



# KOMMUNEDELPLAN FOR Trafikksikkerhet Oppdal 2023-2026

*Vedtatt av Kommunestyret den 05.10.2023, k-sak 108/2023.*



## Kommunedelplan for Trafikksikkerhet Oppdal 2023 - 2026

Oppdragsnavn: Rullering av Trafikksikkerhetsplan

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 av Kommunestyret 05.10.2023
Dato	05.10.2023
Utarbeidet av	Tverrfaglig arbeidsgruppe: Eirik Kvål, Avd.leder Samferdsel, Tekniske tjenester, gruppas leder Vigdis L. Thun, Fagleder Miljørettet helsevern/folkehelse Dordi Aalbu, Rådgiver oppvekst Vegard Kilde, Saksbehandler, Plan og forvaltning Anders Nordmo, Enhetsleder Tekniske tjenester Finn Skårsmoen, Politiet

## Innhold

1.0	INNLEDNING .....	4
2.0	RAMMER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....	5
2.1	Nullvisjonen .....	5
2.2	FNs bærekraftsmål .....	6
2.3	Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 .....	6
2.4	Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet .....	7
2.5.1	Kommuneplan for Oppdal 2010-2025 .....	9
2.6	Sertifisering som trafikksikker kommune .....	9
3.0	TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I OPPDAL - STATUS .....	10
3.1	Status over trafikksituasjonen i Oppdal .....	10
3.2	Skoleskyss .....	11
3.2.1	Særlig farlig eller vanskelig skoleveg .....	11
3.2.2	Busslommer .....	12
3.3	Oversikt over det holdningsskapende arbeidet i Oppdal .....	13
3.3.1	Aktiviteter i barnehagene .....	13
3.3.2	Aktiviteter i barneskolene .....	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 2003 - 2022 .....	18
4.0	TILTAKSPROGRAM .....	31
4.1	Årssyklus for kommunens trafikksikkerhetsarbeidet .....	31
4.2	Økonomi – finansiering av tiltak .....	32
4.3	Virkemidler i arealforvaltningen .....	33
4.4	Tilrettelegging for syklende og gående i Oppdal  .....	34
4.5	Forebygging av viltpåkjørslar .....	37
4.5.1	Påkjørt av motorkjøretøy .....	37
4.5.2	Påkjørt av tog .....	37
4.6	Kriterier for prioritering av fysiske tiltak på og langs vegnettet .....	38
4.7	Gjennomføring av trafikksikre soner 2 km rundt skolene .....	39
4.8	Prioritering av fysiske tiltak .....	40
4.8.1	Kommunale gang- og sykkelveger .....	40
4.8.2	Kommunale veger .....	41
4.8.3	Gang- og sykkelveger langs fylkesveger .....	45
4.8.4	Øvrige tiltak på/langs fylkesveger .....	47
4.8.5	Gang- og sykkelveg langs E6 og RV70 .....	47
4.8.6	Øvrige tiltak på/langs E6 og RV70 .....	50
4.8.7	Stier og snarveger i sentrum .....	52

## 1.0 INNLEDNING

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transport-tjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler. Trafiksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Planen utarbeides og behandles som en kommunedelplan i tråd med plan- og bygningsloven, med tittelen Kommunedelplan for Trafiksikkerhet Oppdal 2023-2026. Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser. Planen vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i kommunen. Kommunedelplan for Trafiksikkerhet (Trafiksikkerhetsplan/TSP) Oppdal 2023-2026 er utarbeidet etter en revisjon av planen som gjaldt for 2019-2022. Trafiksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafiksikkerhetsarbeidet i Oppdal kommune for kommende fireårsperiode.

