virksomheten kan benyttes av flest mulig. I praksis er det først og fremst de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

Overhalla kommune har en vedtatt handlingsplan for universell utforming, og via denne en klar strategi for UU.

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 enhver tid.

FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSMIDLER

For kommunen er det helt klart at fylkets trafikksikkerhetsmidler er viktige for å få realisert viktige tiltak og prosjekt. Nord-Trøndelag fylkeskommune hadde en pott på 2 mill. kr. hvert år som kommunene kan søke på. I 2015 fikk de inn søknader på over 12 mill. kr., og en kan derfor ikke påregne tilskudd til alle av kommunens gode trafikksikkerhetstiltak hvert år. I 2016 ble ikke kommunene invitert til å søke om tilskudd, da tilskuddsmidlene allerede var bundet opp i godkjente prosjekter som var omsøkt i 2015 og tidligere. På grunn av fylkessammenslåingen ble det ikke anledning til å søke om midler i 2018.

Det arbeides med kriterier med formål at kommunene på nytt kan søke om tilskudd i 2019.

SKOLESKYSS

[Retningslinjer for skoleskyss](#)

DEL II

HANDLINGSPROGRAM FOR 2019 - 2022

Handlingsprogrammet omfatter en samlet oversikt over de tiltak som er nødvendig i planperioden for å oppnå planens intensjoner og mål for trafikksikkerhet 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 20.12.2006, og hvor lensmannen deltok.

OPPLÆRINGS- OG INFORMASJONSTILTAK:

BARNEHAGENE			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
"Tarkus" -beltedyr som gir barn trafikkopplæring		Barnehagene	Hele året
Praktisk trafikkopplæring i forbindelse med turer og aktiviteter generelt		Barnehagene	Hele året

GRUNNSKOLEN			
TILTAK/MÅLGRUPPER	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
Øke bruken av refleks herunder utdeling av refleks-vest til 1.klasse		Grunnskolen	Hele året
Trafikkopplæring i hht læreplanens krav		Grunnskolen	Vår/Høst
6-åringer på skoleveg/kartlegging av tiltak		Grunnskolen/ Teknisk avdeling	Hele året
6-åringer på skoleveg/ Pådrivervirksomhet		Alle	Hele året
1.-10.trinn «Bussvett»		Grunnskolen i samarbeid med andre aktører	Ved skolestart
5.-7.trinn Trafikkdag i samarbeid med foreldreutvalgene.		Grunnskolen og KFAU	Primo mai
10.trinn Trafikalt grunnkurs		OBUS v. kursholdere	I løpet av 10.trinn

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

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

OVERVÅKINGS- OG KONTROLLTILTAK:

TILTAK	KOSTNAD	ANSVAR	TIDSPERIODE
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 personskaide		Lensmannskontoret	Hele året
Patrulje, generell overvåking av trafikken		Lensmannskontoret	Hele året
Generell oppfølging av målsettinger i FTU		Lensmannskontoret	Hele året

FYSISKE TILTAK:

KOMMUNALE VEGER				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. X Svalivegen/ Krabbstuvegen	1,0 mill.		Overhalla kommune	2019
2. Barlia, veg, gang- og sykkelveg og vegbelysning fra X fv.17 og inn til Overhalla Næringsbygg i Barlia	2,5 mill.		Overhalla kommune	2019
3. Fartshumper Langlia ved ny Skage barnehage			Overhalla kommune	(Evt. behov vurderes etter ny barnehage har vært i drift en periode)
4. OBUS og Hunn skole. Trafikkregulering og strukturering av områder som benyttes til bringe-, henteordning og skolebuss.			Overhalla kommune	2019 (OBUS) Hunn ses i forb. med utb.planer
5. Rydding av vegetasjon i siktsoner i kryss			Overhalla kommune Teknisk avdeling/ Grunneiere	Fortløpende

