



Meldal
kommune



Plan for Trafikksikkerhet 2017-2020

Planstatus: Fagplan

Arkivsak: ____

Vedtatt av: Kommunestyret ____

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2017 – 2020 FOR MELDAL KOMMUNE

INNHold

1 INNLEDNING	3
2 VISJON OG MÅLSETTING	4
2.1 Nasjonale føringer	4
2.2 Fylkeskommunale føringer	5
2.3 Meldal kommunes mål og visjon	6
3 STATISTIKKER	8
4 VEIER I KOMMUNEN	13
4.1 Fylkesveier	13
4.2 Kommunale veier	13
5 TILTAK	14
5.1 Sertifisering som trafikksikker kommune og holdningsskapende arbeid	14
5.2 Fysiske tiltak	18
5.2.1 Prioritering	18
5.2.2 Prioritering	23
6 TILSKUDDSDORDNINGER	26
6.1 Samferdselsdepartementet: lokale trafikksikkerhetstiltak	26
6.2 Samferdselsdepartementet: tilskuddordning for økt sykling	26
6.3 Støtte til lokalt trafikksikkerhetstiltak	27
7 VEDLEGG	28
Vedlegg 1 Tidligere prioritering, fysiske tiltak	28
Vedlegg 2 Mottatte innspill	29
Vedlegg 3 Veileder for Trafikksikker kommune	33

1 INNLEDNING

Trafikksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Meldal kommune for en fireårsperiode. Meldal kommunestyre vedtok første gang en trafikksikkerhetsplan 05.04.01, og det er blitt gjort et omfattende arbeid siden. Dette gjelder fysiske tiltak både i samarbeid med Statens vegvesen og gjennom egne kommunale initiativ. Det holdningsskapende arbeidet er et naturlig tema i både barnehage og skole.

Trafikksikkerhetsplan for Meldal kommune 2017-2020 er en forlengelse av tidligere planer og en rullering av gjeldende plan for perioden 2013-2017. Planen tar utgangspunkt i vedtatt kommuneplan, både arealdel og samfunnsdel. Planen inneholder mål og føringer, oppdatering av ulykkesstatistikk og prioriteringer for perioden 2017-2020. Vedtatt trafikksikkerhetsplan er en viktig forutsetning for tildeling av midler til lokale trafikksikkerhetstiltak.

Hovedutvalget for landbruk og tekniske tjenester innehar rollen som trafikksikkerhetsutvalg. Rådmannen har oppfølgingsansvaret, og dette blir gjort gjennom ½-årlig rapportering og årsmelding.

I arbeidet med rullering av planen ble det opprettet en administrativ arbeidsgruppe med mandat til å utarbeide forslag til ny trafikksikkerhetsplan.

Arbeidsgruppen har fått god respons fra lag og organisasjoner. Arbeidsgruppen har hatt dialog med Statens vegvesen, skoler og barnehager, politiet og andre råd og utvalg. Trafikksikkerhetsutvalget har vurdert nye innspill i tillegg til gjenstående tiltak fra forrige rullering.

Vedtatt av ___ den ___ som sak ___/___

Meldal _____

2 VISJON OG MÅLSETTING

2.1 Nasjonale føringer

Overordnede styringsdokumenter for trafikksikkerhetsarbeidet er Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet (NTT) på veg 2014-2017. NTT ble utarbeidet på bakgrunn av NTP.

I Norge skal trafikksikkerhetsarbeidet baseres på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen. Nullvisjonen er en visjon, ikke et mål, og skal være noe å strekke seg etter. Den forutsetter et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i vegsystemet.

Nullvisjonen legger til grunn tre «søylar»:

Klare ansvarsforhold: Trafikanten skal følge lover og regler, men samtidig må systemutformerne få et større og klarere ansvar – "Det skal ikke være dødsstraff for å gjøre feil i trafikken".

Vitenskapelighet: Menneskets tåleevne er kjent, og veg og kjøretøy må bygges ut fra dette.

Et etisk verdigrunnlag. Ethvert menneske er unikt og kan ikke byttes mot andre verdier.

NTP beskriver de tiltak som prioriteres i planperioden, og er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt ulike mål for tilstander med hensyn til trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet, alt for å oppnå etappemål og hovedmål.
- **Tiltak** – Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak.

Nasjonale sykkelstrategi 2014-2023 presenterer nasjonale mål og innsatsområder for å fremme sykkel som transportform og hverdagsaktivitet.

Hovedmål: 🚲 Sykkeltrafikken i Norge utgjør 8 prosent av alle reise innen 2023

Delmål: 🚲 Fremme sykkel som transportform

🚲 Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet

🚲 Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister

🚲 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen



NASJONALE MÅL FOR FOLKEHELSEARBEIDET

- *Norge skal være blant de tre landene i verden som har høyest levealder.*
- *Befolkningen skal oppleve flere leveår med god helse og trivsel og reduserte sosiale helseforskjeller.*

2.2 Fylkeskommunale føringer

Nullvisjonen er en vedtatt overordnet retningsgiver for trafikksikkerhetsarbeidet for Sør-Trøndelag fylke.

Langsiktige mål:

- *Ingen ungdommer mellom 15 og 24 år skal dø i trafikken i Sør-Trøndelag*
- *Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Sør-Trøndelag skal reduseres med 40 % innen 2018*

Aktivitetsmål

- *Minimum 10 kommuner i Sør Trøndelag skal være sertifisert som «Trafikksikkerkommune» innen 2018*
- *Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) vil gjennomføre RPM-programmet hvert år i planperioden. (RPM = rett på målgruppa. Dette er en spisset satsing retta mot risikoutsatte, unge menn)*
- *Samarbeidspartnerne innenfor trafikksikkerhetsarbeidet i fylket skal kjenne til og jobbe for at tiltakene som står i planen skal bli gjennomført.*
- *FTU skal arbeide for at trafikksikkerhet skal inn i læreplan/ trafikkopplæring/ trafikkprogram på videregående skole*
- *FTU skal være en pådriver for at alle kommuner ivaretar trafikksikkerhet i sitt styrende planverk*
- *FTU skal gjennom Aksjon skoleveg fullfinansiere tiltak på fylkesveger og gi støtte/tilskudd til tiltak på kommunale veger.*
- *FTU skal videreføre ordningen med tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak*
- *FTU skal fortsette tradisjonen med å dele ut skolesekk til 1.klassingene*
- *Trafikksikkerhetsprisen deles ut årlig*

2.3 Meldal kommunes mål og visjon

Planmessig arbeid med trafikksikkerhet er en naturlig del i arbeidet med å oppnå kommuneplanens samfunnsdel sin visjon:

«Sammen skaper vi trivsel og aktive lokalsamfunn»

Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027 sier det skal oppleves attraktivt og trygt å bo og leve i hele Meldal. En av strategiene er:

«arbeide for en sikker og god nok standard på veger, samt flere gang- og sykkelveger»

Dette skal oppnås ved å:

- Rullere trafikksikkerhetsplanen
- Søke på tilskuddsordninger for flere gang- og sykkelveger og bedre trafikksikkerhet og gjennomføre tiltak
- Rullere hovedplan kommunale veier og gateløys

Handlingsprogram for Meldal kommune 2017-2020

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Videre har opplæringsloven og kommunehelsetjenesteloven, herunder forskrift om miljørettet helsevern, føringer for kommunens arbeid med trafikksikkerhet.

Ulykkesforebyggende arbeid kan gi stor helsegevinst i kommunen, både i form av flere leveår i befolkningen og økt livskvalitet. Av kommunens folkehelseoversikt «Dette er Meldal – en oversikt» framgår utfordringer som også er sentrale ved rulleringen av trafikksikkerhetsplanen. Her framgår bl.a. at tungtrafikken på vegnettet øker, kommunen har få antall kilometer med gang- og sykkelveg, og det er behov for enklere tilgang til natur/friluftslivsområder dersom flere skal benytte seg av de gode mulighetene som finnes i Meldal. Dersom vi tilrettelegger for tryggere og mer aktivitetsvennlige nærmiljøer, bedre transportmuligheter også for gående og syklende, og reduksjon av miljømessige skader, vil vi kunne bidra til at flere innbyggere får bedre helse.

Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. Å bedre trafikksikkerheten i kommunen er en kompleks oppgave og forutsetter et godt samarbeid på tvers.

Fysisk tilrettelegging er derimot ikke tilstrekkelig og må suppleres med holdningsskapende arbeid. I barneårene legges grunnlaget for bevisste og varige holdninger. Det holdningsskapende arbeidet er derfor et naturlig tema i både barnehage og skole. Vi strekker oss samtidig etter et større fokus på holdningsskapende tiltak utover det som gjøres i barnehager og skoler. Dette kan for eksempel være temadager, kampanjer, informasjonsmøter ovenfor ytterligere deler av befolkningen.

Trafikksikkerhetsplanen er et verktøy for å kvalitetssikre og skape kontinuitet i det videre arbeidet.

MÅL FOR TRAFIKKSIKKERHET I MELDAL

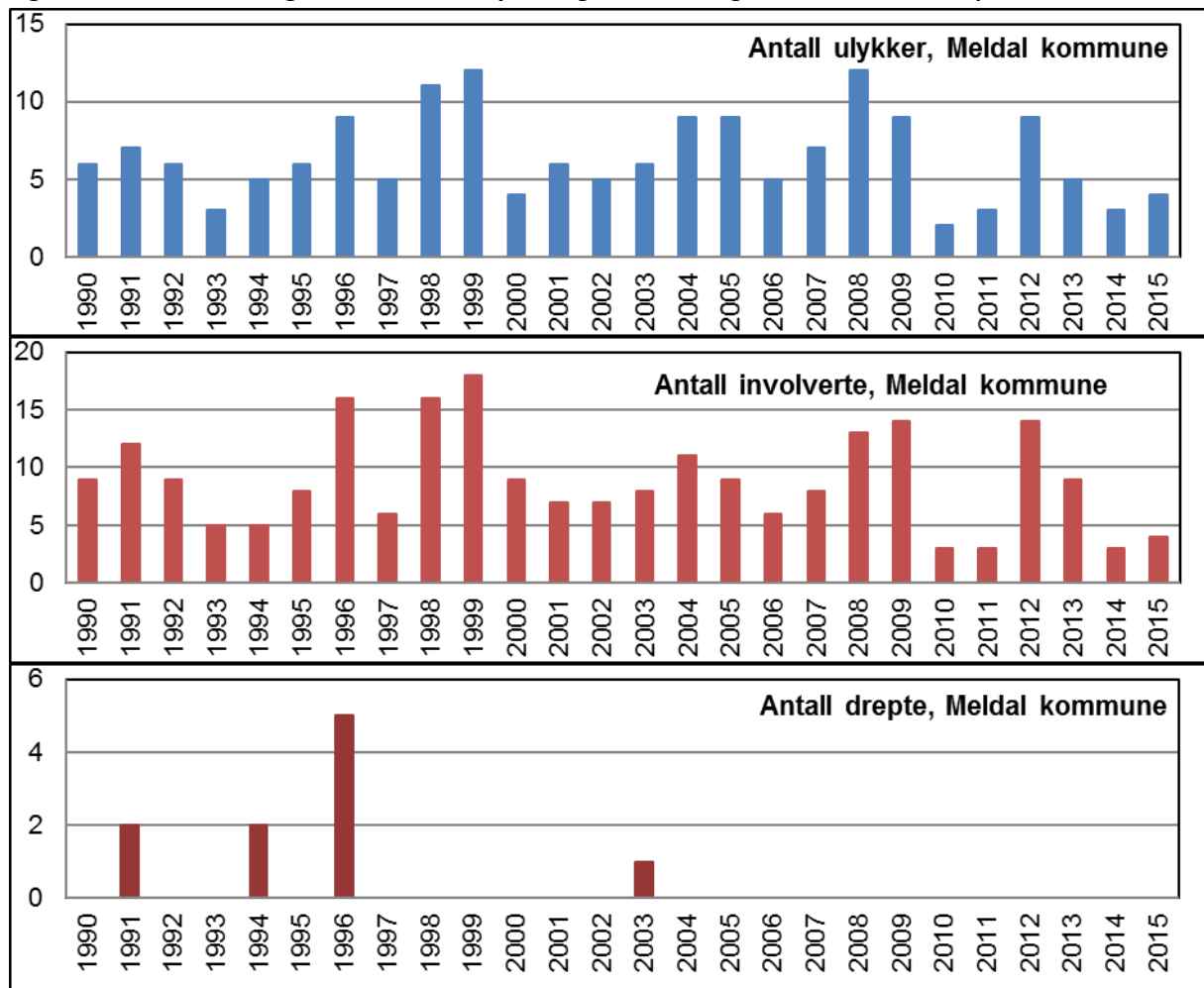
- Antall trafikkskadde og drepte er så nær null som overhodet mulig
- Det oppleves trygt å ferdes i trafikken i Meldal
- Kommunens innbyggere går og sykler trygt til og fra skole og barnehage, arbeidsplassen sin og i fritiden.
- Trygghet for myke trafikanter – spesielt barna – gis høy prioritet
- Sertifisering som trafikksikker kommune



