



KOMMUNEDELPLAN FOR Trafikksikkerhet Oppdal 2019 - 2022

Vedtatt av Kommunestyret 07.02.19



Pikhaugen barnehage.

Kommunedelplan for Trafikksikkerhet Oppdal 2019 - 2022

Oppdragsnavn: Rullering av Trafikksikkerhetsplan

Oppdragsgiver: Oppdal kommune

Ansvarlig for gjennomføring:

- Oppdal kommune:
Holdningsskapende tiltak og tiltak på og langs kommunale veger (så langt som mulig, i samarbeid andre organisasjoner/etater)
- Trøndelag fylkeskommune:
Tiltak på/langs fylkesvegene
- Statens Vegvesen:
Tiltak på/langs Rv70 og E6

Revisjon	Vedtatt i kommunestyret
Dato	07.02.19
Utarbeidet av	Tverrfaglig arbeidsgruppe: Vigdis L. Thun, gruppas leder, Fagleder Miljørettet helsevern/folkehelse Dordi Aalbu, Rådgiver oppvekst Arild Hoel, Rådgiver Plan og forvaltning Thorleif Jacobsen, Enhetsleder Tekniske tjenester Aleksander Husa, Avd.leder Samferdsel, Tekniske tjenester Eirik Kvål, Avd.leder Samferdsel, Tekniske tjenester Jostein Kongsvik, gruppas sekretær, Rådgiver Plankontoret

Innhold

1.0	INNLEDNING	4
2.0	RAMMER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	4
2.1	Nullvisjonen.....	4
2.2	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	5
2.3	Forholdet til andre kommunale planer	7
2.4	Sertifisering som trafikksikker kommune.....	8
3.0	TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OPPDAL - STATUS.....	9
3.1	Oversikt over trafikksituasjonen i Oppdal.....	9
3.2	Skoleskyss.....	11
3.3	Oversikt over det holdningsskapende arbeidet i Oppdal.....	13
3.3.1	Aktiviteter i barnehagene.....	13
3.3.2	Aktiviteter i grunnskolene	14
3.3.3	Aktiviteter i ungdomskolene	15
3.3.4	Aktiviteter på Helsestasjon/skolehelsetjeneste	15
3.3.5	Aktiviteter i andre kommunale enheter.....	16
3.3.6	Aktiviteter hos fastleger og hos Oppdal trafikkskole	16
3.3.7	Politiets aktiviteter	17
3.4	Trafikkulykker i Oppdal - Statistikk for perioden 2000 - 2017.....	18
4.0	TILTAKSPROGRAM.....	22
4.1	Årssyklus for kommunens trafikksikkerhetsarbeidet.....	22
4.2	Økonomi – finansiering av tiltak.....	23
4.3	Virkemidler i arealforvaltningen	24
4.4	Tilrettelegging for syklende og gående i Oppdal	25
4.5	Forebygging av viltpåkjørslar	28
4.6	Kriterier for prioritering av fysiske tiltak på og langs vegnettet	29
4.7	Gjennomføring av trafikksikre soner 2 km rundt skolene.....	29
4.8	Kommunale gang- og sykkelveger.....	30
4.9	Fylkeskommunale gang- og sykkelveger/fortau.....	31
4.10	Gang- og sykkelveger langs Rv70 og E6.....	31
4.11	Øvrige tiltak på/langs kommunale vegar og trafikkarealer.....	32
4.12	Øvrige tiltak på/langs fylkeskommunale vegar og trafikkarealer	33
4.13	Øvrige tiltak på/langs E6 og Rv70.....	33
4.14	Stier og snarveger i sentrum	34

VEDLEGG:

Kart Aksjon skoleveg – Vurdering av sikkerheten- og lokalisering av forslag til tiltak på vegar innenfor 2 km soner rundt skolene.

1.0 INNLEDNING

Kommunedelplan for Trafikksikkerhet (Trafikksikkerhetsplan/TSP) Oppdal 2019 – 2022 er utarbeidet etter en revisjon av planen som gjaldt for 2014 – 2018. Trafikksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppdal kommune for kommende fireårsperiode.

I Oppdal kommune er det Driftsutvalget som er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Rådmannens trafikksikkerhetsgruppe koordinerer kommunens oppfølging og iverksetting av trafikksikkerhetsarbeidet gjennom planen og har ansvar for revidering av TS plan. Trafikksikkerhetsgruppen er flerfaglig og består av en person fra trafikkoppleringa i Oppdal, utviklingsleder, rådgiver oppvekst, enhetsleder tekniske tjenester, avdelingsleder samferdsel - tekniske tjenester, rådgiver plan, og fagleder folkehelse og miljørettet helsevern, som er gruppens leder.

Som kommunedelplan for trafikksikkerhet utarbeides denne planen i tråd med plan- og bygningslovens krav til kommunedelplan, bl.a. med vedtak av et planprogram som grunnlag for planprosessen. Planprogrammet gjør rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, samt opplegg for medvirkning.

Iht. plan- og bygningslovens § 11-2 forutsettes det at tiltaksprogrammet skal revideres årlig.

2.0 RAMMER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET



2.1 Nullvisjonen

Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er Nullvisjonen – et siktemål om at ingen skal bli drept eller hardt/varig skadd i trafikken. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafikksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.

Visjon og målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppdal kommune

”0-visjonen” skal legges til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid, dvs. at Oppdal kommune skal legge til rette for et veg- og trafikksystem som hindrer drepte eller alvorlige skadde personer.

Hovedmål for trafikksikkerhetsarbeidet i Oppdal kommune:

- Det skal ikke skje trafikkulykker ved skolene og ikke på veg til og fra skolene.
- Samtlige veger skal være riktig skiltet og fartsnivået skal være tilpasset vegen, dens brukere og fartsnivået skal overholdes.
- Som trafikksikker kommune skal det være fokus på det holdningsskapende arbeidet i enhetene.
- Det skal legges til rette slik at flere kan sykle og gå til skole og arbeid i kommunen.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er i hovedtrekk organisert på tre nivåer: nasjonalt nivå, regionalt nivå og kommunalt nivå. I tillegg utfører interesseorganisasjoner en betydelig innsats.

Nasjonalt nivå

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Nasjonal transportplan for perioden 2018- 2029 bygger på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren. Målet for vegtrafikken i perioden mot 2030 er at maksimalt 350 drepte.

For første gang i Nasjonal Transportplan-sammenheng har barnas rolle og utfordringer i trafikken og hvordan man tilrettelegger for barn, fått særskilt oppmerksomhet. Det blir stadig viktigere å sikre at barn og unge har leke- og møteplasser som gjør det mulig å være aktive brukere av nærmiljøet, og å kunne bevege seg fritt. Lokalsamfunnene må planlegges med tanke på barn og unges behov, både når det gjelder spillerom, sikkerhet og folkehelse. Barn og unge går, sykler og bruker kollektivtransport i større grad enn voksne.

Regionalt nivå

Fylkeskommunen har ifølge Vegtrafikklovens §40a et ansvar for «å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.» Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg - Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) som har en pådriverrolle overfor kommuner, etater og organisasjoner som arbeider innen dette fagfeltet. FTU følger opp de satsingsområdene det skal arbeides spesielt med og har utarbeidet egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen.

Fylkesplan for Trafikksikkerhet

Etter sammenslåingen av Nord- og Sør-Trøndelag har Trøndelag Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) igangsatt arbeidet med en delstrategi for trafikksikkerhet, som er en av 5 delstrategier under «Strategi for samferdselsområdet» for Trøndelag. Deretter vil det utarbeides årlige handlingsplaner på bakgrunn av denne. I en oppfølging av dette vil det utlyses midler som kommunene kan søke på for 2020. Statens vegvesen bistår FTU faglig.

Kommunalt nivå

Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at den direkte eller indirekte har mulighet til å påvirke trafikksikkerheten for sine innbyggere. Det er ordføreren og kommunestyret som har det øverste ansvaret for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet i kommunen, og trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret. Selv om en trafikkulykke ikke nødvendigvis skjer på det kommunale vegnettet, rammer ulykkene kommunens innbyggere. Kommunens innbyggere tar også med seg risikoen for ulykker når de reiser ut av egen kommune. Tiltak mot de største problemene på trafikksikkerhetsområdet må derfor, sammen med fokus på forebyggende arbeid, også prioriteres i kommunene på samme måte som på nasjonalt og fylkeskommunalt nivå.

Kommunens arbeid med trafiksikkerhet er knyttet til rollene som vegholder, skole- og barnehageeier, helsemyndighet, planmyndighet og viltmyndighet. Det overordnede ansvaret for dette arbeidet går via opplæringsloven, plan - og bygningsloven og folkehelseloven, herunder forskrift om miljørettet helsevern.

Viktige samarbeidspartnere i kommunen er skoler, barnehager, helsestasjon – og skolehelsetjenesten, Politiet, Trafikkskolen, Nettbuss, tekniske tjenester, plan- og byggesak, næringslivet m.fl. I tillegg har kommunen godt samarbeid med Trygg trafikk, Vegvesenet og fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU).

Folkehelse og trafiksikkerhetsarbeid

Folkehelseloven setter krav om at kommunen arbeider med å skape gode oppvekstvilkår for barn og unge, forebygge sykdom og skader, og utvikle et samfunn som legger til rette for sunne levevaner, beskytter mot helsetrusler og fremmer fellesskap, trygghet, inkludering og deltakelse.

Oppdal kommune er medlem av Sunne kommuner, som er et nettverk som setter folkehelse høyt i sitt virke og i sin samfunnsplanlegging. Felles for alle nettverkene er at vi jobber for å skape lokalsamfunn hvor det er godt, sunt og trygt å leve. Trafiksikkerhetsarbeid er derfor en viktig del av folkehelsearbeidet og sertifisering som trafiksikker kommune har hevet fokuset på holdningsskapende arbeid i kommunen.

Skader og dødsfall som følge av ulykker er en utfordring for folkehelsen, spesielt fordi de tar relativt mange unge liv og påfører mye lidelse i befolkningen. Forebyggings-potensialet på dette feltet kan derfor gi en solid helsegevinst i befolkningen. Som for andre helsetilstander er det sosioøkonomiske perspektivet også relevant for ulykkesskader.