FYLKESVEGER				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Fv.439 Ranem bru – utredning av Ranem bru			Statens vegvesen	
2. Fv.401 Sørsivegen – breddeutvidelse, fastdekke og heving av veg ved flomutsatte strekninger			Statens vegvesen	
3. Fv.436 - Nordgårdsvegen fastdekke.			Statens vegvesen	
4. Fv.17 Heving av vegen ved Sandhaugen v. Bjøra, samt utbedring av svinger og avkjørsler fra Fuglem (Sandhaugen) tom bakketopp før Røttesmoflata			Statens vegvesen	
5. Fv.760 Utbedring av Melhus-undergangen			Statens vegvesen	

6. Fv.401 Møteplasser på Øysletta sentrum og vestover			Statens vegvesen	
7. Fv.17 Overhalla sentrum/ Fullføring av miljøgate			Statens vegvesen	
8. Av- og påstigningsramper for skolebuss langs fylkesveger			Statens vegvesen/ Overhalla kommune	2018-2020
9. Fv.17 Svinger øst for Sjøenget / Ny linjeføring			Statens vegvesen	
10. Fv.17 Kvatningmyra og Tranmyra / Sikring mot viltpåkjørsler			Statens vegvesen	Tranmyra satt opp varslings.
11. Fv.17 Svinger vest for Ryggahøgda / Utbedring av kurvatur			Statens vegvesen	
12. Fv.17 Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda / Felles adkomstveg			Statens vegvesen	Ses i forbindelse med reg.plan g/s-veg Barliakorsen-Ryggahøgda
13. Fv.401 Oppretting av Øysvingene			Statens vegvesen	
14. Fv.17, Avkjørsel Reinbjørkorsen			Statens vegvesen	

GANG- OG SYKKELVEGER LANGS KOMMUNEVEG				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Planlegging/vurdering av mulig gang- og sykkelveg langs Skjørlandsvegen (tidligere benevnt Bjørnesvegen)	150 000 kr		Overhalla kommune	2019
2. Fortau X fv.17/Ferjemannsvegen (regulert)			Overhalla kommune	Ses i sammenheng med utbygging av tomt til helse- og omsorgsbehov

GANG- OG SYKKELVEGER LANGS FYLKESVEG				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Fv.439 Ranem bru, påhengt gangbane, og en utredning av ny Ranem bru			Statens vegvesen	
2. Fv17 Gang- og sykkelveg 1.etappe Barliakorsen - Ryggahøgda			Statens vegvesen	
3. Fv17 Tilrettelegging av kryssingssteder ved Svartvollen			Statens vegvesen	
4. Fv17 Gang- og sykkelveg 2.etappe Ryggahøgda – Skage (Belgvollkrysset)			Statens vegvesen	
5. Fv17 Gang- og sykkelveg – Skage – Namsos			Statens vegvesen	

VEGBELYSING LANGS KOMMUNEVEG				
UPRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
Vegbelysning Korsnesvegen/ Ferjemannsvegen			Overhalla kommune	
Vegbelysning Ringvegen (Skogmo boligfelt)			Overhalla kommune	
Det gjøres en kartlegging av kommunale boligfelt, og hvor det mangler vegbelysning, før det gjøres en endelig prioritering med tanke på trafikkssikkerhet.			Overhalla kommune Teknisk avdeling	2018
Gatelys standardheving	1,5 mill.		Overhalla kommune	2019
Belysning (og gangfelt) fra Trollstua barnehage fram til Skageåsen III boligfelt			Overhalla kommune	
Gatelys Hunnavegen (sentrum Hunn v. skivefabr.)			Overhalla kommune	

VEGBELYSING LANGS FYLKESVEG				
PRIORITERTE TILTAK	KOSTNAD	TILSKUDD	ANSVARLIG	TIDSPERIODE
1. Fv434 Vegbelysning Fra jernbaneovergang på Øysvollen til Gansmo/ Moan og Melen			Statens vegvesen	
2. Fv401 Forlengelse av vegbelysning Øysletta sentrum/Landfallan-Lilleberre			Statens vegvesen	
3. Fv.440 Litj-Skogmo			Statens vegvesen	
4. Forlengelse av vegbelysning fra Reinbjørkorsen retning Namsos				