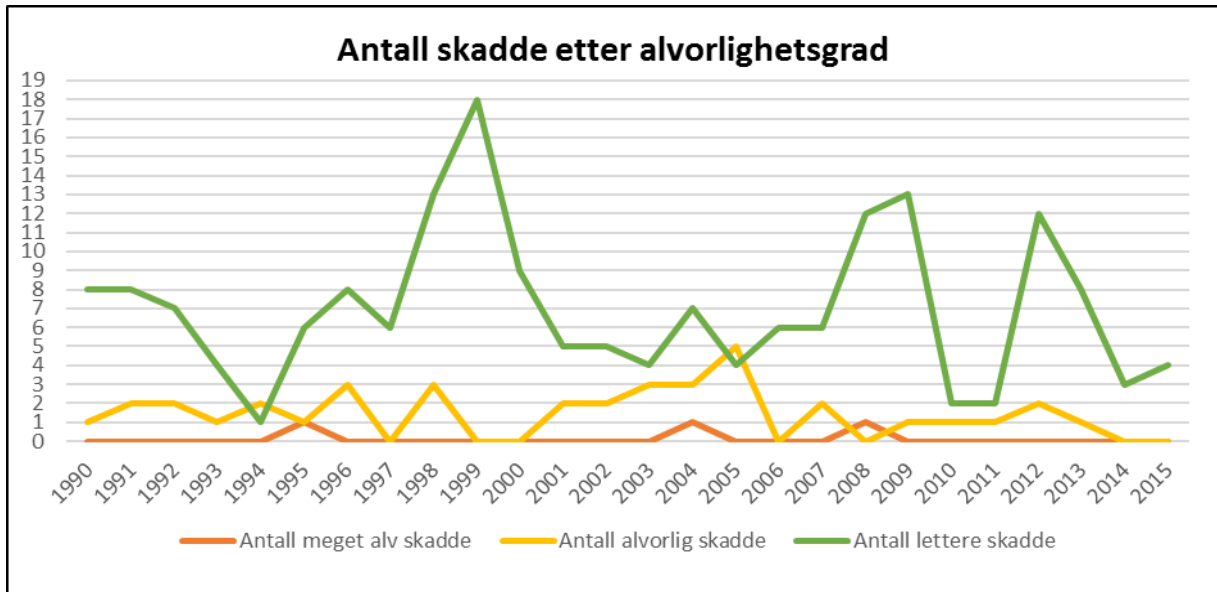
3 STATISTIKKER

Statens vegvesen har vært behjelpelig med å hente frem statistikk for ulykkesregistrering for Meldal kommune. Dette presenteres i følgende kapittel. Statistikken er basert på politiregistrerte trafikkuulykker. Vegvesenet regner med at de fleste ulykker med alvorlige skader blir rapportert. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering, særlig uhell av lettere skader.

Figur 1 Grafisk framstilling av antall trafikkuulykker og skadeomfang i Meldal Kommune i perioden 1990-2015



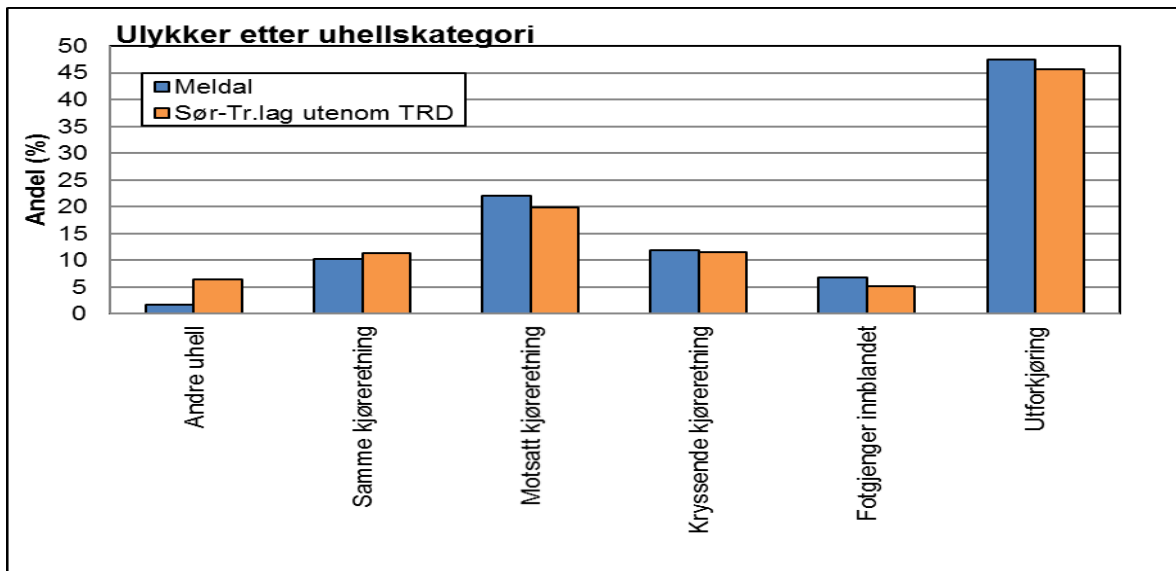
Figur 2 Grafisk framstilling av antall trafikulykker og skadeomfang i Meldal Kommune i perioden 1990-2015



Uhellskategori

Av uhellskategoriene er det utforkjøring som bemerker seg i Meldal kommune og utgjør 47,7 %, etterfulgt av motsatt kjøreretning med 22 %, se figurer/tabeller under.

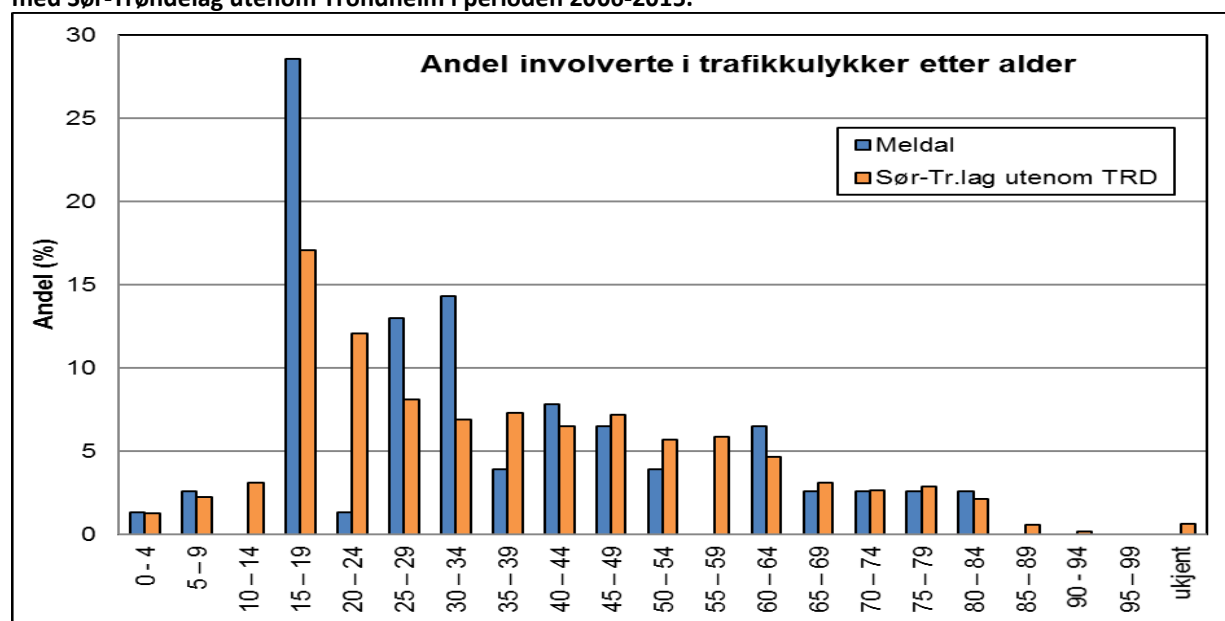
Figur 3 Grafisk framstilling av antall ulykker (%) fordelt på uhellskategori. Meldal kommune sammenlignet med Sør-Trøndelag utenom Trondheim i perioden 2006-2015.



Aldersfordeling

Det er forholdsvis flere i ung alder som blir skadd i trafikken i Meldal enn i Sør-Trøndelag, se figur 3. I perioden 2006-2015 ble det totalt registrert 77 personer involvert i trafikkulykker i Meldal kommune, hvorav 44 omhandlet aldersgruppen 15-34 år. Dette utgjør hele 57 %. Tallene indikerer et økt fokus på denne aldersgruppen, noe som også sammenfaller med fylkets trafikksikkerhetsplan hvor unge menn i alderen 15-24 år prioriteres.