En av de store hovedutfordringene er en samfunnsutvikling som pasifiserer oss og gjør at vi bruker stadig flere timer i døgnet stillesittende. Et viktig tiltak for å møte denne utfordringen er å øke hverdagsaktiviteten. Det å sykle og gå til skole, arbeid, fritidsaktiviteter og venner vil bidra til å øke den fysiske aktiviteten, øker trafiksikkerheten, men vil også være bærekraftig i forhold til klima og miljø. For å kunne få flere til å velge sykkel eller å gå, blir det viktig med tilrettelegging med gang - og sykkelveger, etablere snarveger for gående og syklende, belysning langs skoleveger, sykkelparkering, samt trafiksikkerhet rundt hver skole og barnehage. Det mest effektfulle trafiksikkerhetstiltaket ved skolene er at færrest mulig kjører barna sine til skolen. Det blir da mindre trafikk rundt skolene og mer sikkert for elevene.

Samfunnsøkonomisk er det svært lønnsomt at flere velger sykkel i stedet for bil. Helseeffekten av sykling er satt til 26 kr/km (Statens vegvesen).

2.3 Forholdet til andre kommunale planer

Kommuneplan for Oppdal 2010-2021

Kommuneplanens samfunnsdel, *Det gode liv i ei attraktiv fjellbygd*, tar utgangspunkt i at kommunens viktigste oppgave skal være å legge til rette for at alle skal kunne oppleve god livskvalitet i Oppdal. *Folkehelse* er pekt på som en av tre kritiske suksessfaktorer som man må lykkes med for å kunne oppnå dette. I dette arbeidet ønsker kommunen å skape forutsetninger for at alle skal kunne ta ansvar for egen helse, og man har bl.a. pekt på følgende forutsetninger for dette:

Gode levevaner, økt fysisk aktivitet, gode boforhold, gode oppvekstvilkår, godt ytre miljø og sikkerhet. Tiltakene som inngår i kommunens trafiksikkerhetsarbeid vil kunne bidra til skape disse forutsetningene.



Tilrettelagt kryssing ved krysset Aunevegen, Mellomvegen og Bjerkevegen.

Folkehelseplan for Oppdal 2017 – 2021

Folkehelseplanen ble vedtatt i kommunestyret i 24.05.17, og peker på 4 utfordringsområder som skal ha fokus i de neste 4 årene. Det ene området omhandler å legge til rette for helse-fremmende nærmiljø, bomiljø og sosiale møteplasser. Målet er at befolkningen skal ha lett tilgjengelighet til godt tilrettelagte og helsefremmende friområder og sosiale møteplasser for uorganisert aktivitet og rekreasjon. For å nå målene skal det bl.a. rettes en innsats mot å tilrettelegge for myke trafikanter, samt tilrettelegge for sykkelparkering. Snarveger, råk, og grønne korridorer skal ivaretas og utvikles gjennom planarbeid.

TS planen må sees i sammenheng med kommuneplanens arealdel, klima -og energiplan, samt delplan for idrett og fysisk aktivitet som er under revidering.

Parkeringsutredning for Oppdal beskriver også tilrettelegging for sykkelparkering.

2.4 Sertifisering som trafikksikker kommune

Oppdal kommune ble i 2016 sertifisert som Trafikksikker kommune fra 2017 – 2019. Mål om å bli sertifisert som trafikksikker kommune har vært forankret i kommunens delplan for trafikksikkerhet i forrige planperiode og har vært et målbevisst arbeid fram mot sertifiseringen i 2016. Å få en slik sertifisering er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet. Sertifiseringen har bidratt til økt fokus på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid, økt samhandlingen om tiltak, samt fått til et systematisk arbeid ved å knytte det inn i enhetenes årshjul.



Oppdal kommune har arbeidet aktivt for at alle sektorer og tjenester skal ha fokus på trafikksikkerhet som en naturlig del av sin virksomhet. Spesielt har skoler og barnehager arbeidet godt med temaet som har munnet ut i flere felles tiltak. Et eksempel er felles markering av nasjonal refleksdag med fokus på trafikksikkerhet. Det er høyt fokus på å få flere til å sykle og gå til skole og arbeid, skolene har fokus på gode løsninger for bilfrie skoleområder, helsestasjonen har fokus på trafikksikkerhet helt fra jordmor konsultasjoner til arbeid med temaet i videregående skole og politiet gjennomfører gode forebyggende tiltak, spesielt i forbindelse med skolestart.

Gjennom sertifisering som trafikksikker kommune har det holdningsskapende arbeidet fått høyere fokus i kommunen og det forebyggende arbeidet er implementert i det daglige arbeidet og lagt inn i årshjul i flere enheter.

I tillegg til skoler, barnehager og helsestasjon/skolehelsetjenesten sitt holdningsskapende arbeid spiller politiet en viktig rolle i det forebyggende arbeidet. Oppdal trafikkskole har også en veldig viktig rolle i forhold til både kjøreopplæring men også påvirkning i forhold til holdninger i trafikken. Nettbuss er også en sentral aktør i det forebyggende arbeidet og er for eksempel aktivt med på kommunens årlige mørkekjøringskveld med buss for alle 1.trinns elever med foreldre. Alle enhetene og faginstanser nevnt over har et tett samarbeid om holdningsskapende arbeid i kommunen.

Oppdal kommune skal gjennom en resertifisering som trafikksikker kommune i 2019.

3.0 TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OPPDAL - STATUS

3.1 Oversikt over trafikksituasjonen i Oppdal

Folkehelseloven setter krav om at kommunen har oversikt over faktorer og utvikling som kan påvirke helsa til innbyggerne. Det er viktig å ha oversikt over antall ulykker, hvor disse er lokalisert, hvor det er ulykkesrisiko, hvordan trender utvikler seg som kan påvirke ulykkesrisikoen og hva som gjennomføres av både fysiske og holdningsskapende tiltak.

Mye har skjedd i forhold til trafikkbildet i sentrum fra forrige planperiode. Oppdal har gjennom iverksetting av sentrumsplanen fått nye kjøremønstre i sentrum. Det er bl.a. etablert ei ny sambruksgate for fotgjengere og bilkjøring. Gaten har universell tilpasning og synes å fungere slik den var tiltenkt. Utbredt biltrafikk i sentrum kan likevel skape utfordringer for myke trafikanter.

Trafikksikkerhet rundt skoler og barnehager har høyest prioritet. Kartene over skoleveger viser hvor det er stor ulykkesrisiko og hvilke tiltak som skal gjennomføres. Belysning er viktig både i forhold til trafikksikkerhet, men også i forhold til trygghet, slik at elevene velger å gå og sykle i stedet for å bli kjørt. Dette er noe som vil ha høy prioritet i planperioden.

Opplæringsforskriften ble i 2015 endret., slik at det nå er foreldrene som bestemmer når barna kan begynne sykle til skolen uten følge. Dette gjør at vi har langt flere yngre og urutinerte syklistere i trafikkbildet nå enn før. Så små barn har mindre forutsetninger til å ferdes i trafikken og det stilles derfor større krav til sjåførene om å ta hensyn til disse myke trafikantene.

Gjennom kommende planperioden vil vi ha en økning i antall eldre. I 2040 vil vi ha ca. 700 flere over 65 år enn i dag. Det er allerede nå viktig å ta hensyn til dette i forhold til samfunnsutviklingen og trafikksikkerhet. Dette innebærer behov for å sikre at de eldre sine kunnskaper og ferdigheter oppdateres i takt med utviklingen av trafikksystemet, men også å legge til rette for et aldersvennlig samfunn. Vi vil derfor ha flere som har behov for universelt tilpasset sentrum. Det vil bli flere med behov for god belysning, tydelig skilting, benker, tydelige ledetråder for myke trafikanter. Ved aldring reduseres ferdigheter og evnen til å ferdes sikkert. Bilførere over 65 år har lave ulykkestall, men har større risiko for å bli skadet når de kjører bil enn gjennomsnittsbilisten. En endring i førerkortforskriften i 2016 skal gjøre det enklere for bl.a. fastlegene å tydeliggjøre og å følge opp helsekrav ved fornyelse av førerkort. Dette anses som et forebyggende trafikksikkerhetstiltak.

I de siste årene har mobilbruken økt og dette representerer en stor ulykkesrisiko. Tasting på mobilen mens man kjører utgjør en stor risiko og politiet i Oppdal gjennomfører kontroller.

En alt for liten andel av fotgjengerne bruker refleks i mørket. Samtidig vet vi at 40 % av alle fotgjengerulykker skjer i mørket, og at refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85 %. Det bør derfor bli en selvfølge å bruke refleks når man beveger seg ute i mørket. Den nasjonale refleksdagen i oktober markeres hvert år i Oppdal. Det blir også gjennomført en årlig mørkekjøringskveld med 1 trinns elever, som omhandler viktigheten av refleksbruk, men også hjelmbruk og holdningsskapende arbeid.

Syklister er spesielt ulykkeutsatt i krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelmer en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. Registreringer viser at hjelmbruken per 2014 er på 51 %, og gikk noe ned fra 2013. Blant barn under 12 år bruker ca. 77 % bruker sykkelhjelmer, mens aldersgruppen 12 – 17 år kommer dårligst ut der ca. 32 % bruker hjelmer. Ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelmer.

Ferske tall fra Folkehelseinstituttet avslører at det kjøres 140 000 kjøreturer i ruspåvirket tilstand hver dag i Norge. Ruskjøring er et samfunnsproblem, og sannsynligvis er omtrent 25 prosent av dødsulykkene i trafikken relatert til bruk av alkohol, narkotika, eller andre trafikkfarlige legemidler. Politiet gjennomføre regelmessige kontroller i Oppdal.

Foreløpige tall viser at 109 mennesker omkom på norske veier i 2017. Blant disse var 77 menn og 32 kvinner. Et markant trekk for 2017 er en overrepresentasjon av godt voksne menn med for stor fart som fører til utforkjøringsulykker.



Stadig flere sykler til skolen hele året.