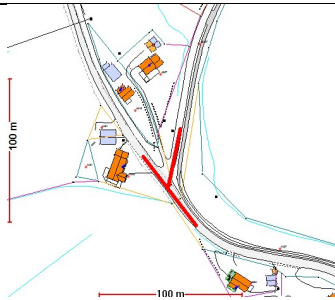
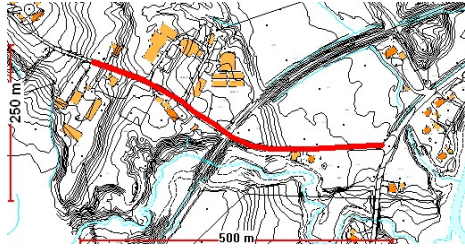
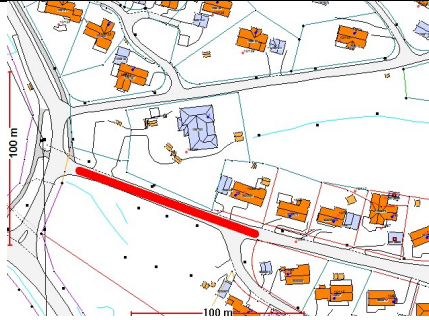
DEL III

EVALUERING

Evaluerings 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 viss 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.

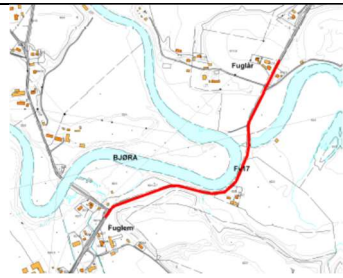
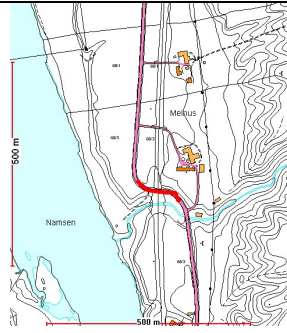
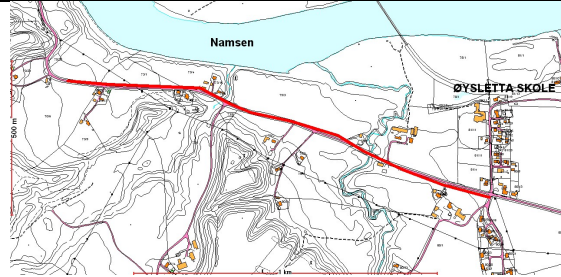
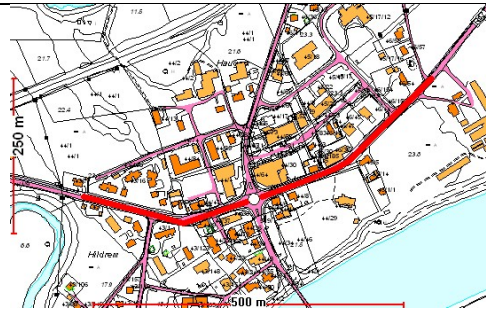
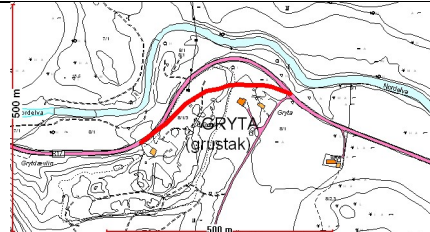
OVERSIKTSKART

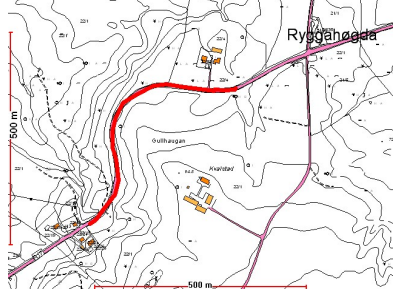
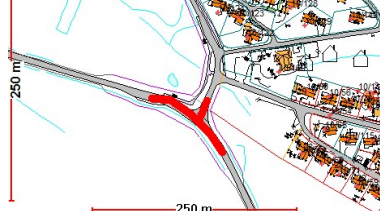
Prioriterte fysiske tiltak på kommunale veger