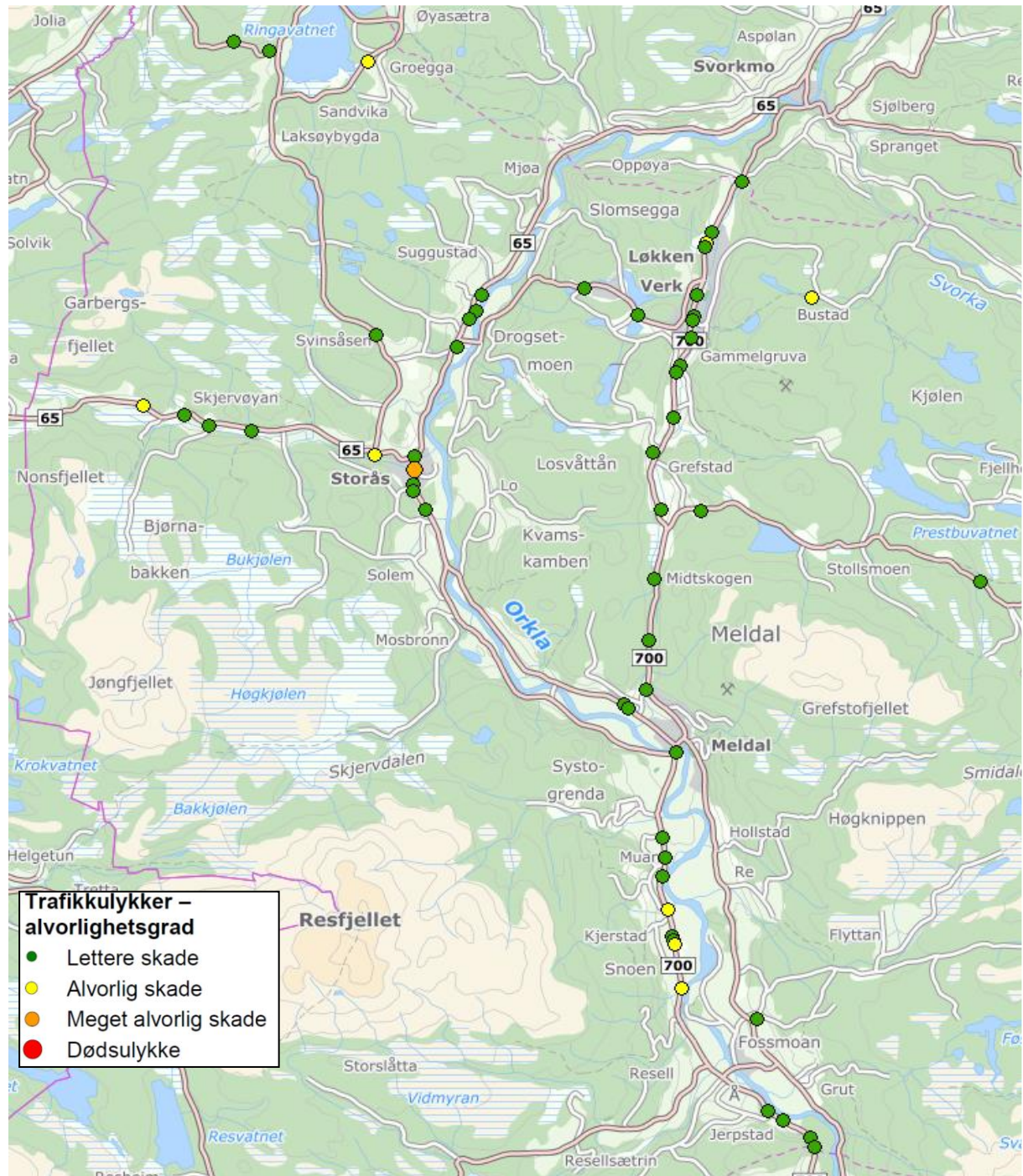
Figur 4 Grafisk framstilling av politiregistrerte trafikkulykker (%) fordelt på alder. Meldal kommune sammenlignet med Sør-Trøndelag utenom Trondheim i perioden 2006-2015.



Kart over ulykkessteder i Meldal 2006-2015

Punktene på kartet viser hvor de registrerte trafikkulykkene har skjedd i tidsperioden. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Hvert punkt kan omfatte flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.

Kart 1

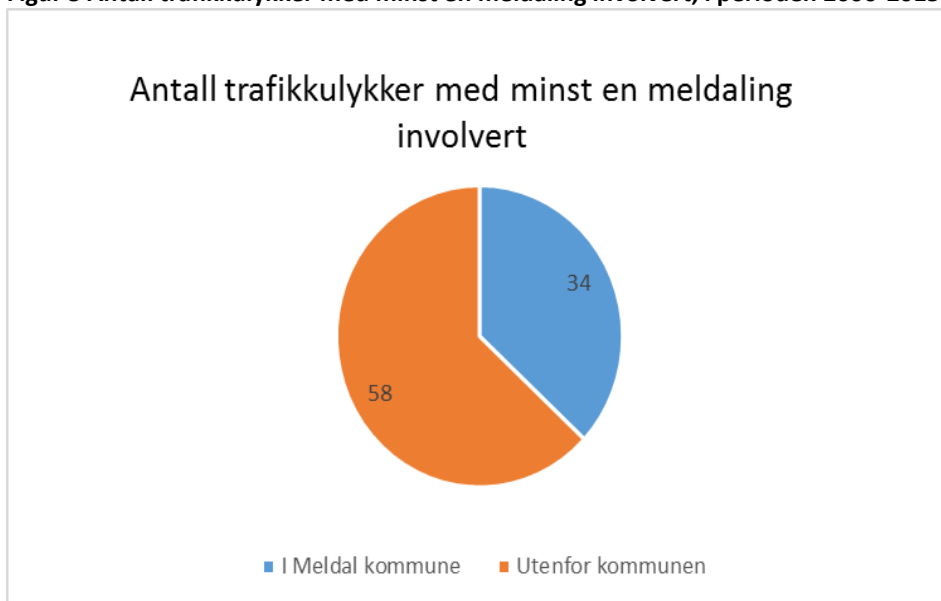


Det er i perioden 2006-2015 registrert til sammen 59 ulykker innenfor kommunegrensene. I disse ulykkene er i alt 92 enheter innblandet (fotgjenger er også en enhet). Av disse 92 enhetene var 41 hjemmehørende i Meldal kommune.

Alle ulykker med minst en meldaling involvert

I Norge skjedde det i perioden 2006-2015 92 ulykker med minst en meldaling innblandet. Av alle ulykker meldalinger er innblandet i, skjer bare 37 % (antall 34) innenfor kommunegrensene. 63 % (antall 58) skjer utenfor kommunen. Dette belyser viktigheten av holdningskapende arbeid.

Figur 5 Antall trafikkulykker med minst en meldaling involvert, i perioden 2006-2015.



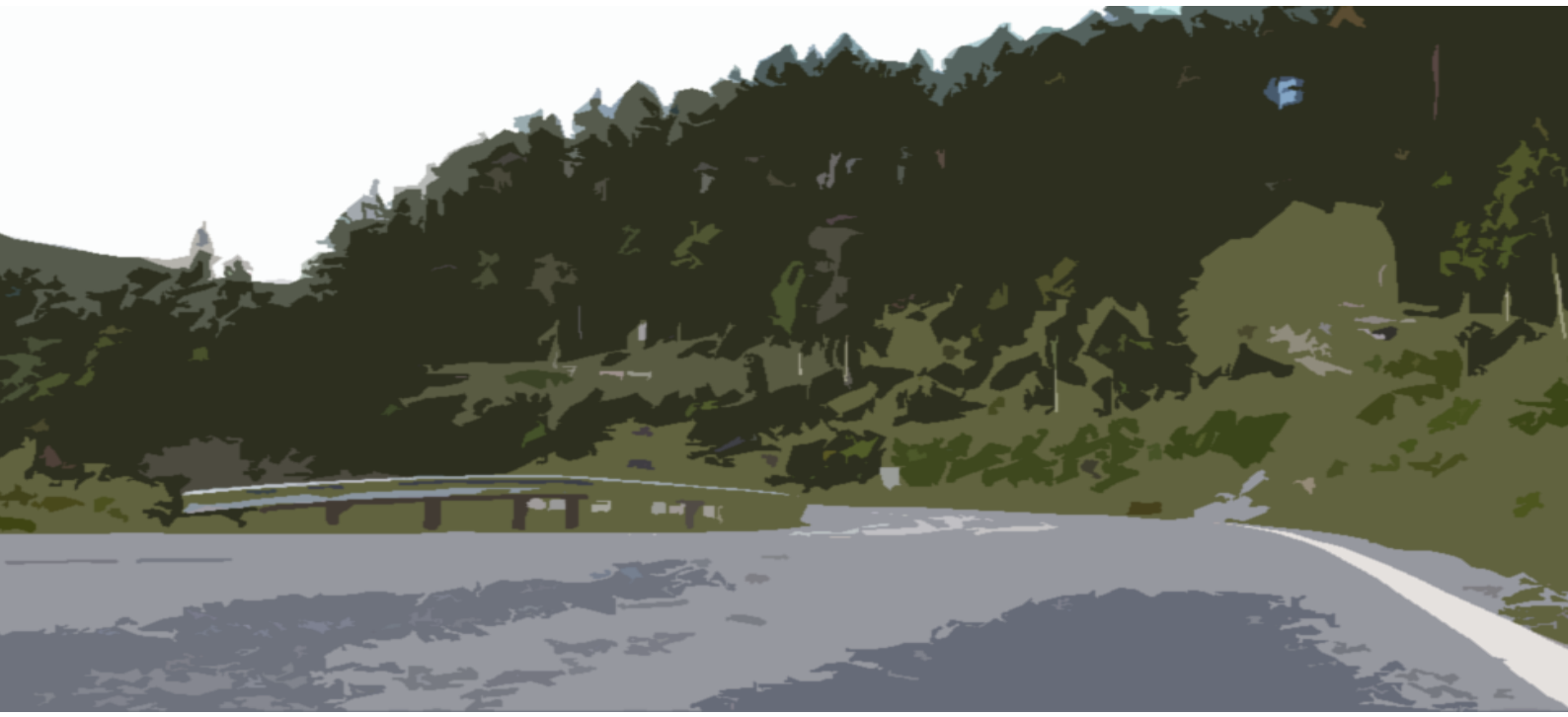
4 VEIER I KOMMUNEN

4.1 Fylkesveier

Fylkeskommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. I tillegg har fylkeskommunene et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket (jf.vegtrafikkloven § 40a). Fylkeskommunene har organisert sitt trafikksikkerhetsarbeid ulikt. I Sør-Trøndelag har fylkeskommunen delegert ansvaret til Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Prioritering av trafikksikkerhetstiltak framgår av fylkeskommunale trafikksikkerhetsplaner og av fylkesvise handlingsprogram for fylkesvegnettet.

4.2 Kommunale veier

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Kommunen også et ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelsesloven og plan- og bygningsloven, har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.



5 TILTAK

5.1 Sertifisering som trafikksikker kommune og holdningsskapende arbeid

I trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2014-2017 er det etablert en ordning for sertifisering av trafikksikre kommuner. Sertifisering skjer i henhold til Trygg Trafikk sin godkjenningsordning, se vedlegg 3 Fylkeskommunens Trafikksikkerhetsutvalg skal støtte kommunene i arbeidet med sertifiseringen.

Det forutsettes at trafikksikkerhetsarbeidet skal forankres i kommunens øverste ledelse, og at arbeidet skal skje sektorovergripende med gode rapporteringsrutiner og klar ansvarsfordeling. Videre er det satt opp et sett med kriterier for trafikksikker barnehage og skole. Disse kriteriene dreier seg i hovedsak om holdningsskaping.

Meldal kommune ønsker å inngå avtale med fylkeskommune, FTU (fylkestrafikksikkerhetsutvalg) og Trygg trafikk om å arbeide mot en sertifisering i planperioden.

Trafikksikkerhetsutvalget foreslår en kartlegging av status i forhold til kriterier som ligger til grunn for å bli godkjent som trafikksikker kommune. Kriteriene for å bli godkjent som trafikksikkerkommune er følgende:

KRITERIER FOR KOMMUNEN

- ✓ *Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.*
- ✓ *Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.*
- ✓ *Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.*
- ✓ *Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).*
- ✓ *Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.*
- ✓ *Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.*
- ✓ *Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikanterrettede og fysiske tiltak.*
- ✓ *Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.*
- ✓ *Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.*

KRITERIER FOR BARNEHAGE

Trafikksikkerhet i barnehagen

- ✓ *Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.*
- ✓ *Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.*
- ✓ *Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.*
- ✓ *Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.*

Trafikkopplæringen i barnehagen

- ✓ *Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.*
- ✓ *Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.*
- ✓ *Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks.*

Samarbeid mellom barnehage og hjem

- ✓ *Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.*
- ✓ *Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.*
- ✓ *Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.*



KRITERIER FOR SKOLE

Trafikksikkerhet i skolen generelt

- ✓ *Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.*
- ✓ *Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.*
- ✓ *Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.*
- ✓ *Trafikkopplæringen i skolen*
- ✓ *Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med*
- ✓ *Kunnskapsløftets kompetansemål.*
- ✓ *Samarbeid mellom skole og hjem*
- ✓ *Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.*
- ✓ *Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).*

KRITERIER FOR TEKNISK AVDELING

- ✓ *Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei.*
- ✓ *Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.*
- ✓ *Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak.*
- ✓ *Kommunen har rutiner for rydding av snø og fjerning av vegetasjon på skoleveien.*
- ✓ *Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.*
- ✓ *Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.*

KRITERIER FOR PLANAVDELING

- ✓ *Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.*
- ✓ *Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.*

KRITERIER FOR KULTURAVDELING

- ✓ *Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.*

KRITERIER FOR KOMMUNELEGE

- ✓ *Kommunelegen er kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.*
- ✓ *Kommunelegen medvirker til at kommunes fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.*

KRITERIER FOR HELSESTASJON

- ✓ *Helsestasjonen har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.*



5.2 Fysiske tiltak

5.2.1 Prioritering

Tiltak for å øke trafikksikkerheten på og langs veier omfatter gang- og sykkelveier, fortau, busslommer, skilting, fartsdumper, belysning og utbedring av sikt.