I Oppdal kommune er det utvalg for Kultur, Miljø og Tekniske tjenester (KMT) som er kommunens trafiksikkerhetsutvalg. Kommunedirektørens trafiksikkerhetsgruppe koordinerer kommunens oppfølging og iverksetting av trafiksikkerhetsarbeidet gjennom planen og har ansvar for revidering av TSP. Trafiksikkerhetsgruppen er flerfaglig og består av rådgiver oppvekst, skiltmyndighet ved plan og forvaltning, fagleder folkehelse og miljørettet helsevern, enhetsleder tekniske tjenester, avdelingsleder samferdsel - tekniske tjenester, som er gruppens leder. Avsnittsleder for politiet i Oppdal blir innkalt ved behov.

Som kommunedelplan for trafiksikkerhet 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.



**drepte  
og hardt  
skadde**

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

**VITENSKAPELIGHET** - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en


kollisjon skal legge premisene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafikksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

**ANSVAR** – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafikksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et

veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

## 2.2 FNs bærekraftsmål

FNs medlemsland har vedtatt 17 bærekraftsmål for en global innsats for en bærekraftig utvikling for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheter og for å stoppe klimaendringene frem mot 2030. Stortinget har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å håndtere vår tids utfordringer. I arbeidet med trafiksikkerhet er særlig bærekraftsmål 3, 11, og 17 aktuelle:

<p><b>3</b> GOD HELSE OG LIVSKVALITET</p> 	<p>God helse: Delmål 3.6: Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.</p>
<p><b>11</b> BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN</p> 	<p>Bærekraftige byer og samfunn: Delmål 11.2: Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...].</p>
<p><b>17</b> SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE</p> 	<p>Samarbeid for å nå målene: Delmål 17.17: Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].</p>

## 2.3 Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

I [Nasjonal transportplan 2022–2033](#) har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Med [Barnas transportplan](#) vil regjeringen sikre barn og unge god mobilitet, samtidig som det skal være trygt å ferdes i trafikken. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn og unge.

## 2.4 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

[Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025](#) er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Planen bygger på [Meld. St. 20 \(2020-2021\) Nasjonal transportplan 2022-2033 \(NTP\)](#) og [Meld. St. 40 \(2015-2016\) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering](#). Ambisjonsnivå og prioriteringer i tiltaksplanen er i samsvar med [Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 \(2029\)](#), [Politiets tilstandsanalyse for 2023](#), [Trygg Trafikks strategi 2018-2025](#), [fylkeskommunenes delstrategi Trafikksikkerhet 2019-2023](#) og de åtte storbykommunenes trafikksikkerhets-planer. Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikksikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

### 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. Trøndelag fylkeskommune har nylig vedtatt [Vegstrategi Trøndelag fylkeskommune 2023-2032](#). Der er trafikksikkerhet temamål 1 under hovedmål veg.

### 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 trafikksikkerhet 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, VY, tekniske tjenester, plan- og byggesak, næringslivet m.fl. I tillegg har kommunen godt samarbeid med Trygg trafikk og Vegvesenet.

”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:

- Det skal ikke skje trafikulykker 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.

### **Folkehelse og trafikksikkerhetsarbeid**

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. Trafikksikkerhetsarbeid er derfor en viktig del av folkehelsearbeidet og sertifisering som trafikksikker kommune har hevet fokuset på holdningsskapende arbeid i kommunen., 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. Trafikksikkerhetsarbeid er derfor en viktig del av folkehelsearbeidet og sertifisering som trafikksikker 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. Forebyggingspotensialet 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 trafikksikkerheten, 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 trafikksikkerhet rundt hver skole og barnehage. Det mest effektfulle trafikksikkerhetstiltaket 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).*

## 2.5 Forholdet til andre kommunale planer

### 2.5.1 Kommuneplan for Oppdal 2010-2025

[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 trafikksikkerhetsarbeid vil kunne bidra til å skape disse forutsetningene. Ny samfunnsdel i kommuneplan er ventet vedtatt høsten 2023.

## 2.6 Sertifisering som trafikksikker kommune

Oppdal kommune ble i 2016 sertifisert som [Trafikksikker kommune](#). 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. 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 har som mål å bli resertifisert som trafiksikker kommune i 2023.