3.2 Skoleskyss

Av totalt 820 elever i barne- og ungdomsskolen får 210 elever skyss pga. avstand til skolen. Av disse er det 26 elever som bor innenfor skyssgrense på 2km/4 km og får sikringsskyss på grunn av særlig farlig skoleveg.

Særlig farlig eller vanskelig skoleveg

Elever som har særlig farlig eller vanskelig skoleveg har rett til gratis skyss uten hensyn til veglengden (opplæringsloven § 7-1). Kommunen avgjør om en elev har rett til skoleskyss (sikringsskyss) pga. særlig farlig eller vanskelig skoleveg når avstand mellom heim og skole er under 4 km, eller under 2 km for 1.trinn.

Oppdal kommune har vedtatt egne kommunale retningslinjer for skoleskyss for elever med særlig farlig eller vanskelig skoleveg. De kommunale retningslinjene er lagt til grunn for behandlingen av behovet for skoleskyss pga. særlig farlig eller vanskelig skoleveg.

Elever som må ferdes langs sterkt trafikkerte veger der det ikke er gang- og sykkelveg elevene kan følge, regnes som farlig skoleveg.

Dette gjelder:

1. E6
2. Riksveg 70
3. Storlidalsvegen
4. Nerskogsvegen
5. Vikavegen
6. Båggåstrondvegen
7. Gamle kongeveg



Fagerhaug barnehage på trafikkopplæring og forberedelse til å ta skolebuss.

	Antall elever	Antall busselever	Sikringsskyss m/drosje	Sikringsskyss m/buss
Lønset skole	18	8		
Midtbygda skole	74	32	2	8
Aune barneskole	406	56		3
Drivdalen skole	41	18	2	5
Oppdal ungdomsskole	248	69		1
Vollan skole	33	27		5
Sum	820	210	4	22

Tabellen viser veger hvor elevene fraktes med buss /drosje pga. særlig farlig eller vanskelig skoleveg.

Skole	Veg	Antall elever	Kom. kostnad	Mulige løsninger
Midtbygda	Riksveg 70 vest for Brudalen	8	60.000	Forleng gang- og sykkelveg langs Riksveg 70
Midtbygda	Nerskogsvegen	2	162.000	Etablere gang- og sykkelveg langs Nerskogsvegen
Drivdalen	E6	5	36.000	Forleng gang- og sykkelveg langs E6
Drivdalen	Båggåstrondvegen	2	80.000	Etablere gang- og sykkelveg langs Båggåstrandvegen
Aune	Vikavegen	2	15.000	Etablere gang- og sykkelveg langs Vikavegen
Vollan	Vikavegen	4	30.000	Etablere gang- og sykkelveg langs Vikavegen

Særlig langs Nerskogsvegen vil det komme mange barn i skolealder i årene framover pga. 2 nye byggefelt. Her vil en etablering av gang- og sykkelveg særlig være gunstig for kommuneøkonomien framover.

Busslommer

210 elever tar buss til skolen. Svært mange av disse har på- og avstigning på sterkt trafikkerte veger som Riksveg 70 og E6. Flere steder mangler gode løsninger for busslommer. I tillegg kommer problematikk vedrørende at elevene må gå langs/krysse sterkt trafikkert veg for å komme til/fra busslomme. Oppdal kommune har i samråd med Nettbuss spilt inn følgende steder som spesielle problemområder til Statens vegvesen:

Veg	Navn	Tiltak
Fagerhaug – E6	Asphaugen	Flytting av busslomme og avkjørsel lengre sør
Drivdalen –E6	Rislia	Skilt på oversida av vegen. Ny busslomme på nedsida
Drivdalen –E6	Loe /Knausen	Nye busslommer på begge sider av vegen
Drivdalen –E6	Skifersæteren	Legge til rette for adkomst fra undergang til vegkant
Fagerhaug – E6	Løkkjebekken	Fylle på med masse på eksisterende busslomme
Fagerhaug – E6	Stuggu	Ny busslomme
Fagerhaug – E6	Krokann(Ola Krokann)	Skilt på oversida. Ny busslomme på nedsida ved tidligere innkjørsel til gården
Fagerhaug – E6	Snorroeggen - Letom	Nye busslommer på begge sider av vegen
Fagerhaug – E6	Snorroeggen (Jostein Snorroeggen)	Utvide busslomme på oversida av vegen

3.3 Oversikt over det holdningskapende arbeidet i Oppdal

3.3.1 Aktiviteter i barnehagene

Ansvarlig: Styrer i barnehagen		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p>I samarbeid mellom barnehage og hjem</p> <ul style="list-style-type: none">Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port:<ul style="list-style-type: none">Biler skal rygge inn på parkeringsplassenPorten til barnehagen skal til en hver tid være låstForeldre skal så langt det lar seg gjøre, gå først ut av porten når barna hentesBiler skal ikke stå med nøkler i eller på tomgang uten voksne i bilenBarnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på veg til og fra barnehagenTrafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter, eller det sendes hver høst ut informasjon om trafikksikkerhet i infoskriv til foreldre. Det er også et eget tema i årsplanen (Høgmo og Pikhaugen)	Foreldre/ foresatte	Årlig på foreldremøte og samarbeidsutvalgsmøte
<p>Trafikksikkerhet i barnehagen</p> <ul style="list-style-type: none">Barnehagens trafikkopplæring integreres 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.Barnehagen gjennomfører jevnlig risikovurderinger knyttet til trafikksikkerhetenTrafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter.	Ansatte	Årlig
<p>Trafikkopplæringen i barnehagen</p> <ul style="list-style-type: none">Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks	Barn	Årlig

3.3.2 Aktiviteter i grunnskolene

Ansvarlig: Rektor		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p>Trafikksikkerhet i skolen generelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ledelsen informerer FAU og nye kontaktforeldre om sykling, gåing osv. på skolens vårmøte. • samtykkeskjema der foresatte skriver under på om eleven får sitte på privatbil i skolens regi. • Skolen har påbud med sykkelhjelme på alle sykkelturner i regi av skolen. • Skolens rutiner gjennomgås med de ansatte ved skolestart. 	Foreldre/foresatte	Årlig på foreldremøte og samarbeidsutvalgsmøte
<p>Trafikkopplæring i skolen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. trinn <ul style="list-style-type: none"> ○ Opplæringa tilpasses ut fra ferdighetsnivå der elevene deles i to grupper: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mestring av sykling på oppsatt bane i lukket området.(gjennomføres på Aune barneskole) ▪ Mestring av gåing i trafikken. • 2. og 3. trinn gjennomfører sykkelturner i og utenfor sentrum der trafikkopplæring er tema. • 2. – 4. trinngjennomfører ferdighetstrening på sykkel i terreng og trafikk • Det gjennomføres en ferdighetsprøve for sykkel etter 4. trinn. • De øvrige trinn gjennomfører trafikkopplæring før og på sine årlige gå- og sykkelturner. • Aksjon skoleveg gjennomføres en uke hvert år i april og september. Her registreres det om elevene sykler, går, tar buss eller sitter på bil. Skolen får over tid en registrering på utvikling. • Refleksdagen gjennomføres hver høst i oktober på hele skolen. <ul style="list-style-type: none"> ○ Elevene mottar en refleks hver og det settes fokus på viktigheten ved bruk av refleks. • Mørkekjøringskveld for 1 trinn.* <ul style="list-style-type: none"> ○ Alle elever og foreldre på 1. trinn i Oppdalsskolen inviteres til informasjonskveld om trafikksikkerhet. 	Ansatte	Årlig
<p>Samarbeid mellom skole og heim*:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foreldremøter høst og vår. • Møter med FAU og rektor om trafikkopplæring. • Ledelsen informerer FAU og nye kontaktforeldre om sykling, gåing osv. på skolens vårmøte 	Barn	Årlig

* Skolene, Fagansvarlig folkehelse, skolehelsetjenesten, Oppdal trafikkskole og Nettbuss informerer om betydningen av refleks, hjelm og generell trafikksikkerhet.

3.3.3 Aktiviteter i ungdomskolene

Ansvarlig: Rektor		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p>Trafikksikkerhet i skolen generelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ledelsen informerer FAU og nye kontaktførelde om sykling, gåing osv. på skolens vårmøte. • Skolen har påbud med sykkelhjelm på alle sykkelturner i regi av skolen. • Skolens rutiner gjennomgås med de ansatte ved skolestart. 	Foreldre/foresatte og ansatte	Årlig
<p>Trafikkopplæring i skolen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trinnene gjennomfører trafikkopplæring før og på sine årlige gå- og sykkelturner. • Refleksdagen gjennomføres hver høst i oktober på hele skolen. Elevene mottar en refleks hver og det settes fokus på viktigheten ved bruk av refleks. • MOT , lærer ungdommen å ta egne valg også i trafikken. 	Elevene	Årlig
<p>Samarbeid mellom skole og heim:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Foreldremøter på Oppdal ungdomsskole høst og vår. <ul style="list-style-type: none"> ○ Ledelsen informerer om trafikksikkerhet knyttet til trinnet. • Ledelsen informerer FAU og nye kontaktførelde om sykling, gåing osv. på skolens vårmøte. 	Foresatte	Årlig

3.3.4 Aktiviteter på Helsestasjon/skolehelsetjeneste

Ansvarlig: Jordmødre, helsesøstre, fysioterapeut		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<ul style="list-style-type: none"> • Helseopplýsning og vegledning om trafikksikkerhet i tråd med retningslinjene for tjenesten, bl.a. bruk av bilbelte, bilstol og sikring av barn i bil, refleks, bilstol, hjelm • Helseopplýsning og dialog med alle skolestartere, trygg skoleveg 	Foreldre/foresatte/elever	Hele året

3.3.5 Aktiviteter i andre kommunale enheter

Ansvarlig: ledere og fagansvarlige		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<ul style="list-style-type: none"> • Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner. • Eget sjekkpunkt i alle saker under folkehelse • Kommunen skal påvirke lag og foreninger til å integrere trafiksikkerhet i virksomheten. • Tekniske tjenester har skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerheten ivaretas i forbindelse med kommunens drift og vedlikehold på vegnettet. 		Kontinuerlig