Momenter for prioritering av fysiske tiltak:

- Gang- og sykkelveier knyttet til skolevei og/eller fritidsaktiviteter i kommunens tettsteder*
- Andel skolebarn og andre myke trafikanter i forhold til trafikkmengde
- Fartsnivå og andre risikofremmende forhold (for eksempel sikt, fremkommelighet, vedlikehold av vei)
- Tiltak som er i tråd med vedtatt areal-/reguleringsplan**

**Kommunens 4 etablerte tettsted: Å, Storås, Løkken, Grefstad/Meldal*

***Evt. reguleringsarbeid for utbygging av gang- og sykkelveger kan inngå som en del av tiltakene.*

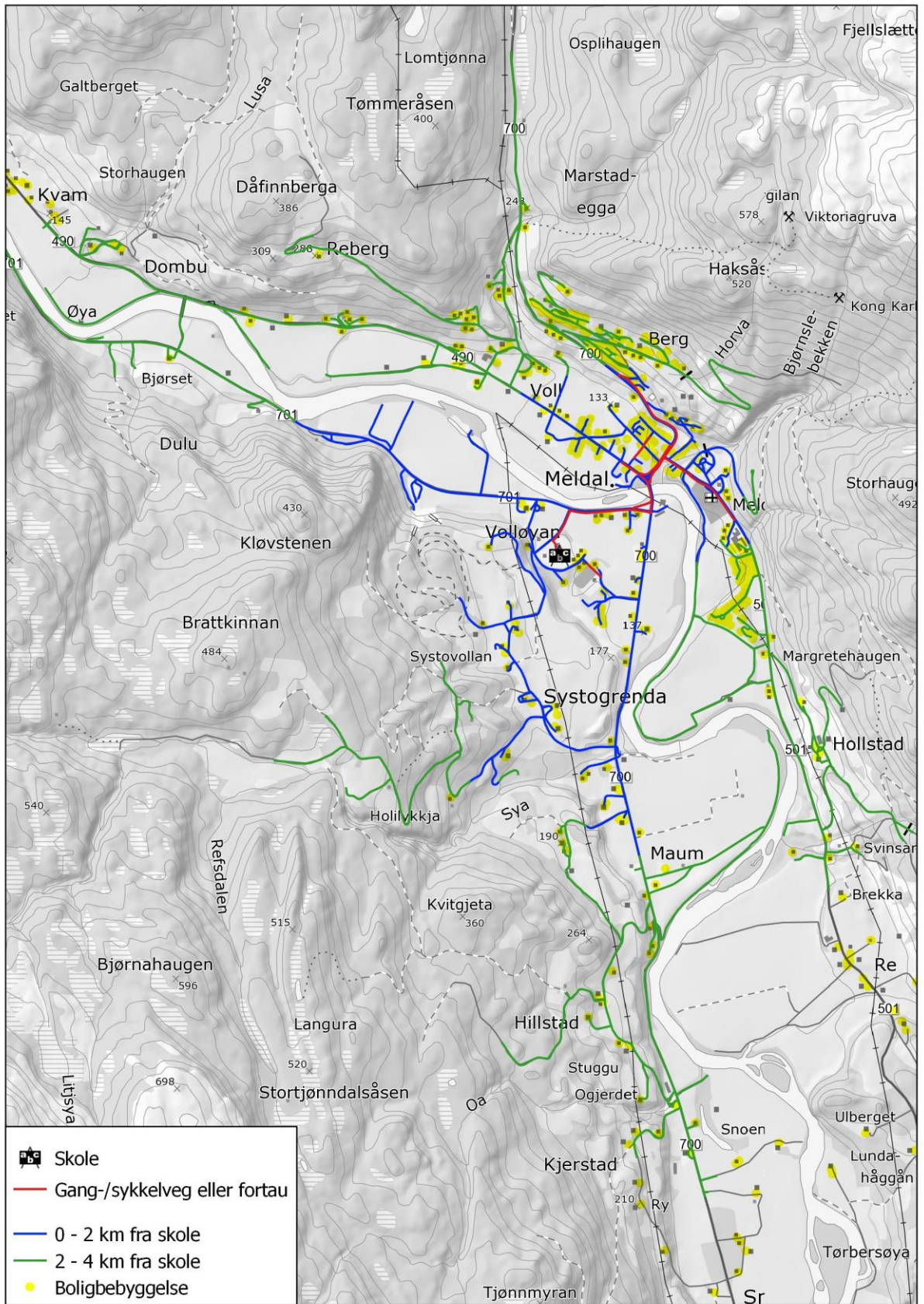
Basert på disse kriteriene er fysiske tiltak satt opp i prioritert rekkefølge. Omprioritering av tiltak kan skje i planperioden, for eksempel ved at det oppstår ulykkespunkt som skyldes endring av kjøremønster og/eller mer trafikk.

Kart 2 og 3 viser de to grunnskolene i Meldal og skoleveier innenfor skyssgrensene 2-4 kilometer. I tillegg vises etablert gang- og sykkelvei eller fortau.

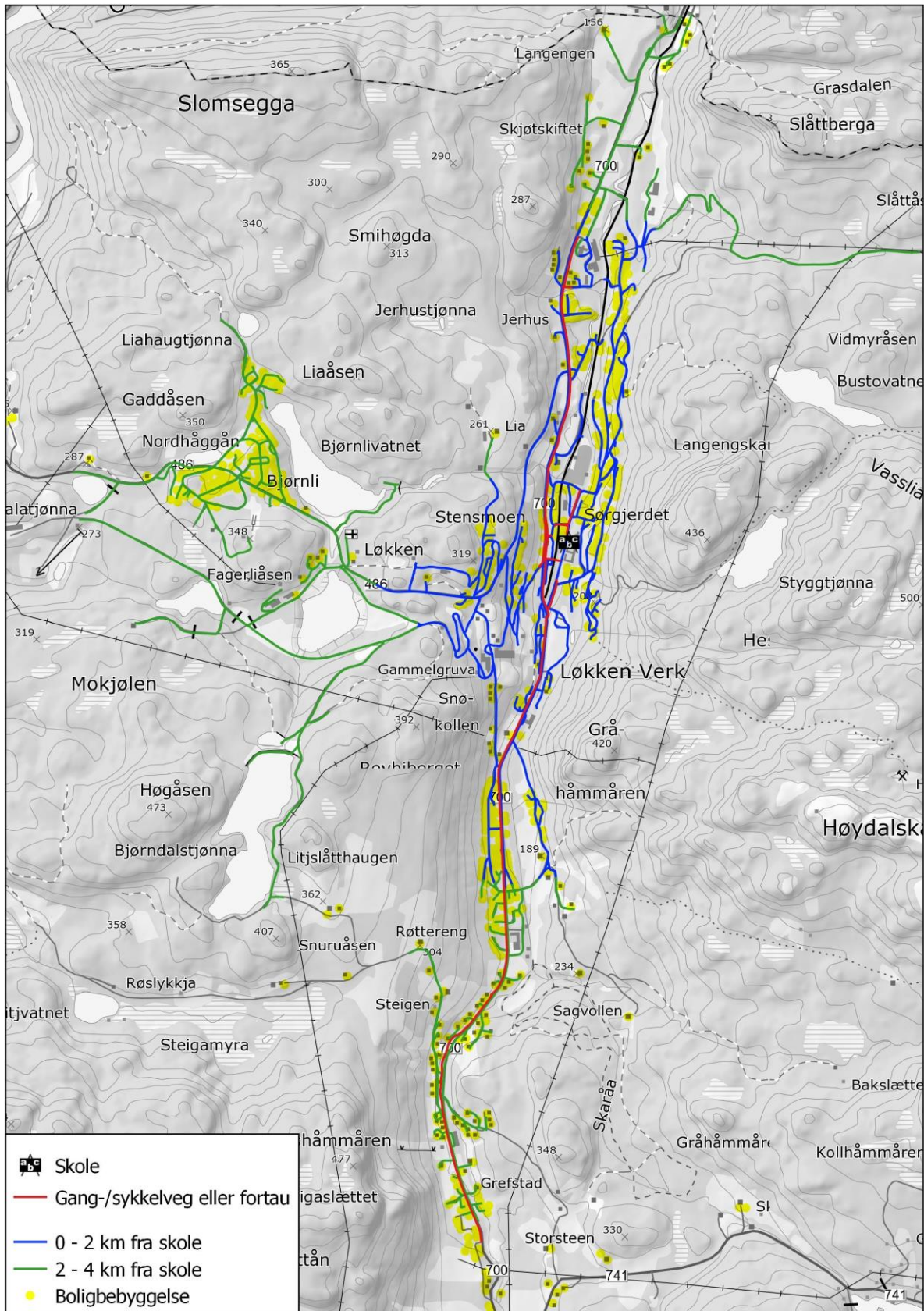
Kart 4 og 5 viser øvrige etablerte tettsted med etablert gang- og sykkelvei eller fortau.