1. X Svalivegen/Krabbstuvegen	
2. Barlia veg, gang- og sykkelveg, og vegbelysning	
3. Fartshumper Langlia, Skage Vest	
4. OBUS og Hunn skole. Trafikkregulering og strukturering av områder som benyttes til bringe-, og henting skolebarn og skolebuss.	
5. Rydding av vegetasjon i siktsoner kryss	

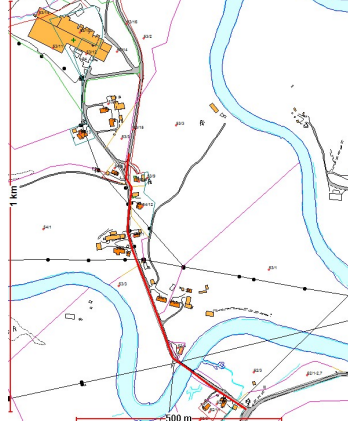
Prioriterte fysiske tiltak på fylkesveger

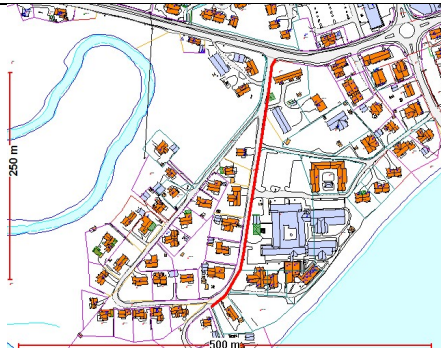
1. Ny Ranem bru	
2. Fv.401 Sørsivegen – Breddeutvidelse, fastdekke og heving av veg ved flomutsatte strekninger	
3. Fv.436 Fastdekke på Nordgårdsvegen	

4. Fv.17 Heving av vegen ved Sandhaugen v. Bjøra, samt utbedring av svinger og avkjørsler fra Fuglem (Sandhaugen) tom bakketopp før Røttesmoflata	
5. Fv.760 Utbedring av kurvatur ved Melhus jernbaneundergang	
6. Møteplasser på Fv.401 Øysletta sentrum og vestover	
7. Fv.17 Overhalla sentrum – fullføring av miljøgate	
8. Av- og påstigningsramper for skolebuss langs fastdekke	
9. Fv.17 Svinger øst for Sjøenget/ Ny linjeføring jf. reguleringsplan for Gryta grusuttak	
10. Fv.17 Kvatningmyra og Tranmyra / Sikring mot vilt påkjørsler	

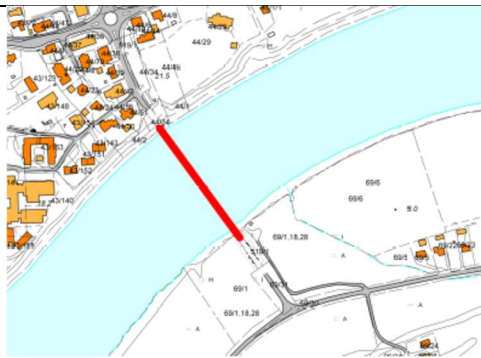
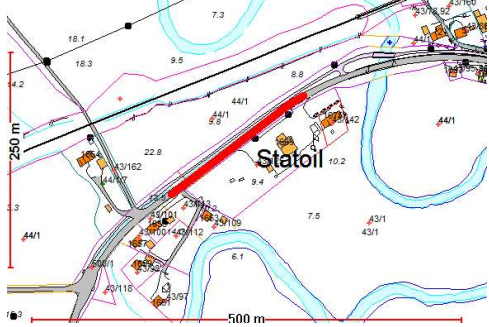
11. Fv.17 Svinger vest for Ryggahøgda / Utbedring av kurvatur	
12. Fv.17 Sanering av avkjørsler øst for Ryggahøgda / Felles adkomstveg	
13. Fv.401 Oppretting av Øysvingene	
14. Fv.17 Avkjørsel Reinbjørkorsen	