3.3.6 Aktiviteter hos fastleger og hos Oppdal trafikkskole

Aktivitet	Målgruppe	Hypighet	Ansvarlig
Hos fastleger: Vurdering av førerkortattester og om helsekrav til førerkort/kompetansebevis er oppfylt. Meldeplikt til fylkeslegen hvis helsetilstanden forringes, slik at personen ikke er i stand til å kjøre bil.	Sjøfører	Kontinuerlig	Fastleger
Hos Oppdal trafikkskole: Gjennomfører kjøreopplæring og påvirke elevene til å ta helsevennlige valg i trafikken .	Elevene	Kontinuerlig	Kjørelærere

3.3.7 Politiets aktiviteter

Ansvarlig: Politiet		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p>Aksjon skoleveg</p> <ul style="list-style-type: none"> Tilsyn av skoleveg ved skolestart, patruljering ,spes. i forhold til fart og holdning. Monitorering - vi prioriterer dette med tilsyn av skoleveg, og da spesielt opp mot de "kritiske" punkter som for eksempel VPG, Bjerkevegen/Aunevegen, Inge Krokanns veg/Sagtunet, Ola Sætroms veg/Sagtunet. I tillegg er det gjennom de siste par årene blitt vesentlig mer kjøretøystrafikk i krysset Vikavegen/Inge Krokanns veg, som krever ekstra oppmerksomhet fra alle trafikanter. Av- og påstigning p-plass ved OVS, hvor adferd, verneutstyr og mobiltelefonbruk er i fokus. <p>Fartskontroller Stasjonære fartskontroller gjennomføres RV70 Midtbygda skole og E6 Driva, i tillegg til generell monitorering av adferd, verneutstyr og bruk av mobiltelefon.</p> <p>Ruskontroller Alkotest skal som hovedregel gjennomføres i trafikkontroller, samtidig som man ser etter tegn og symptomer som tyder på medikament- eller narkotikabruk.</p> <p>Kontroll av bruk av personlig utstyr Riktig bruk av verneutstyr er det beste virkemiddelet for skadereduksjon i ulykker. Det rettes spesiell oppmerksomhet mot sikring av barn i bil, bilbelte-bruk blant ungdom, i baksetet og i tyngre kjøretøy. I tillegg til at politiet forsøker å avdekke manglende eller feil bruk, har Statens vegvesen (SVV) blitt mer aktive de seneste årene, og har myndighet til gi reaksjoner ved brudd på bestemmelsene.</p> <p>Reaksjon på aggressiv eller annen farlig trafikkatferd Det rettes særlig oppmerksomhet mot avstand til forankjørende, brudd på vikepliktsregler, farlige forbikjøringer.</p>	<p>Foreldre/ foresatte og ansatte</p> <p>Sjåfører</p>	<p>Kontinuerlig</p>

3.4 Trafikkulykker i Oppdal - Statistikk for perioden 2000 - 2017

Fra vegvesenets statistikk over trafikkulykker for perioden 2000 - 2017 er det på de neste sidene sju figurer som viser omfang og tendenser for ulykkene som har skjedd i Oppdal. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Vegvesenet regner imidlertid med at de fleste ulykker med alvorlige skader blir rapportert. Det er svært god kvalitet på dataene fra de ulykkene som blir registrert. Vegvesenet antar at rapporteringsgraden er jevn fra år til år, noe som bidrar til at statistikken med høy grad av sikkerhet kan si noe om utviklingen over en årrekke.

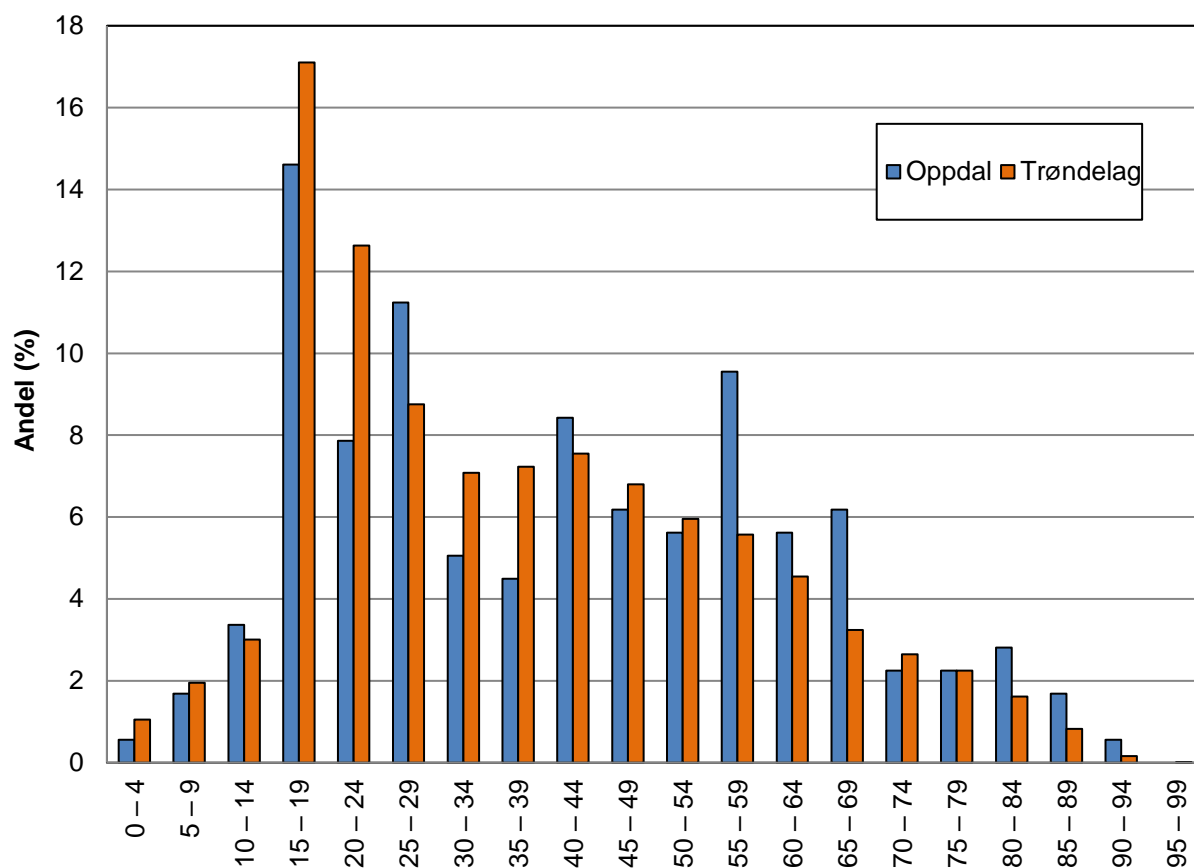
I utgangspunktet skiller det mellom fire skadegrader: *drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde*. I figurene på de neste sidene er det kun skilt mellom drepte og skadde, unntatt *Figur 5* med kart over ulykkesstedene, hvor den alvorligste skadegraden i hver ulykke er angitt og alle fire skadegradene er benyttet.

Statistikken er preget av de lange strekningene av Rv70 og E6 gjennom kommunen. 60 % av de registrerte ulykkene har skjedd på E6 og Rv70. Dette er sannsynligvis også mye av forklaringen på at 59 % av de som var innblandet i ulykkene ikke er bosatt i Oppdal. En annen årsak kan være at Oppdal har mange fritidsbeboere som bor utenfor kommunen. Samtidig skjedde 59 % av ulykkene der Oppdalingen var innblandet utenfor kommunen. Statistikken viser for øvrig mye de samme tendensene for Oppdal som for resten av Trøndelag og landet forøvrig.

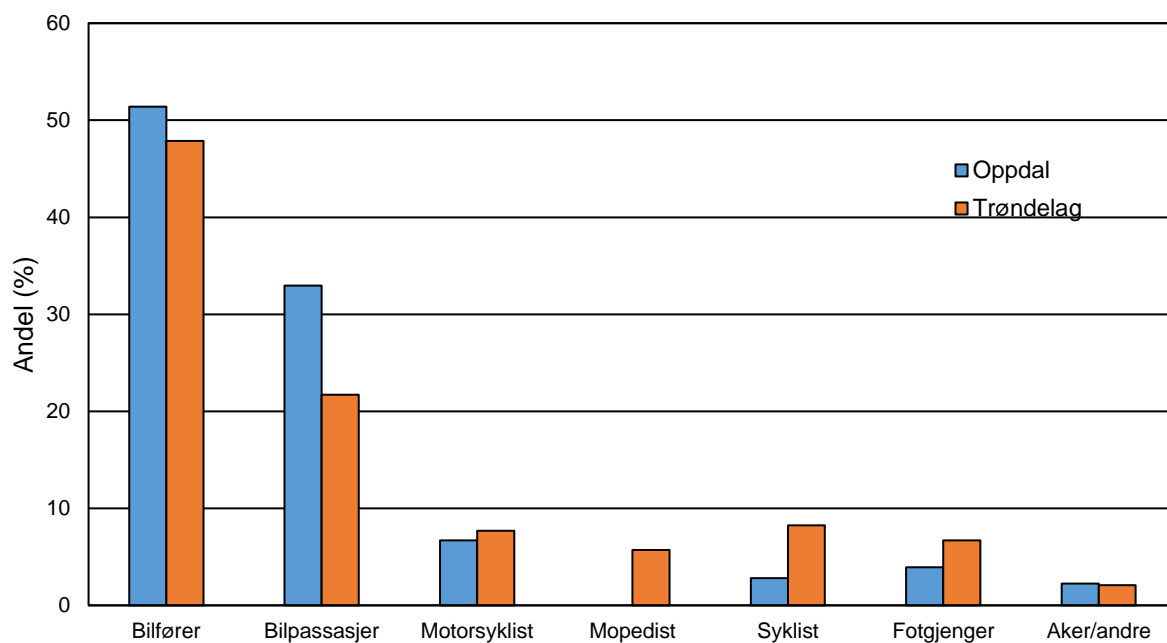
Statistikken og figurene som er benyttet her er levert av Helge Stabursvik, Vegvesenets region midt.