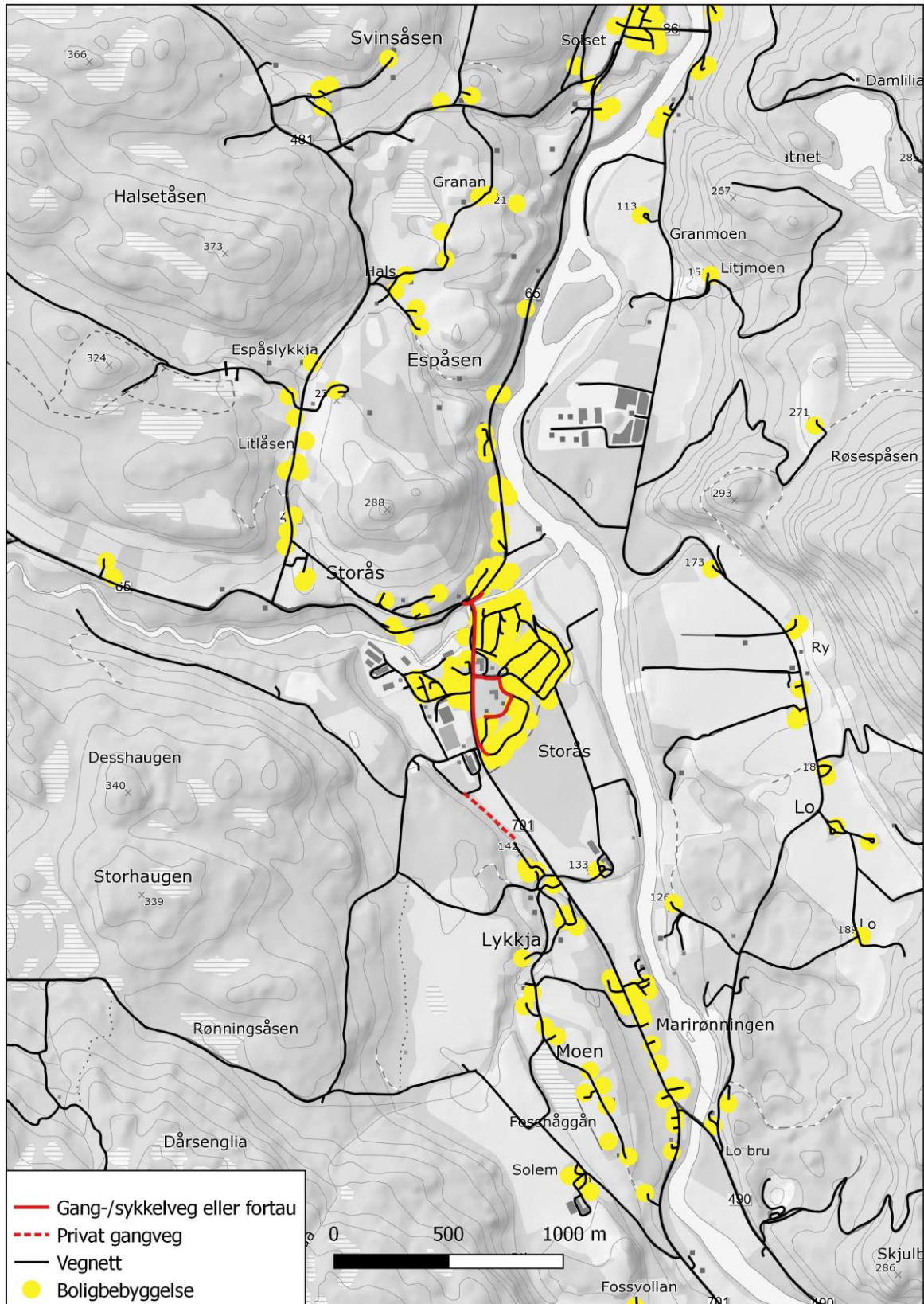
Kart 2



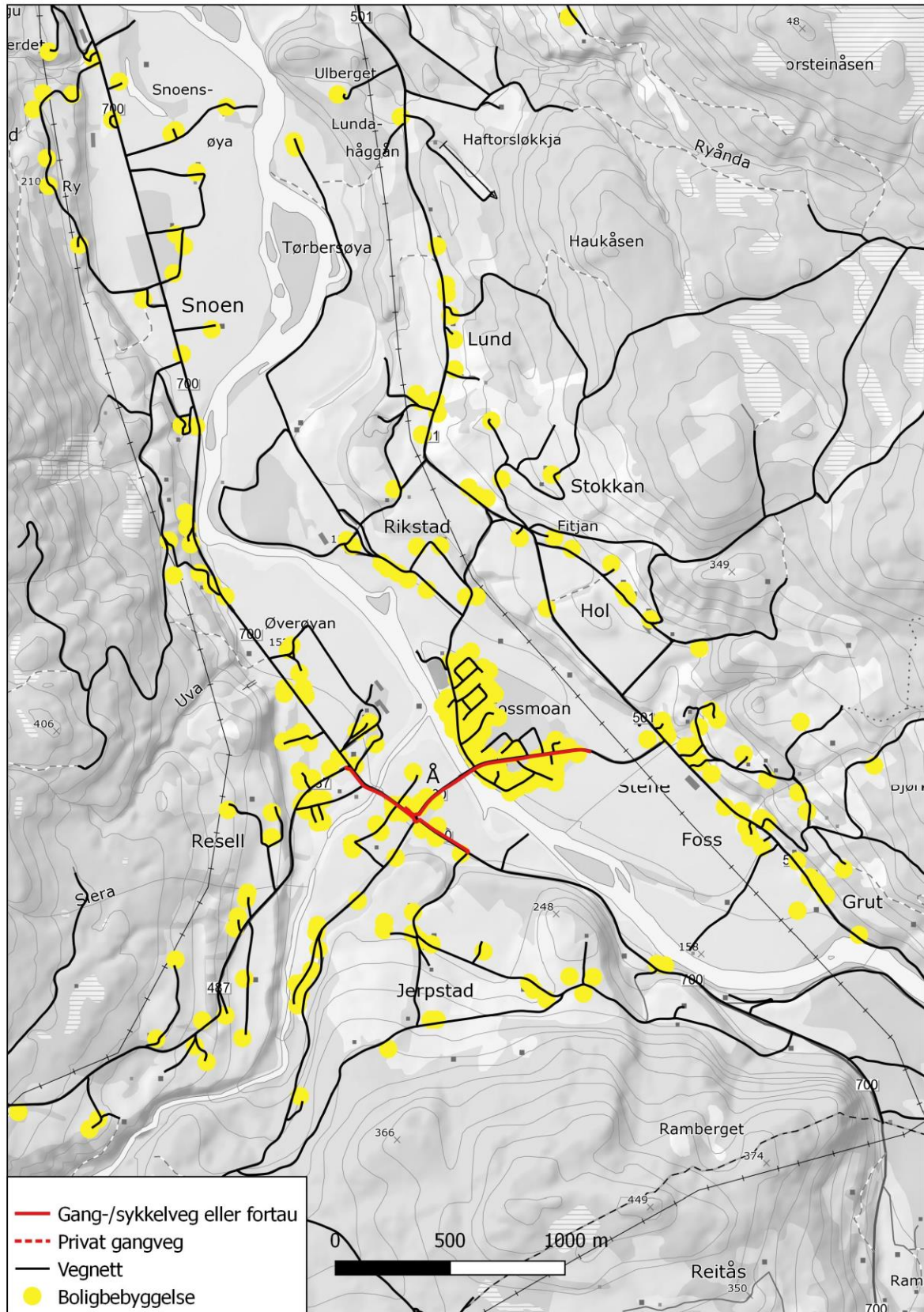
Kart 3



Kart 4



Kart 5



5.2.2 Prioritering

Arbeidsprosessen med rullering av trafikksikkerhetsplanen har resultert i følgende prioriteringer av trafikksikkerhetstiltak på fylkes- og kommunale veier for tidsperioden 2017-2020:

KOMMUNALE GANG- OG SYKKELVEIER (G/S)

	Strekning – område		Lengde	Fartsgr. Km/t	Tiltak
1	Kv 4090	Skolegata	175 (290 totalt)	30	Fortau m/ gatelys
2	Kv 3080	X 701, Heggøya mot samfunnshus	125 m	30	G/S

FYLKESKOMMUNALE GANG- OG SYKKELVEIER

	Strekning – område		Lengde	Fartsgr. Km/t	Tiltak
1	Fv 490	Kvamsveien v/Coop – avkjørsel ved Lium/Ratøyen	930m	40	G/S
2	FV 700	Bilservice Løkken – avkjørsel Skjøtskiftveien	665	60, 80	G/S
3	Fv 700	Avkjørsel Skjøtskiftveien – Avkjørsel skulmoveien	420 m	80	G/S
4	Fv 700	Ulebergsvingene	1200 m	60	G/S
5	Fv 486	Bjørnlikrysset - Løkkenbakkan	1700 m	60	G/S
6	Fv 701	Jåraveien - Losbrua			G/S
7	Fv 501	Moflata - Margrethehaugen			G/S
8	Fv 701	Storås - Jåraveien			G/S
9	Fv 65	Storås – Drogsetmoen – Langseth	5000 m	50, 60, 80	G/S

FREMKOMMELIGHET, FYLKESKOMMUNALE VEIER

	Strekning – område		Lengde	Fartsgr. Km/t	Tiltak
1	Fv 490	Kvamsveien			Fremkommelighet
2	Fv 486	Bjørnli - Drogsetmoen		80, 50	Veistandard asfalt
3	Fv 481	Laksøybygdveien		80	Fremkommelighet, asfaltering
4	Fv	Resdalsveien			Fremkommelighet, asfaltering
5	Fv 65	Elvadalen			Fremkommelighet, asfaltering
6	Fv 741	Sæterdalsveien		80	Fremkommelighet, asfaltering
7	Fv 501	Ressveien		40, 60, 80	Fremkommelighet, asfaltering

ØVRIGE TILTAK , KOMMUNALE VEIER/AREAL					
Strekning – område			Lengde	Fartsgr. Km/t	Tiltak
1	Kv 2160	Ekserplassen, barnehage/skole	-	30	Fotgjengerovergang
2	Kv 4040	Opp bakken ved kunstgressbanen på Løkken	60 m	30	Gatebelysning
3	Kv 4040	Langenglia, vestsiden.	30 m	30	Utbedring av autovern
4	Kv 4060	Øvre Langenglia		30	Utbedring av autovern
5	Kv 4060	Langenglia		30	Høyere autovern
6	Kv 2160	Ekserplassen		30	Utvide veibredde

ØVRIGE TILTAK , FYLKESKOMMUNALE VEIER/AREAL					
Strekning – område			Lengde	Fartsgr. Km/t	Tiltak
1	Fv 701	Nord for Meldal bru	-	40	Trafikklys v/fotgjengerovergang
2	Fv 700	Ved Meldal Blikkenslager	-	40	Trafikklys v/fotgjengerovergang
3	Fv 700	Å sentrum		50	Redusert hastighet, og fartsdumper
4	Fv 500	Fra Å-bru på Stensveien – X Orklaveien/Stensveien		50	Nedsatt hastighet
5	Fv 500	Bussholdeplass, Fossmoan ved Å-bru	-	30/50	Trafikkavvikling
6	Fv 700	Uleberg, tavla.	-	60	Fotgjengerovergang
7	Fv 700	Uleberg, tavla.	-	60	Busstur m/belysning, vestside
8	Fv 486	Skåveien/Bjørnliveien	-	60	Bussholdeplass m/belysning
9	Fv 700	X Fv700, Kv Bergslia	-	60	Busslomme
10	Fv 486	Bjørnli, Skjæringa	-		Større busstur, trafikkavvikling
11	Fv 701	Heggøya - Brubakkhåggån	200 m	50	Nedsatt hastighet,
12	Fv 501	Ved X Ressveien, Løkkenveien.	-	40	Fotgjengerovergang
13		Løkken sentrum	-	40, 50	Trafikkavvikling for buss
14	FV 700	Sør for Meldal bru	-	40	Fotgjengerovergang til HOB
15	Fv 700	Ulebergsvingene	1200 m	60	Omlagging av vei
16	Fv 701	Meldal sentrum – Storås		40, 50, 60, 70, 80	Omdirigere tungtrafikk over Storås
17	Fv 700	Å - Meldal		70, 80	Sikt
18	Fv 65	Storås sentrum retning vestover		50, 80	Omlagging av vei

19	Fv 700	Kråkhaugen, Grefstad sentrum		80, 60, 40	Oppsett nytt autovern
20	Fv 700	Koltjønnyrene	500 m	80	Autovern
21	Fv 486	Bjørnliveien			Vintervedlikehold
22	Fv 486	X ved bru over Orkla, ved Drogsetmoen	-	80	Utbedring av kryss
23	Fv 65	Helia	-	80	Utbedring av snumuligheter for skolebuss
24	Fv 700	Skjøtskiftet	-	80	Utbedring av snumuligheter for skolebuss
25	Fv 700	Ved Bilservice	-	60	Adkomst for myke trafikanter



6 TILSKUDDSDORDNINGER

For tildeling av flere tilskuddsmidler er det en forutsetning at kommunen har vedtatt en gjeldende trafikksikkerhetsplan. Kommunens trafikksikkerhetsplan må være maksimum 4 år gammel.

6.1 Samferdselsdepartementet: lokale trafikksikkerhetstiltak

Samferdselsdepartementets ordning for tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak skal bidra til å styrke arbeidet med trafikksikkerhet som er satt i gang av kommuner, frivillige organisasjoner, interessegrupper og andre lokale aktører. Tilskuddsordningen er en del av regjeringens brede satsing på trafikksikkerhet. Det handler om satsing på et bredt spekter av tiltak. Dette kan være kampanjer, informasjonstiltak, holdningsskapende arbeid, tiltak på vegnett og andre fysiske tiltak som ikke er innenfor ansvarsområdet til kommunene. Er tiltaket rettet mot barn og ungdom, vil det bli prioritert. For 2017 er det sett av 8 millioner kroner til tilskuddsordningen.

Søknadsfrist er 1. mai 2017.

6.2 Samferdselsdepartementet: tilskuddordning for økt sykling

Samferdselsdepartementets tilskuddsordning for økt sykling skal bidra til raskere gjennomføring av tiltak som øker framkommeligheten for gående og syklende. Statens vegvesen har fått i oppdrag å administrere ordningen. Alle kommuner og fylkeskommuner kan søke, men kommuner og fylkeskommuner som har inngått forpliktende avtale om økt sykkelsatsing vil bli prioritert.