Prioriterte gang- og sykkelveger langs kommuneveg

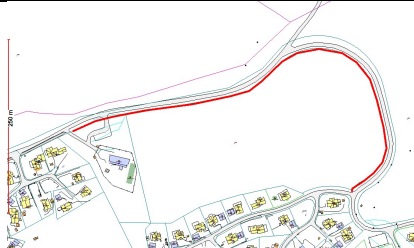
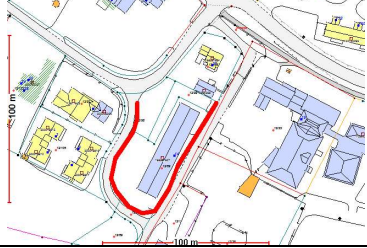
1. Planlegging/vurdering av mulig gang- og sykkelveg langs Skjørlandsvegen	
---	--

2. Fortau fv.17/Ferjemannsvegen (regulert)	
--	--

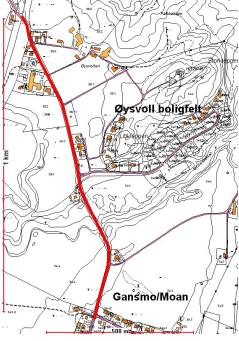
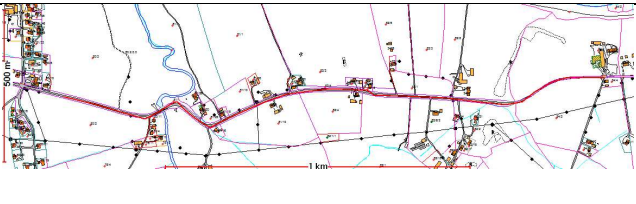
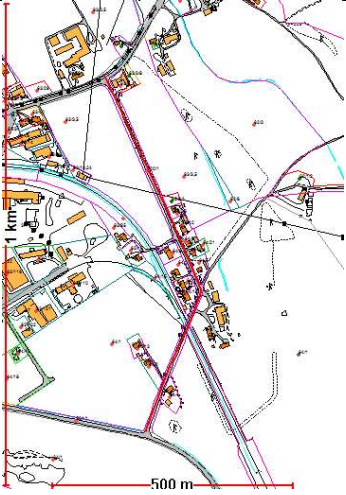
Prioriterte gang- og sykkelveger langs fylkesveg

1. Fv.439 Gangbane langs Ranem bru	
2. Fv.17 Gang- og sykkelveg 1.etappe Barliakorsen-Ryggahøgda	
3. Fv.17 Tilrettelegging av krysningssteder ved Svartvollen	
4. Fv.17 Gang- og sykkelveg 2.etappe Ryggahøgda/ – Skage (Belgvollkrysset)	
5. Fv.17 Gang- og sykkelveg 3.etappe Skage – Namsos	

Uprioritert vegbelysning langs kommuneveg

1. Vegbelysning Korsnesvegen/Ferjemannsvegen	
2. Vegbelysning Ringvegen (Skogmo boligfelt)	
3. Det gjøres en kartlegging av kommunale boligfelt, og hvor det mangler vegbelysning, før det gjøres en endelig prioritering med tanke på trafiksikkerhet.	
4. Gatelys standardheving	
5. Belysning (og gangfelt) fra Trollstua barnehage fram til Skageåsen II boligfelt	
6. Gatelys Hunnavegen	

Prioritert vegbelysning langs fylkesveg

1. Fv.434 Vegbelysning Fv434 fra jernbaneovergang på Øysvollen til Gansmo / Moan og Melen	
2. Fv.401 Forlengelse av vegbelysning Øysletta sentrum / Landfallan – Lilleberre	
3. Fv.440 Litl-Skogmo	
4. Forlengelse av vegbelysning fra Reinbjørkorsen retning Namsos	