Figur 1. Utvikling i omfang av trafikkulykker og drepte/skadde i Oppdal fra 2000 til 2017.



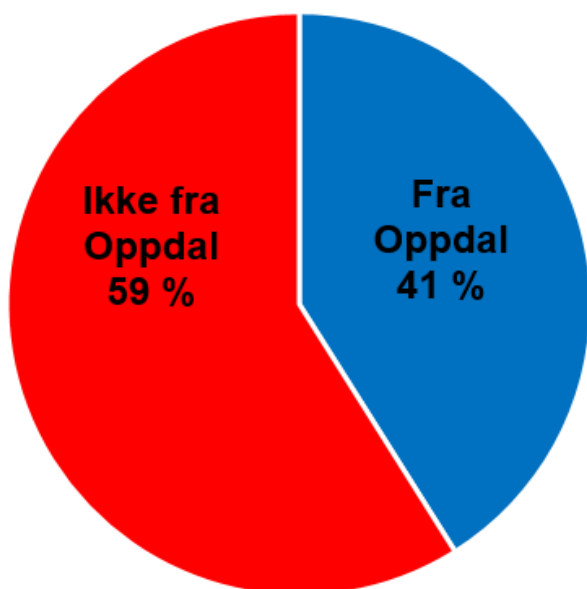
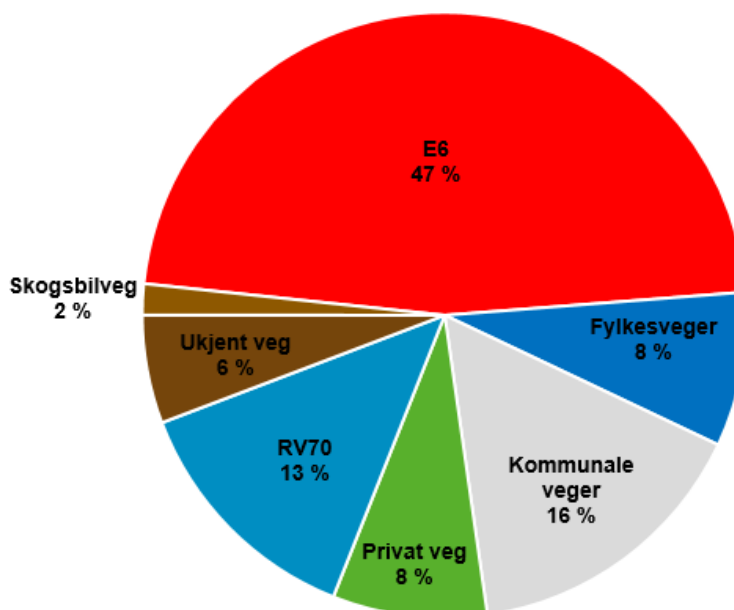
Figur 2. Drepte/skade prosentvis fordelt på aldergrupper, i Oppdal og i Trøndelag fra perioden 2008 – 2017.



Figur 3. Drepte/skade prosentvis fordelt på trafikantgrupper, i Oppdal og i Trøndelag fra perioden 2008 – 2017.

Figur 4.

Figuren til høyre viser trafikkulykkene i Oppdal for perioden 2008 – 2017 fordelt på vegtyper.

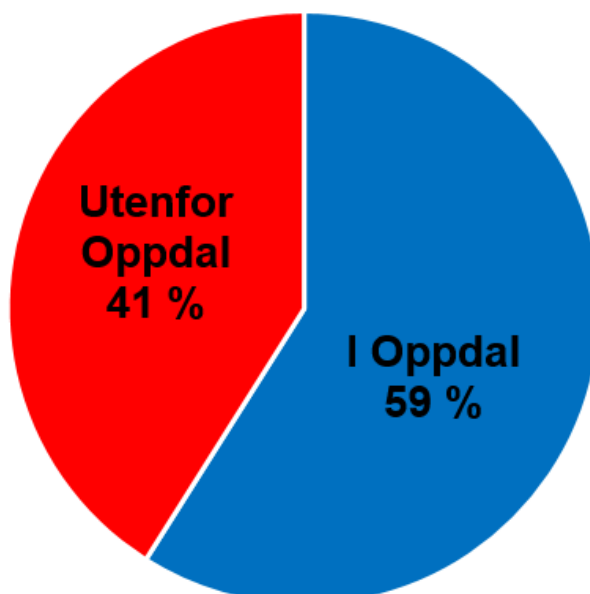


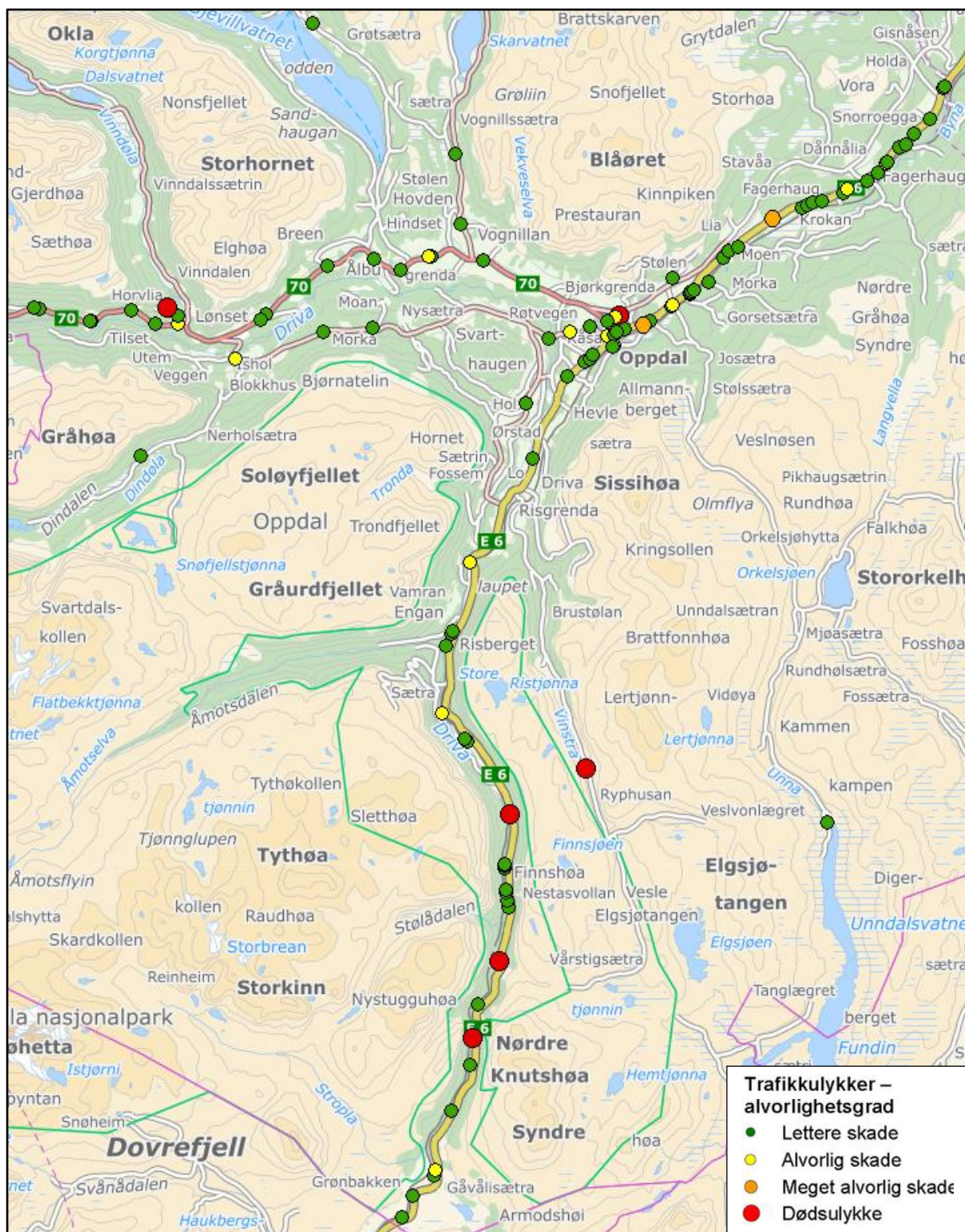
Figur 5.

Figuren til venstre viser andelen bosatt i/utenfor Oppdal innblandet i trafikkulykkene i Oppdal.

Figur 6.

Figuren til høyre viser andelen av trafikkulykker hvor Oppdalingen var innblandet i/utenfor kommunen.





Figur 7. Kartet viser hvor ulykkene i perioden 2008 – 2017 har skjedd. Fargekodene angir den alvorligste skaden i hver ulykke. 60 % av ulykkene skjedde på E6 og Rv70.