Ordningen kan finansiere inntil 50 prosent av godkjente kommunale og fylkeskommunale tiltak/prosjekter. Det kreves en lokal egenandel på minst 50 prosent av tiltakets totale kostnad. Det gis ikke tilskudd til tiltak som er statens ansvar å finansiere. Det skal være vedtatt reguleringsplan for prosjektet på søknadstidspunktet (dersom tiltaket krever reguleringsplan).

For 2017 ble det bevilget 122 millioner kroner til 50 kommuner og fylkeskommuner. Hvor mye som bevilges for 2018 blir avgjort av Stortinget når statsbudsjettet for 2018 blir vedtatt like før jul. Tildelingen blir foretatt på nyåret.

Søknadsfrist er 1. september 2017.

6.3 Støtte til lokalt trafikksikkerhetstiltak

Dette er en fylkeskommunal tilskuddordning, hvor Sør-Trøndelag bevilger årlig midler til tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket. Støtte kan gis til alle som på frivillig og ideell basis arbeider med trafikksikkerhet. Eksempler på hvem som kan søke: kommune, skoler, FAU, trafikksikkerhetsutvalg, frivillige organisasjoner, borettslag, velforeninger, idrettslag, ungdomslag, og grendelag. Eventuelle tildelinger er avhengige av at fylkeskommunen setter av budsjettmidler for kommende år, og dette blir avgjort senest i desember året før.

Eksempel på tilskudd er Aksjon skolevei.



7 VEDLEGG

Vedlegg 1 Tidligere prioritering, fysiske tiltak

Tabell 1 og 2 viser prioriteringer av fysiske tiltak fra forrige trafikksikkerhetsplan og status.

Tabell 1

Fylkesveier, 2013-2017				
Ansvaret: Sør-Trøndelag fylkeskommune				
Kostnad: 100% fylkeskommunen				
<input type="checkbox"/> Utført <input type="checkbox"/> Igangsatt <input type="checkbox"/> Ikke påbegynt				
Prioritet	Sted/strekning		Tiltak	Overslag
1	Fv 700	Andel av Prosjekt Klingliene	Omlegging av Fv v/komm.grensa	FTP
2	Fv 65	Storås sentrum - stigningene vestover	Omlegging av Fv	FTP
3	Fv 700	Ulebergsvingen	1200 m omlegging av Fv	FTP
4	Fv 700	Meldal bru - Kølmoveien	500 m gang- og sykkelvei	1 500 000 FTP
5	Fv 501	Meldal Helsetun – Moflata	325 m gang- og sykkelvei	975 000
6	Fv 486	Bjørnli – X Kv Løkkenbakkan	1700 m gang- og sykkelvei	4 500 000 FTP
7	Fv 501	X Ressveien – Fv 700	Markering fotgjengerfelt	30 000
8	Fv 700	Kråkhaugen – Grefstad sentrum	Oppsett autovern	
9	Fv 700	Koltjønnyrene	500 m autovern	400 000
10	Fv 700	X mellom Fv 700 og KvBergslia	Busslomme	150 000
11	Fv 65	Storås – Drogsetmoen – Langseth	5000 m gang- og sykkelvei	15 000 000 FTP
12	Fv 490	Grefstad – X Fv 701	Veistandard, asfalt	
13	Fv 486	Bjørnli – Drogsetmoen	Veistandard, asfalt	
14	Fv 487	Resdalsveien	Fremkommelighet	
15	Fv 490	Kvamsveien v/Coop – Gildøya	220 m gang- og sykkelvei	550 000
16	Fv 701	XF v 701 – Heggøya	Opphøyet gangfelt	30 000
17	Fv 486	Bru før Drogsetmoen, Kryss og skilt	Vikeplikt. Trangt	
18	Fv 501	Ressveien	Fremkommelighet	
19	Fv 741	Sæterdalsvegen	Fremkommelighet	
20	Fv 481	Laksøybygdvegen	Fremkommelighet	

Tabell 2

Kommuneveier, 2013-2017				
Ansvaret: Kommunen				
Kostnad: 40% kommunen (egenandel)				
60% Trafikksikkerhetsmidler fra fylket				
<input type="checkbox"/> Utført <input type="checkbox"/> Igangsatt <input type="checkbox"/> Ikke påbegynt				
Prioritet	Sted/strekning		Tiltak	Overslag
1	Kv Heggøya	X Fv 701- avkj. Samfunnshus	125 m gang- og sykkelvei	450 000
2	Kv Bergslia	Stikkvei i boligfeltet	20 m rekkverk sikring	20 000

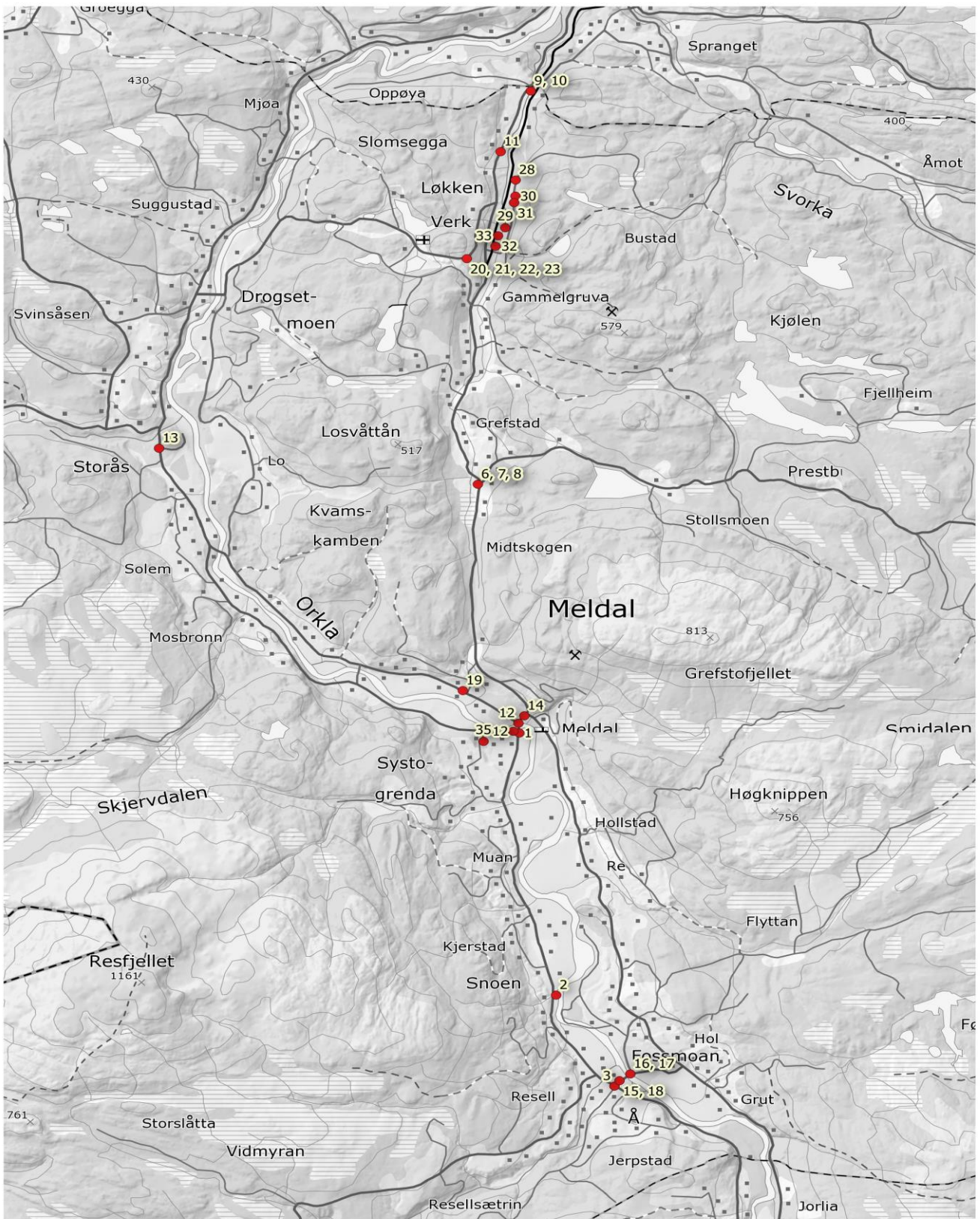
Vedlegg 2 Mottatte innspill

Tabellene under viser mottatte innspill i anledning rullering av trafikksikkerhetsplan før og etter annonsering på kommunens hjemmesider og meldal.no: Ajour pr 22.2.17