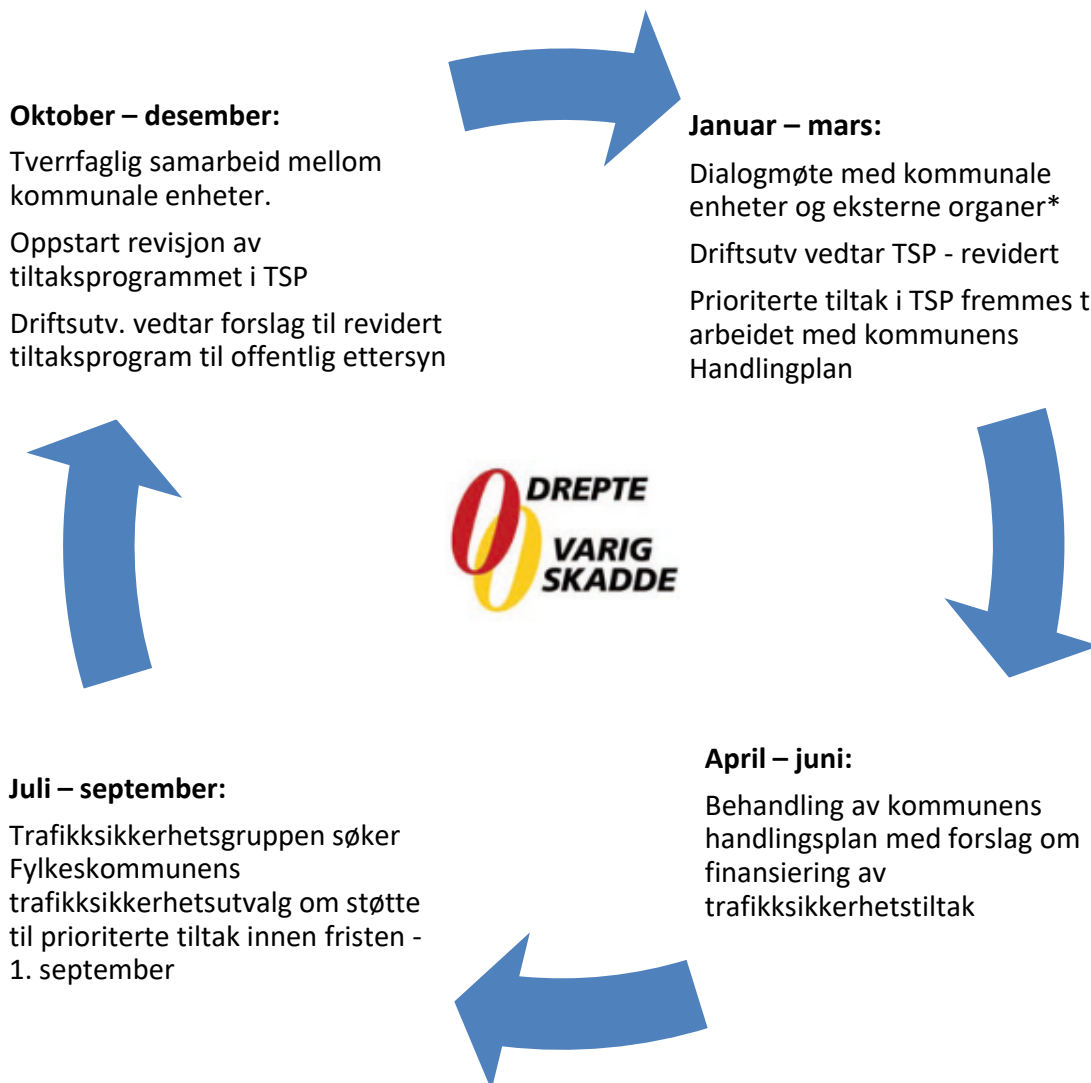
4.0 TILTAKSPROGRAM

4.1 Årssyklus for kommunens trafikksikkerhetsarbeidet

Tiltaksprogrammet skal revideres årlig (jfr. plan- og bygningslovens § 11-2). De årlige revisjonene skal skje gjennom tverrfaglig samarbeid som involverer kommunale enheter og eksterne organer*. Figuren under skisserer en årssyklus for dette arbeidet.

Rådmannens trafikksikkerhetsgruppe er ansvarlig for denne prosessen og at forslag om tiltak som er fremmet blir vurdert i den årlige revisjon av tiltaksprogrammet. Prioriterte tiltak spilles inn til arbeidet med kommunens handlingsplan og danner grunnlaget for evt. søknader om trafikksikkerhetsmidler fra fylkeskommunen.

** Aktuelle samarbeidsparter: Trygg Trafikk, Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsutvalg, politiet, trafikkskole, busselskaper, vegvesenet, Trøndelag brann- og redningstjeneste o.a.*



4.2 Økonomi – finansiering av tiltak

Tiltakene i trafikksikkerhetsplanen er ikke kostnadsberegnet. Tiltakene i denne planen bør spilles inn og innarbeides i økonomiplanen.

I økonomiplanen for 2019-2022 er det vedtatt å bruke 300.000 kr årlig i prosjektet «Tiltak myke trafikanter». I tillegg ligger prosjektet «Oppgradering kommunale veger» inne med årlige bevilgninger på 1.300.000 kr. 400.000 kr av denne bevilgningen er vedtatt å bruke på årlig reasfaltering.

Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag har en fylkeskommunal tilskuddsordning hvor kommunene kan søke om midler (Aksjon skolevegmidler). Det kan søkes om midler for å sikre barnas skoleveg gjennom fysiske tiltak langs fylkesveger og kommunale veger. Vegholder må stå for minimum 40 % av finansieringen av tiltaket. Dette betinger at kommunen må bevilge penger til trafikksikkerhets tiltak på kommunale veger slik at omsøkte tiltak er mulig å gjennomføre. Inneværende år har det ikke vært midler å søke på.



En tilrettelagt snarveg fra Gorsetvegen til Rognvegen.

4.3 Virkemidler i arealforvaltningen

- Trafikksikkerhetsmessige hensyn ivaretas i arealplanleggingen og arealforvaltningen, dvs. ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og ved behandling av enkeltsaker.
- Nye områder for boliger, hytter, institusjoner og arbeidsplasser bør lokaliseres med sikte på sikre trafikk løsninger for kjørende og myke trafikanter.
- Det skal legges vekt på å få færrest mulig kryssinger og minst mulig ferdsel av myke trafikanter langs trafikkbelastede strekninger.
- Trafikksikre løsninger bør betraktes som basis infrastruktur. I nye utbyggingsområder hvor dette ikke er tilfelle bør utbygger bekoste slike løsninger.
- I reguleringsplaner bør utbygging av trafikksikre løsninger fastlegges gjennom rekkefølgebestemmelser (plan- og bygningslovens § 12-7 punkt 10), for eks. om at gang- og sykkelveg, gangveg eller sti forbindelser mellom byggefelt eller planfri kryssing skal være ferdigstilt før det gis bygge- eller brukstillatelse for boliger/fritidsboliger.
- Kommunestyret har gjort et prinsippvedtak for bruk av utbyggingsavtaler i tråd med plan- og bygningsloven § 17. Dermed kan kommunen inngå utbyggingsavtaler med utbygger der dette ansees som hensiktsmessig. Dette kan bl.a. benyttes for å bidra til at gode trafikk løsninger blir gjennomført.
- I arealplanlegginga skal det arbeides for å legge til rette for snarvegforbindelser, gang- og sykkelveger, samt sykkelparkering slik at det blir enkelt og raskt, men også trafikksikkert å benytte eller gå mellom boligfelt og i sentrumsområdene.
- Barnerepresentanten skal også høres i planer hvor trafikksikkerheten berøres.

4.4 Tilrettelegging for syklende og gående i Oppdal

Det er et viktig mål i Nasjonal transportplan for perioden 2018 til 2029 at all forventet vekst i persontransporten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Stortinget har også vedtatt at det fortsatt skal være et mål at sykkelandelen på landsbasis skal være på minst 8%. Siste nasjonale reisevaneundersøkelse viste at sykkelandelen var på 4,6%.

For første gang får barn og unge et eget kapittel i Nasjonal transportplan, en Barnas transportplan. Regjeringen og Stortinget har også som mål å legge til rette for at 8 av 10 barn skal gå eller sykle til skolen. I dag er det 6 av 10 som gjør det. Trafikksikkerhetens skal styrkes og kunnskapen om trafikksikkerhet skal økes i barnehage og skole. Det skal legges større vekt på hensynet til barn og unge i planlegging av transportsystemet, både nasjonalt, regionalt og lokalt. Det skal bli tryggere og enklere å bruke sykkel til hverdagsreisene. Bedre tilrettelegging og økt trygghet for sykling er viktig for å påvirke reisevanene.

Noen hovedpunkter som viser status for sykling i Region midt:

- Sykkelandelen er omtrent 5%, som landsgjennomsnittet.
- Det er stor variasjon i sykkelandel i byene, med Trondheim på øverste landsnivå med 9%
- De mindre byene har lav sykkelandel, men arealbruken tilsier et stort potensiale for økt sykling
- Det har vært gradvis reduksjon av antall politirapporterte ulykker med drepte og hardt skadde de siste 15 år
- Over halvparten av de politirapporterte ulykkene med syklist involvert skjer i kryss eller avkjørsler

Mange i Oppdal benytter sykkel eller går til skole og jobb, men det er et stort potensiale å få med flere. Dette handler mye om vaner og valg, men også om trygghet og tilrettelegging.

En stor del av Oppdals befolkning bor i en radius på ca. 2-3 km fra sentrum og det er spesielt de som bor i nærheten av sentrum som enklest kan velge sykkel som alternativt transportmiddel. Mange i Oppdal har også El – sykkel, som er et relativt nytt transportmiddel og gjør at folk som bor i distriktene også kan velge sykkel istedenfor bil.

Vi vet at det er flere som velger sykkel dersom det er tilrettelagt med gang -og sykkelveg, noe vi erfaringsmessig ser både langs Gamle kongeveg og langs RV 70 til Midtbygda. Gang -og sykkelveg langs E6 til Driva er ferdig regulert og under utarbeidelse, så mye bra er gjennomført og undervegs, men mange strekninger gjenstår også. Det er spesielt strekninger rundt skoler og skoleveg som bør prioriteres først.

Oppdal kommune ønsker i tråd med Nasjonal transportplan og Statens vegvesen Region midt sin sykkelstrategi, legge til rette for at flere velger å sykle eller gå. Dette er også et tiltak i tråd med revidering av klima - og energiplan for Oppdal.

For å få flere til å velge sykkel eller gå velger kommunen å gjennomføre følgende strategiske grep:

Sykkelparkering

- Etablere nok og tilfredsstillende sykkelparkeringer ved skoler, kommunale arbeidsplasser og offentlige bygg.
- Sykkelparkeringene bør være under tak, festet til vegg eller i overbygde stativ.
- Stativene skal være sikker, praktiske og lett å låse sykkel til stativet.
- Etableres tett inntil hovedinngang, nærmere enn bilparkering.
- Tilrettelegges med tanke på vintersykling.



Sykkelparkering under tak ved Oppdalsbanken.

Vedlikehold

- Vedlikehold av gang - og sykkelveger skal ha høyt fokus gjennom hele året slik at befolkningen også velger vintersykling.
- Etablere vedlikeholds stasjon for sykkel i sentrum.

Utvikling

- Være en pådriver for å få satt i gang regulering av flere gang og sykkelveger

Samarbeid og Organisering

- Gjennomføre bilparkeringstiltak i tråd med parkeringsutredningen til Oppdal kommune, slik at det mest sentrale området i sentrum (indre sone) disponeres i hovedsak til korttids-/besøks-parkering. kommunalt ansatte i sentrum må derfor parkere i sone 2, et lite stykke unna arbeidsstedet. Dette bidrar til at flere velger å sykle eller gå til arbeid, men også flere parkeringsplasser for kunder og besøkende i sentrum.
- Oppdal kommune er trafiksikker kommune og bør markere sin holdning og gå foran med et godt eksempel. Med en offensiv holdning til tilrettelegging på egen arbeidsplass vil vi styrke vårt omdømme som pådriver overfor næringslivet og andre sektorer for å tilrettelegge for mer sykling/gåing.
- Alle enheter gjennomfører sykkel/gå kampanje hver vår. Det er enhetene selv som har ansvar for gjennomføring. Facebook og hjemmeside benyttes i en felles kampanje.
- Samarbeide med brukergruppa og andre om gode løsninger for myke trafikanter

Aksjon arbeids- og skoleveg kampanjer bør kjøres hver vår.



**BLI MED Å GÅ OG SYKLE TIL SKOLEN DU OGSÅ!
-LA MORA DI KJØRE SJØL!**

HELSE: Helsedirektoratet anbefaler minimum 60 minutt fysisk aktivitet hver dag. Hvis barna sykler eller går til skolen hver dag, bidrar det til de 60 minuttene. Barn trenger mye fysisk aktivitet for å utvikle kroppen sin, og danne et godt grunnlag for en god helse i voksenlivet. Ved å kjøre barna til skolen, frarøver vi de mulighetene til fysisk aktivitet, og dermed bedre helse. Aktiv skolevei er en del av hverdagsaktiviteten, og den er viktig. De gode vanene vi danner oss tidlig i livet, er viktig for valg vi gjør som voksne. Vær med og hjelp barnet ditt til et godt liv i fremtiden. Lær barna å gå til skolen hver dag!

MILJØ: Dersom vi lar bilen stå sparer vi nærmiljøet vårt for mer CO₂. Vi får renere luft! I tillegg sparer vi bensinutgifter.

SIKERHET: Barna skal lære seg å ferdes i trafikken. Dette lærer de ikke særlig godt fra bakssetet på en bil. Hvis du lar barnet ditt gå til skolen vil det lære seg å ferdes i Oppdals trafikkbilde.

SPRÆN

AKTIV SKOLEVEI I OPPDAL

FYSAK, OPPDAL KOMMUNE

Vi støtter Aktiv Skolevei.

SpareBank 1 NORSK FOLKEHJELP / HELSELAGET / SØR TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

4.5 Forebygging av viltpåkjørsler

De aller fleste viltpåkjørsler i Oppdal skjer på E6 og RV 70. I tillegg skjer noen påkjørsler på Gamle Kongeveg og Spælavegen. De fleste elgpåkjørslerne skjer på E6 mellom Oppdal sentrum og grensa mot Rennebu kommune, noe som skyldes at det på denne strekningen er betydelige trekk over E6 og jernbanen.

Tabellen nedenfor viser antall påkjørsler av elg, hjort og rådyr i perioden 2010 – 2017. Tidsinndelingen følger jaktåret, dvs. perioden 01.04. – 31.03. Tabellen omfatter også påkjørsler på jernbanen.

År	ELG	HJORT	RÅDYR
10/11	19	5	12
11/12	11	0	17
12/13	12	1	12
13/14	2	4	3
14/15	3	1	13
15/16	4	3	11
16/17	8	3	21
17/18	12	5	39

De store variasjonene i antall påkjørte rådyr skyldes svingninger i bestanden og ulike snømengder om vinteren. Økningen i antall elgpåkjørsler fra jaktåret 15/16 – 17/18 antas å henge sammen med manglende vinterforing, noe som ble forbudt etter påvist skrantesjuka (CWD) på elg i Lierne i 2017.

Oppdal har til nå vært forskånet for drepte eller alvorlig skadde som følge av viltpåkjørsler. Særlig elgpåkjørsler kan føre til betydelige materielle skader, samt tap for grunneierne ved at påkjørte dyr medfører reduserte jaktkvoter.

Følgende tiltak som er forebyggende mot viltpåkjørsler skal prioriteres :

1. Rydding langs veger, spesielt E6. Ryddeprosjektet som ble gjennomført mellom Oppdal sentrum og Rennebugrensa i 2012 ser ut til å ha hatt god effekt.
2. Vinterforing for å redusere trekk over E6 og jernbanen på strekningen Oppdal sentrum – Rennebu grense.
3. Speil som plasseres slik at de reflekterer lys fra passerende biler, jfr. forsøksprosjekt ved Krokan.
4. Det skal søkes SVV om skilting av viltfare i henhold til forsøk ved E10, Skånland Kommune, Troms.

Andre aktuelle tiltak:

1. Hindre nye oppslag av lauvtrær på den ryddede strekningen mellom Oppdal sentrum og Rennebugrensa. Utføres og bekostes av Statens vegvesen.
2. Søke mattilsynet om dispensasjon, slik at vinterforing kan gjennomføres. Søknaden sendes av Oppdal kommune. Det praktiske arbeidet utføres av utmarkslaget med tilskudd fra Oppdal kommunes lokale viltfond.
3. Utplassering av speil på utsatte strekninger. Må skje etter tillatelse fra Statens vegvesen. Finansieres ved bruk av kommunens lokale viltfond.

Oversikt over påkjørt vilt finnes på Hjorteviltregisteret under menyen Fallvilt, se www.hjorteviltregisteret.no Opplysningene er tilgjengelige uten pålogging.

4.6 Kriterier for prioritering av fysiske tiltak på og langs vegnettet

Tiltak for å øke sikkerheten på og langs offentlige veier og trafikkareal (gang- og sykkelveger, fortau, fartshumper, busslommer, skilting, belysning og andre tiltak).

Kriteriene for prioritering av tiltak:

- 1) Skoleveger/ GS-veger innenfor skyssgrensen på 2 km, inkludert parkering, inn- og utkjøring barnehager og skoler
- 2) Skoleveger/ GS-veger innenfor skyssgrensen på 4 km
- 3) Andel skolebarn og andre myke trafikanter og mengde kjørende
- 4) Fartsnivå og andre risikofremmende forhold
- 5) Skjønnsmessige «kost/nytte» vurderinger
- 6) Tiltak som er i tråd med vedtatt areal-/reguleringsplan*

**Ev. reguleringsarbeid for aktuelle tiltak kan inngå som en del av tiltakene.*

Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge i tabellene under punkt 5.6 – 5.12, side 21 – 24, henholdsvis for kommunale veier, fylkesveier og E6 og Rv70. Foreslåtte tiltak på fylkesveier, E6 og Rv70 klargjør kommunens holdning overfor fylkeskommunen og vegvesenet/statlige myndigheter i deres prioritering av trafiksikkerhetstiltak på/langs disse vegene. Strekninger eller ulykkespunkt som har oppstått pga. endring av kjøremønster, mer trafikk o.l. kan endre prioriteringsrekkefølgen.

4.7 Gjennomføring av trafiksikre soner 2 km rundt skolene

Kriteriene for prioritering av fysiske tiltak innebærer at skoleveger innenfor en radius på 2 km fra skolene (skyssgrensen for 1. klassesetrinn) skal ha høyest prioritet for utbygging av gang- og sykkelveg, belysning og andre sikringstiltak.

Prioriteringen av tiltak kanaliseres langs utvalgte veistrekninger fra de ulike boligområdene til skolene. Dette gir en struktur for sikring av skoleveg som er tydeliggjort på kartene for Aksjon skoleveg, vedlagt planen.

Høgmo barnehage gjennomfører sykkelopplæring.



Om tabellene 4.8 – 4.14, prioritering av fysiske tiltak på/langs kommunale vegger.

Tiltakene er satt opp i prioritert rekkefølge for hver kategori. Tiltak på/langs skoleveger innenfor skyssgrensen på 2 km (1. klassetrinn) er vist på kart - Aksjon skoleveg (vedlagt) for hver skole.

Tiltakene har samme nummerering på kartene som i tabellene under.

4.8 Kommunale gang- og sykkelveger

Strekning - område	Lengde	Fartsgr. km/t	Tiltak - Andre opplysninger	Status
1. Total Autoservice – brua ved Sagtunet	200 m	-	Gangveg bak Total Autoservice langs Ålma og inn på brua ved Sagtunet. Ligger i sentrumsplanen	Ligger i sentrumsprosjektet som opsjon. Gjennomføres i 2018 forutsatt grunnerv.
2. Ola Setroms veg (Gamle E6) Fra Spar til Mjøen	2 km	60	Etablering av GS-veg/ adskilt gangbane ifb. omgjøring av E6 til kommunal veg.	Fått tilskudd. Påbegynt i 2017. Rekkverk fra Mjøen til Ingvar Mjøens veg(400 m).
3. Kåsenvegen, fra enden av brua til krysset Industrivegen	75 m	50	Forlenge fortauet til Industrivegen og utbedre krysset Industrivegen/Kåsenvegen	Ikke avsatt midler.
4. Fra Morkelvegen/ Kremlevegen under jernbanen og E6 til sentrum	300 m	30	Inngår i Sentrumsplan	Ikke avsatt midler. Fungerer som «jobbveg». Inngår i reg.plan Oppdal +.
5. Fra Russervegen på etablert sti mellom OMDS og løpebanen til hjørnet v. Oppdal treningssenter	170 m	30	Blir skjermet fra trafikken i Russervegen	Tiltak tatt inn i 2018.
6. Gorsetråket	800 m	60	Fra Oppdal Kristne senter til krysset i Stølen	Ikke avsatt midler.
7. Krysset Kåsenvn. – Industrivn. til fritidsparken	2 km	50	Gangveg med belysning	Ikke avsatt midler.
8. Blødighaug – Vollan skole	2 km		Etablere ny GS-veg fra Krossvegen til Vollan skole + gatelys på GS-veg fra Blødighaug	Ikke avsatt midler.
9. Bak Prøven bil, fra Ola Setroms veg til Inge Krokanns veg	150 m	40/30	Vil legge til rette for en elvepromenade fra sørøst-siden av Ola Setroms veg til GS-vegen langs Inge Krokanns veg	Ikke avsatt midler.