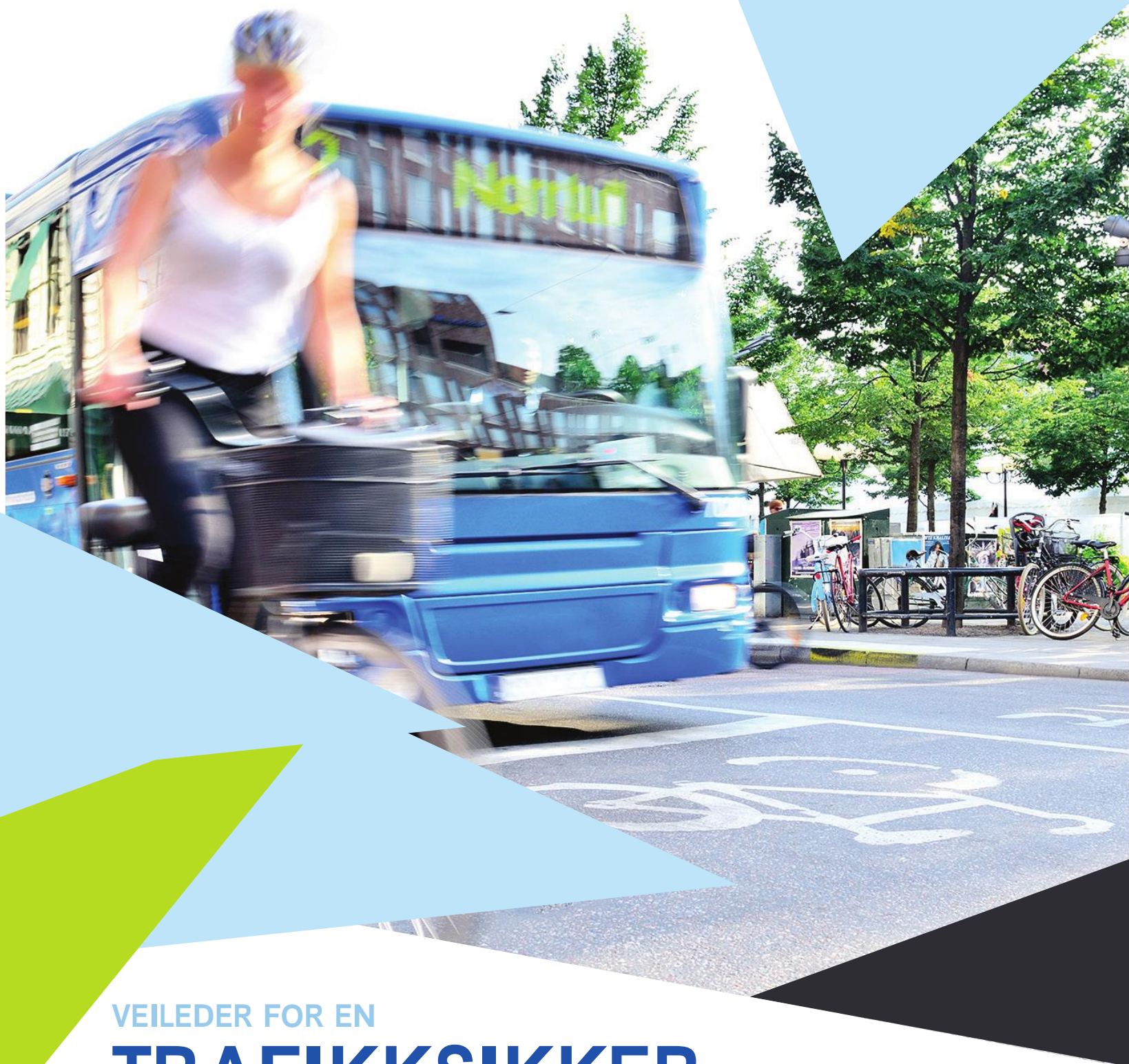
FYLKESVEGER:			Nr. i kart
	Tungtrafikk strekningen Orkanger-Berkåk skaper tidvis problemer i Klingliene og Bergslia. Kjører sannsynligvis etter GPS. Mulig med skilting/omdirigering av tunge kjøretøy til å kjøre via Storås?	Ton van den Broek	1
	Vei forbi eiendom Orklaveien 85 og 83??? Betydelig økt (tung)-trafikkmengde, uoversiktlig sving, og veien ligger tett inntil bolighus.	Jøran Rindal	2
	Redusert hastighet gjennom Å sentrum, og 2-3 fartsdumper i tillegg.	Christian H Toldnes	3
	Strekningen Å – Meldal: Mange steder på vestsida må ryddes for trær. Siktproblemer	Geoff Morgan	4
	Strekningen Meldal – Systoengan: Ønske om fortau. Mulig å koble til stien ved elva?	Geoff Morgan	5
	Fotgjengerovergang ved «Tavla»?	FAU/ Montesorri	6
	Mangler lys ved Middtskogen – busstopp sørover ved «Tavla»	FAU/ Montesorri	7
	G/S-veg «Tavla» – Varsmoen (ca 700m)	FAU/ Montesorri	8
	Skjøtskiftet: G/S-veg til Løkken (ca 1350m)	FAU/ Montesorri	9
	Alternativt: Sikringskjøring Skjøtskift-LVMS	FAU/ Montesorri	10
	Adkomst til hovedvei v/Bilservice AS	FAU/ Montesorri	11
Fv700 og Fv701	Trafikklys ved Meldal Blikkenslager, og på nordside av Meldal bru. Trykknappstyrt. Mange skolebarn	Hallgeir Jordet	12
Fv701	Nedsatt hastighet til 40 km/t fra X Heggøya til avkjørsel Brubakkhåggån ca 200m). Bedrer trafikksikkerhet for barn fra boligfeltene ved Heggøya.	Storås Utvikling	13
Fv501	Fotgjengerfelt på Ressveien ved x Ressveien/Løkkenveien. Veien har spesielt mange gående ved skolestart og skoleslutt.	Meldal Ungdomsråd	14
Fv500	Forleng 30-sone fra bru Stensveien til x Stensveien/Orklaveien	Christian H Toldnes	15
	Bussholdeplass v/Å bru v/x Stensveien /Rikstadveien. Dårlige forhold for skolebarn sommer og vinter.	Gunn O H Kvam	16
	X Stensveien/Rikstadveien: Fjern feil fartsgrenser skilt	Geoff H Morgan	17
	Stensveien: Senke fartsgrense til 30 km/t fra brua til x Fv700. Barnehage nær inntil veien	Geoff H Morgan	18
Fv490	Kvamsveien: Ønske om g/s-vei med belysning fra Coop Meldal til avkjørsel Lium/Ratøyen. Pr i dag 30 stk barn i barnehagealder/skolealder i området. I tillegg mange voksne som går sykler denne strekningen til og fra jobb og butikk. Underskrevet av 73 stk beboere.	Vollagrenda og Grefstad-grenda v/Henriette Skogstad	19
Fv486	Brøyt/strø Bjørnliveien er mangelfull, for sein! Ønske om bussholdeplass v/x Bjørnliveien,Skåveien(kv4140)	Line Svengjerde	20
	Bjørnliveien: Sikringskjøring elever vgs. Distansekrav for	Meldal Ungdomsråd	21

	sikringskjøring oppnås ikke og elevene er tvunget til å gå. Svingete, bratt, og ingen g/s-veg. Spesielt problematisk høst/vinter.		
	Brakkan: Bussholdeplass for sørgående retning (?)	FAU/ Montessorri	22
	Bjørnli: G/S-veg samme strekning som dagens sikringskjøring	FAU/ Montessorri	23
	Krysset ved Skjæringa, bussholdeplass. Sikt og fart.	Busrunde 17.03.17	
Fv481	Laksøybygdvegen: Sikringskjøring elever vgs. Distansekrav for sikringskjøring oppnås ikke og elevene er tvunget til å gå frem til nærmeste holdeplass. Spesielt problematisk høst/vinter. Korteste vei over åker og gjennom gårdstun er heller ikke mulig å bruke i vinterhalvåret.	Meldal Ungdomsråd	24
Generelt	Sette opp en plan for å gjøre alle grusveger til asfalterte. Gjelder Ressveien (Fv 501), Resdalsveien (Fv 487), Rikstadveien (Kv1060), Sæterdalsveien (Fv 741)	Geoff Morgan	25
	Ønske om opplysningskampanje om bruk av mobiltelefoner	Geoff Morgan	26
	Vedlikehold på gatelys bør utføres august/september før mørket setter inn.	Storås Utvikling	27
KOMMUNALE VEIER:			
Kv4040	Ønsker utbedring av autovern: Ca 30m vestsida av Langengvegen ovenfor tomte til Jan Erik Olsen. Ned «Holdenbakken», 160' sving nedoverbakke inn på Langenglivegen. Kan skli av vegen.	Langenglia vel	28
	Veilys ved Odd Erik Dalsegg. 2 stk ekstra armaturer på eksisterende stolper? Skolevei.	Langenglia vel	29
Kv4060	Ønsker utbedring av autovern: Skadet autovern ønskes utbedret. Mellom tomte til Egil Steen og Roger Monsø. 2 stk stolper, 1 stk lengde autovern.	Langenglia vel	30
	Ønsker utbedring av autovern: Lavt autovern mellom Per Olav Løset og Morten Resell. Kan løftes?	Langenglia vel	31
Kv4090	Gatelys i Skolegata, trafokiosken ved Idrettsbygget. Mye trafikk ved arrangement i Idrettsbygget og ved kunstgressbanen, samt ved start/slutt arbeidsdag. Mange myke trafikanter.	Meldal Ungdomsråd	32
	Skolegata. Respekt for gjennomkjøring forbudt i tidsrommet 0800-1500	FAU/ Montessorri	33
	Fortau Skolegata.	Siri Eithun	
Pv4440?	Tavla: Fotgjengerovergang ved Horsta/Varsmoen	FAU/ Montessorri	34
Ekserplassen	Mye trafikk ved bringing/henting barn MBUS og Grefstad bhg. Mangler fotgjengerovergang + belysning mellom barnehage og skole	Muntlig innspill	35

Kartet viser en oversikt over innkomne tiltak og hvilke steder de omhandler. Hvert punkt kan omfatte flere mottatte innspill.



Vedlegg 3 Veileder for Trafikksikker kommune



VEILEDER FOR EN

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE



KOMMUNE S. 4

BARNEHAGE S. 6

SKOLE S. 9

INNHold

- 3 › Trafikksikker kommune
- systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø
- 5 › Kriterier for kommunen
- 6 › Kriterier for barnehagene
- 9 › Kriterier for skolene
- 10 › Kriterier for teknisk avdeling
- 10 › Kriterier for planavdeling
- 11 › Kriterier for kulturavdeling
- 11 › Kriterier for kommunelegen
- 11 › Kriterier for helsestasjonene
- 12 › Fra avtale til godkjenning – forslag til prosess
- 13 › Godkjenning av Trafikksikker kommune
- 14 › Utdrag fra aktuelle lover og forskrifter

*Folk bor og
ferdes i kommuner,
der skjer også trafikkulykkene.
Trafikksikker kommune skal
bevisstgjøre og begeistre,
men først og fremst bidra til å
forebygge ulykker og redde liv.*

*Mangeårig ordfører i
Nord-Fron kommune, tidligere leder
av KS og fylkespolitiker i Oppland,
Gunnar Tore Stenseng.*

TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

- systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø

Godt trafikksikkerhetsarbeid bidrar til å gi kommunen godt omdømme, færre skader og fornøyde innbyggere.

Ved Stortingets behandling av NTP 2014 – 2023 ble det besluttet et etappemål om å halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken til maksimalt 500 innen 2024.

Arbeidet inngår i Regjeringens beslutning om at trafikksikkerhetsarbeidet skal baseres på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – Nullvisjonen.

Trafikksikkerhetsarbeidet er avhengig av en bred og samlet innsats der flere sektorer er involvert for å forebygge og redusere trafikkulykker (jfr. St. meld. 16, 2008-2009). Samferdselsdepartementet har pekt på kommunenes ansvar, der kommunalt trafikksikkerhetsarbeid anses som avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Kommunen er en viktig aktør i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transport-tjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer.

For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for en trafikksikker kommune. I løpet av perioden 2014-2017 vil de fleste fylkeskommuner legge konseptet Trafikksikker kommune til grunn når kommunene stimuleres til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet.

Trafikksikker kommune bygger på en godkjenningsordning. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

På nettsiden www.trafikksikkerkommune.no finner du mer informasjon om kriteriene, flere gode eksempler, og de ulike lover og forskrifter som gjelder kommunens ansvar for trafikksikkerhet.





“

Denne veilederen er et nyttig og oversiktlig hjelpemiddel i det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet

*Rådmann Rolf Kåre Jensen,
Bodø kommune*



KRITERIER FOR KOMMUNEN



- ✓ Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- ✓ Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.
- ✓ Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- ✓ Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- ✓ Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- ✓ Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- ✓ Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.
- ✓ Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.
- ✓ Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.

En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene.

I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra rådmannen om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafikksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester
- Dokumentasjon fra barnehagene (se krav til dokumentasjon under barnehage side 6)
- Dokumentasjon fra skolene (se krav til dokumentasjon under skole side 9)
- Dokumentasjon fra teknisk avdeling (se krav til dokumentasjon i eget kapittel side 10)
- Dokumentasjon fra planavdelingen (se krav til dokumentasjon i eget kapittel side 10)
- Dokumentasjon fra kulturavdelingen (se krav til dokumentasjon i eget kapittel side 11)
- Dokumentasjon fra kommunelegen (se krav til dokumentasjon i eget kapittel side 11)
- Dokumentasjon fra helsestasjonene (se krav til dokumentasjon i eget kapittel side 11)

All dokumentasjon (samlet) må være tilsendt elektronisk til Trygg Trafikks distriktsleder minimum tre uker før avtalt godkjenningsmøte (se rutiner for godkjenning side 13).



KRITERIER FOR BARNEHAGENE



Trafikksikkerhet i barnehagen

- ✓ Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.
- ✓ Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.
- ✓ Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.
- ✓ Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.

Trafikkopplæringen i barnehagen

- ✓ Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.
- ✓ Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.
- ✓ Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og reflekser.

Samarbeid mellom barnehage og hjem

- ✓ Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.
- ✓ Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen.
- ✓ Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig bekreftelse fra styrer på at alle kriteriene er oppfylt
- Årsplan hvor trafikk er integrert
- Rutiner for turer til fots, med bil eller kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens oppvekstsjef/barnehagesjef og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.



“

Kriteriene for Trafikksikker barnehage har vært nyttig for oss for å sjekke ut kvaliteten på vårt trafikksikkerhetsarbeid.

*Anne Gundersen, Styrer i
Furunabben barnehage,
Våler kommune
(Landets første Trafikksikre
barnehage)*



“

Anerkjennelsen vi fikk ved å bli godkjent som Trafikksikker skole har vært med på å bevisstgjøre skolens ledelse om betydningen av helhetlig trafikksikkerhetsarbeid.