4.9 Fylkeskommunale gang- og sykkelveger/fortau.

Alle tiltakene under dette punktet gjenstår i fra forrige planperiode.

Strekning - område	Lengde	Fartsgr. Km/t	ÅDT*	Tiltak - Andre opplysninger	Status
1. Nerskogvn, fra Midtbygda oppvekstsenter til Vognill boligfelt	540 m.	60	350	2 boligområder; Myran Vognill (Til sammen 73 boenheter) Nyetableringer = barnefamilier = skoleveg	Ikke avsatt midler.
2. Vikavn/Fv6518 Soleivn – avkj. Hestesportsenter	Ca 1,4 km	50	600	Forlengte GS-veg. Skoleveg.	Ikke avsatt midler.
3. Fra krysset Aunevegen – Gml. Kongeveg til krysset Gml. Kongeveg – RV70	Ca 700 m	50	798	Forlengte fortau med belysning.	Ikke avsatt midler.
4. Nerskogvn, fra Myran boligfelt til Vognill boligfelt(punkt 1)	380 m.	60/80	300	Følger opp punkt 1 og viderefører gang -og sykkelveg til Myran boligfelt.	Ikke avsatt midler.
5. Storlidalsvn./ Fv6514 Lønset - Vindal	Ca 1,9 km	50/80	130	Etablere GS-veg Jevn stigning og svingete. Ekstra helgetrafikk, spesielt på vinteren	Ikke avsatt midler.

4.10 Gang- og sykkelveger langs Rv70 og E6

Strekning - område	Lengde	Fartsgr. Km/t	ÅDT*	Tiltak - Andre opplysninger	Status
1. Sammenhengende G/S-veg E6 Engan – Oppdal sentrum.		50- 80	3060 - 3200	For strekningen Hevle – Driva er arbeidet med grunnerverv igangsatt.	Prosjektering igangsatt. Reg.planer Driva – Engan mangler.
2. Rv70 Festa - Brudalen	Ca. 3,8 km	60/70	2000	Etter vedtak i K-styret 26.04.18 skal SVV utarbeide reg.plan for kjøreveg og GS-veg	
3. Langs E6 fra Smivegen forbi Europris, Møbelringen og til eksisterende GS-veg ved Skyss-stasjon.	220 m	50	5203	Gir sammenhengende GS-veg i dette området	Tiltak tatt inn i plan i 2018.
4. E6 IMI Stølen - Hallsetløkka	Ca 1,3 km	70	5500	Gang- og sykkelveg, samt gatelys	Ikke prioritert
5. Hallsetløkka - Fagerhaug	Ca 8,5 km	70- 80	3800- 5500	Gang og sykkelveg	Ikke prioritert

*ÅDT: Årsdøgntrafikk, estimat av kjøretøy pr. døgn i snitt gjennom året basert på trafikktegninger.

4.11 Øvrige tiltak på/langs kommunale veger og trafikkarealer

Strekning- område	Lengde/ Fartsgr.	Tiltak - Andre opplysninger	Status
1. Luvegen/ Dr.Nissens veg		Gatelys i krysset. Mye brukt	Tiltak tatt inn i plan i 2018.
2. <u>Gatebelysning:</u> Mellomvegen	150 m	Strekninger som benyttes som skoleveger.	Ikke fått tilskudd til disse. Søker aksjon
Fra undergang Rv70 via Luvegen til Rognvegen	400 m	Strekninger nærmest skolen prioriteres først.	skolevegmidler.
Rognvegen	150 m	Bjerkehagen barnehage ligger i Luvegen og Høgmo	Driftsmidler søkes inn i handlingsplanen.
Museumsvegen	150 m	barnehage ligger langs Gorsetvegen.	
Gorsetvegen	450 m		
Høgmovegen nord	500 m		
Sildrevegen Soleivn/ Krokusvn	400 m		
Røtvegvegen - OVS	150 m		
Gangvegen fra Aunevegen Til Mellomvegen	50 m		
3. Drivdalen skole	30 km/t	Utforming og sikkerhet rundt hente /bringesituasjonen og parkering	Fått tilskudd gj. Aksjon skoleveg. Søkt om utsettelse.
4. Krysset Aunevn. – Bjerkevn.	30 km/t	Stenge innkjørsel til Oppdalshallen pga. snarveg/ skoleveg bak Oppdalshallen	Tiltak tatt inn i plan i 2018.
5. Inge Krokanns veg	30 km/t	Breddeutvidelse av fortau mellom Russervegene	Ikke avsatt midler.
6. Rundkjøring E6 ved togstasjon		Tiltak for å hindre at forgjengere går fra togstj. og i rundkjøringa	Tiltak tatt inn i plan 2018.
7. Fra Nyvegen forbi Grillkroa til YX Oppdal	40 km/t	Forlenge fortau	Tiltak tatt inn i plan 2018.
8. Gangfelt i Industrivegen:	50 km/t	Etablere to gangfelt m/ fartshumper.	Ikke avsatt midler.
• Morkelvegen – Industrivegen (v/turv. Kåsen)			
• Rødskrubbn. – Industrivegen (Innfarten til Elgtjønna)			

4.12 Øvrige tiltak på/langs fylkeskommunale veger og trafikkarealer

Strekning- område	Fartsgr. Km/t	Tiltak - Andre opplysninger	Status
1. Krysset Ola Setromsveg ved Sagtunet	40	Vurdere utforminga av krysset mht. trafikksikkerheten.	Ikke avsatt midler.
2. Gangfelt ved Nesstuggu boligfelt Gml. Kongeveg.	50	Etablere gangfelt over Gamle Kongeveg til fortauet, samt etablere lys.	Opphøyd gangfelt m/gatelys. Dialog med utbyggere. Mulig samfinansiering av GS-veg mellom kommunen og SVV.
3. Fortau Gml. Kongeveg, Slepphaugråket – RV 70	50	Etablere gatelys	Ikke avsatt midler.

4.13 Øvrige tiltak på/langs E6 og Rv70

Strekning - område	Fartgr. Km/t	ÅDT* 2017	Tiltak/ Andre opplysninger	Status
1. Krysset Rv70/ Nerskogvegen	60	2295	Belysning og opplysningsskilt om Midtbygda Oppvekstsenter	Tatt inn ved revisjon i 2018
2. Busslommer			Kommunen vil i samarbeid med Vegvesenet prioritere og etablere busslommer med belysning.	Endret ved revisjon i 2018
3. RV 70 , GS-veg Bredstigen - Midtbygda skole, samt busslomme Midtbygda skole	60	2295	Belysning, utbedre busslomme, samt redusere fartsgrensa til 50 km/t ved Midtbygda skole.	Ikke avsatt midler.
4. E6 ved Slepphaugråket.	50	5203	Gangfelt over E6 fra Storlismia - Slepphaugråket	Uavklart
5. E6 Fagerhaug – Oppdal sentrum	60	3282	Redusere fartsgrensa fra 60 km/t til 50 km/t	Avklart fra Vegvesenet som uaktuelt.
6. Strekning Rv 70 Gamle Kongeveg - Fjellvang	60	3100	Gatelys langs GS-veg fra krysset Gamle Kongeveg/Rv 70 til Fjellvang	Endret/utvidet forslag ved revisjon i 2018
7. Gangvegen fra Bjørkmosvingen – IMI Stølen	70	5620	Belysning langs gangvegen	Ikke avsatt midler.
8. Rv 70 ved Berghallen	70	3100	Belysning,samt redusere fartsgrense til 50 km /t	Ikke avsatt midler.
9. Gangfelt ved avkjørsel Rv70 til Haugen skules veg	60	3100	Belysning ved gangfelt.	Ikke avsatt midler.
10. Belysning langs hele GS-vegen, RV 70	60- 70	2295 - 4100	Belysning	Ikke avsatt midler.

*ÅDT: Årsdøgntrafikk, estimat av kjøretøy pr. døgn i snitt gjennom året basert på trafikktegninger.

4.14 Stier og snarveger i sentrum

Stier og snarveger kan enkelte steder være gode og trafikksikre alternativ til gang- og sykkelveger. Opparbeidelse og bruk må alltid avklares med grunneiere på forhånd.

Dette er tiltak som i hovedsak gjennomføres i privat regi, bl.a. av frivillige lag og organisasjoner. Opparbeidelse, drift og vedlikehold kan ev. skje gjennom ulike støtteordninger.

Strekning - Område	Tiltak
1. P.K. Gorsetvn – Museumsåsen	Stien må ryddes, gruses og det må legges til rette for ei lita bru over bekken.
2. P.K. Gorsetsvn – Nedre Tunveg	Stien ryddes og gruses.
3. Gorsetvegen – Oldervegen	Stien ryddes
4. Bjørkmosvingen – P.K. Gorsetveg	Snarveg etableres
5. Bjørkmovegen - Bjørkmosvingen	Snarveg etableres
6. Vinkelvegen – Gamle Kongeveg	Råket gruses
7. Sti langs Ålma fra den gamle brua langs Vikavegen opp til den nye gangbrua ved Øyen gård	Vurderes i forbindelse med revidering av kommuneplan
8. RV 70 – OVS.	Eksisterende
9. Fra gangbrua ved Øyen gård via sti i lysløypa til OVS.	Eksisterende
10. Røskattvegen – Hårråvegen	Eksisterende
11. Hårråvegen – Høgmovegen..	Eksisterende
12. Forlengelse av tursti og skiløype fra sentrum til Kåsen	F.o.m. El.installasjon og ned til jernbaneundergangen ved å benytte kanalen langs bekken som turveg. Som et vinteralternativ ryddes en trase gjennom skogen til jernbaneundergangen. I tillegg ønskes opphevet gangfelt over Industrivegen.*

* Gangfelt over Industrivegen står som punkt 10 under kap.4.11 «Øvrige tiltak på/langs kommunale veger og trafikkarealer.»