*Rektor Astrid Aase Hodneland,
Sunde skole, Stavanger
kommune (landets første
Trafikksikre skole)*



KRITERIER FOR SKOLENE



Trafikksikkerhet i skolen generelt

- ✓ Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen.
- ✓ Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi.
- ✓ Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte.

Trafikkopplæringen i skolen

- ✓ Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/ årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål.

Samarbeid mellom skole og hjem

- ✓ Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte.
- ✓ Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetsarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU).

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig bekreftelse fra rektor på at alle kriteriene er oppfylt
- Årsplan hvor trafikk er integrert
- Rutiner for turer til fots, med sykkel, bil og kollektivtransport
- Oversikt som viser at trafikk er et tema på foreldremøter

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens oppvekstsjef og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

KRITERIER FOR TEKNISK AVDELING

- ✓ Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunal vei.
- ✓ Kommunen har utarbeidet prioriteringsliste for trafiksikkerhetstiltak på fylkes- og riksvei.
- ✓ Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafiksikkerhetstiltak.
- ✓ Kommunen har rutiner for rydding av snø og fjerning av vegetasjon på skoleveien.
- ✓ Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafiksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen.
- ✓ Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafiksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig bekreftelse fra enhetsleder på at alle kriteriene er oppfylt
- Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerheten ivaretas i forbindelse med kommunens drift og vedlikehold på vegnettet

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

KRITERIER FOR PLANAVDELINGEN

- ✓ Trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel.
- ✓ Trafiksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner.

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

KRITERIER FOR KULTURAVDELINGEN

- ✓ Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig oversikt for hvordan kommunen skal påvirke lag og foreninger til å integrere trafikksikkerhet i virksomheten.

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

KRITERIER FOR KOMMUNELEGEN

- ✓ Kommunelegen er kjent med kommunens trafikksikkerhetsarbeid.
- ✓ Kommunelegen medvirker til at kommunes fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykker.

For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig dokumentasjon på hvordan kommunelegen medvirker til at fastlegene får tilstrekkelig kjennskap til veitrafikklovens § 34.

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

KRITERIER FOR HELSESTASJONENE

- ✓ Helsestasjonene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafikksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn.

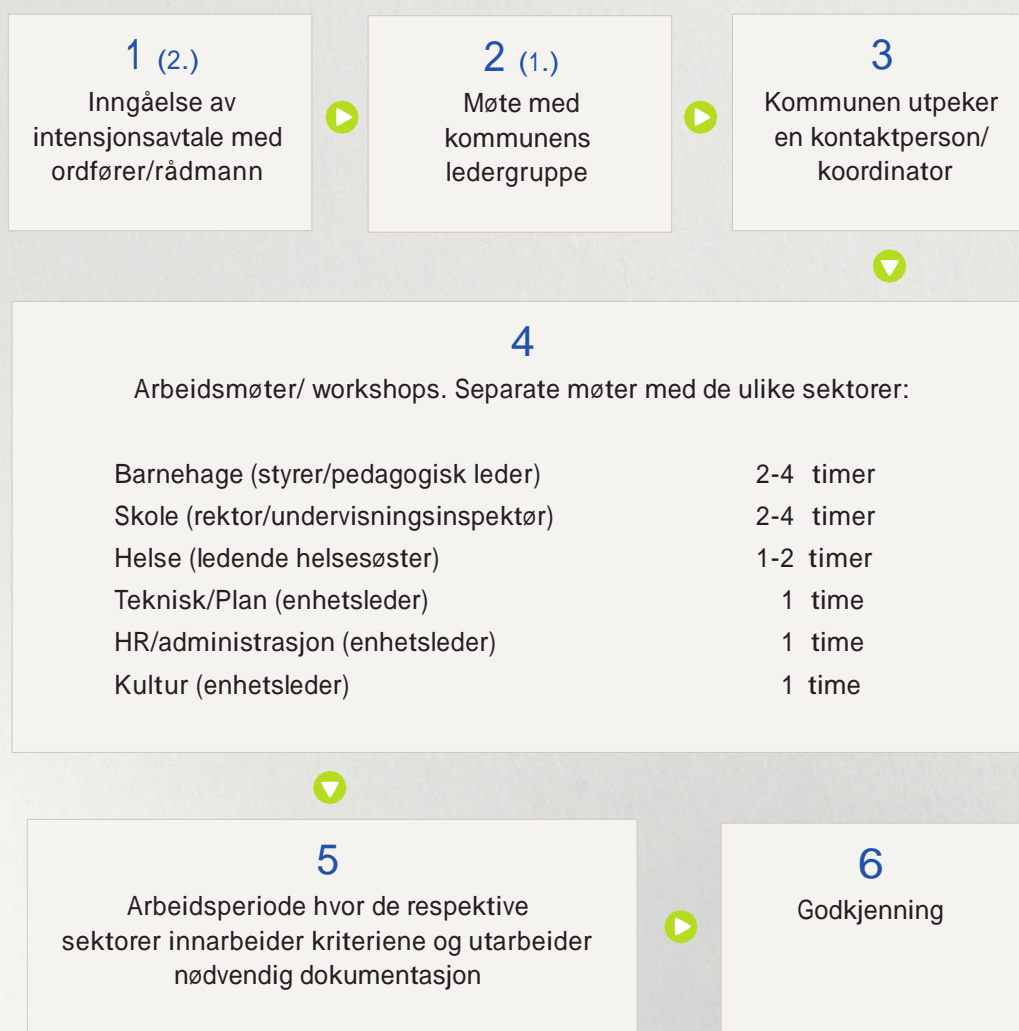
For å bli godkjent må følgende dokumentasjon foreligge elektronisk:

- Skriftlig oversikt over hvordan helsestasjonene integrerer trafikksikkerhet i sitt arbeide.

Dokumentasjonen sendes elektronisk til kommunens sektorleder og kommunens koordinator for Trafikksikker kommune.

FRA AVTALE TIL GODKJENNING

– forslag til prosess (i samarbeid med Trygg Trafikk)



GODKJENNING AV TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Godkjenningen foretas av et team fra Trygg Trafikk. Godkjenningsteamet settes sammen av prosjektleder for Trafikksikker kommune i samarbeid med Trygg Trafikks distriktsleder og eventuell representant for fylkeskommunen.

Før godkjenningen

Når kommunen har oppfylt alle kriteriene og dokumentasjonen foreligger, avtaler kommunens koordinator og Trygg Trafikks distriktsleder den praktiske gjennomføringen av dagen for den formelle godkjenningen.

Nødvendig dokumentasjon skal foreligge og være tilsendt Trygg Trafikk minimum tre uker før godkjenningsdagen. Dersom dokumentasjonen ikke er tilstrekkelig utsettes godkjenningen.

Gjennomføring av godkjenningsdag

Det bør avsettes fire timer til følgende møter:

1. Kommunens ledergruppe (etatsledere og rådmann).
2. Ansatte ved valgte etater/avdelinger – minst tre avdelinger.
3. Ved dagens slutt skal godkjenningsteamet møte ledergruppen og de andre som er blitt intervjuet for en oppsummering i plenum. All tilbakemelding knyttes opp mot kriteriene i Trafikksikker kommune.

Kommunenes ledelse får en skriftlig rapport etter besøket. Eventuelle avvik må lukkes innen tre måneder.

Kategorier for tilbakemelding

A. GODKJENT

- Styrke : Smart måte å jobbe på, et eksempel for andre.
Forbedring : Et område det er mulig å bli bedre på.

B. BETINGET GODKJENNING

- Styrke : Smart måte å jobbe på, et eksempel for andre.
Forbedring : Et område det er mulig å bli bedre på.
Avvik : Mangel på oppfylte krav, korleksjon er nødvendig før endelig godkjenning.

Godkjenningens varighet

Godkjenning for tre år.

UTDRAG FRA AKTUELLE LOVER OG FORSKRIFTER:

FOLKEHELSELOVEN

§ 4. Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.

Kommunen skal medvirke til at helsemessige hensyn blir ivare tatt av andre myndigheter og virksomheter. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltagelse i planlegging. Kommunen skal legge til rette for samarbeid med frivillig sektor.

§ 5. Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen

Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne. Oversikten skal blant annet baseres på:

- a) opplysninger som statlige helsemyndigheter og fylkeskommunen gjør tilgjengelig etter §§ 20 og 25,
- b) kunnskap fra de kommunale helse- og omsorgstjenestene, jf. helse- og omsorgstjenesteloven § 3-3 og
- c) kunnskap om faktorer og utviklingstrekk i miljø og lokalsamfunn som kan ha innvirkning på befolkningens helse.

Oversikten skal være skriftlig og identifisere folkehelseutfordringene i kommunen, herunder vurdere konsekvenser og årsaksforhold. Kommunen skal særlig være oppmerksom på trekk ved utviklingen som kan skape eller opprettholde sosiale eller helsemessige problemer eller sosiale helseforskjeller.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om krav til kommunens oversikt.

§ 6. Mål og planlegging

Oversikten etter § 5 annet ledd skal inngå som grunnlag for arbeidet med kommunens planstrategi. En drøfting av kommunens folkehelseutfordringer bør inngå i strategien, jf. plan- og bygningssloven § 10-1.

Kommunen skal i sitt arbeid med kommuneplaner etter plan- og bygningsloven kapittel 11 fastsette overordnede mål og strategier for folkehelsearbeidet som er egnet til å møte de utfordringer kommunen står overfor med utgangspunkt i oversikten etter § 5 annet ledd.

§ 7. Folkehelseiltak

Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, jf. § 5. Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.

Kommunen skal gi informasjon, råd og veiledning om hva den enkelte selv og befolkningen kan gjøre for å fremme helse og forebygge sykdom

Rådmannen er kommunens øverste leder og har ansvar for alle kommunalt ansatte.

FORSKRIFT OM SYSTEMATISK HELSE-, MILJØ OG SIKKERHETSARBEID I VIRKSOMHETER (Internkontrollforskriften)

§ 1. Formål

Gjennom krav om systematisk gjennomføring av tiltak, skal denne forskrift fremme et forbedringsarbeid i virksomhetene innen

- arbeidsmiljø og sikkerhet
- forebygging av helseskade eller miljøforstyrrelser fra produkter eller forbrukertjenester
- vern av det ytre miljø mot forurensning og en bedre behandling av avfall slik at målene i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen oppnås

RAMMEPLAN FOR BARNEHAGENE FRA KUNNSKAPSDEPARTEMENTET

Kap. 3 – fagområder: «Barnehagen skal gi barn grunnleggende kunnskap på sentrale og aktuelle områder». Videre i kap. 3.6

Nærmiljø og samfunn:

«Gjennom arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barna blir kjent med og deltar i samfunnet gjennom opplevelser og erfaringer i nærmiljøet.

FORSKRIFT OM MILJØRETET HELSEVERN I BARNEHAGER OG SKOLER M.V.

Kapittel 2 og 3

I følge forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, skal barnehager og skoler drives slik at skader og ulykker forebygges. I veiledere for internkontrollsystem er trafikk ofte ikke nevnt. Derfor må virksomhetsledere selv sørge for at trafikksikkerhet inngår som en naturlig del av HMS arbeidet i barnehager og skoler.

§ 2-4 Ansvar og internkontroll

§ 3-14 Sikkerhet og helsemessig beredskap

LÆREPLANVERKET FOR KUNNSKAPSLØFTET

Inneholder kunnskapsmål om trafikk etter 4., 7. og 10 trinn

Kompetansemål etter 4. trinn:

- Eleven skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklist.

Kompetansemål etter 7. trinn:

- Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkommiddel.

Kompetansemål etter 10. trinn:

- Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.
- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon.
- Gjennomføre forsøk med lys, syn og farger, beskrive og forklare resultatene.

- Gjøre greie for hvordan bruk av rusmidler kan føre til helseskad-er og drøfte hvordan den enkelte og samfunnet kan forebygge helseskadene.

FOR MER INFORMASJON OG GODE EKSEMPLER:
www.trafikksikkerkommune.no