## **3.0 TRAFIKKSikkerHETSARBEIDET I OPPDAL - STATUS**

### **3.1 Status over trafikksituasjonen i Oppdal**

Folkehelseloven setter krav om at kommunen har oversikt over faktorer og utvikling som kan påvirke helsen 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.

Det har skjedd en god del i forhold til trafikkbildet i Oppdal fra forrige planperiode. Bl.a. er det nå mulig å ferdes trygt langs gang- og sykkelveg fra Oppdal sentrum til Driva. Det er bygd ny gang- og sykkelveg langs Alma bak Total Autoservice. Bak ny brannstasjon er det også etablert ny gang- og sykkelveg. Også Bilemakrysset og Sparkrysset har blitt ombygget. Utbredt biltrafikk i sentrum kan likevel skape utfordringer for myke trafikanter.

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 syklister 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. 470 flere personer over 65 år enn i dag. Det er allerede nå viktig å ta hensyn til dette i forhold til samfunnsutviklingen og trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerhetstiltak.

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 sykkelhjelme en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. I en undersøkelse fra Trygg Trafikk fra 2021 innrømmer 2 av 10 at de konsekvent aldri bruker hjelme. I samme undersøkelse sier 7 av 10 at de alltid eller ofte bruker sykkelhjelme. Ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklister ikke brukte hjelme.

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.

Tall fra SSB viser at 118 mennesker omkom på norske veger i 2022. Blant disse var 77 menn og 32 kvinner. 3 av disse var under 18 år. I Oppdal er ingen drept i trafikken i årene 2020-2022.

### **3.2 Skoleskyss**

Av totalt 896 elever i kommunal og privat barne- og ungdomsskolen får 228 elever skyss pga. avstand til skolen. Av disse er det 36 elever som bor innenfor skyssgrense på 2km/4 km og får sikringskyss på grunn av særlig farlig skoleveg.

#### *3.2.1 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 (sikringskyss) 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 vanlig 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. Rv70
3. Storlidalsvegen
4. Nerskogsvegen
5. Vikavegen
6. Båggåstrondvegen
7. Gamle Kongeveg

	Antall elever	Antall busselever	Sikringskysse m/drosje	Sikringskysse m/buss
Midtbygda skole	113	64		19
Aune barneskole	440	74		7
Drivdalen skole	51	19	3	2
Oppdal ungdomsskole	246	89		
Vollan skole	46	46	3	2
<b>Sum</b>	<b>896</b>	<b>228</b>	<b>6</b>	<b>30</b>

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

Skole	Veg	Antall elever	Kommunal kostnad	Mulige løsninger
Midtbygda	Riksveg 70 vest for Brudalen	10	71 000	Forlenge gang- og sykkelveg langs Riksveg 70
Midtbygda	Nerskogsvegen	9	57 000	Etablere gang- og sykkelveg langs Nerskogsvegen
Drivdalen	E6	2	15 000	Forlenge gang- og sykkelveg langs E6
Drivdalen	Båggåstrondvegen	3	30 000	Etablere gang- og sykkelveg langs Båggåstrondvegen
Aune	Vikavegen	4	25 000	Etablere gang- og sykkelveg langs Vikavegen
Aune	E6-sør	3	22 000	
Vollan	Båggåstrondvegen	2	18 000	
Vollan	Vikavegen	3	9 000	Etablere gang- og sykkelveg langs Vikavegen

Særlig langs Nerskogsvegen vil det komme mange barn i skolealder i årene framover pga. 2 nye byggefelt. Kommunal kostnad er gjennomsnittlig kostnad i 2022.

### 3.2.2 Busslommer

Som det framgår av tabellen over er det 228 barn som tar skolebussen og flere av disse har på- og avstigning på sterkt trafikkerte veger som Riksveg 70 og E6. Utfordringen med dette er at behovet endrer seg ut fra hvor elevene bor. I perioder kan et område være et problem, så forsvinner barna derfra og det er behov et annet sted.

Der hvor det er mulig å stoppe ved innkjørsel går det bra. Men utfordringen er der det ikke er lomme eller innkjøring på motsatt side av vegen. 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 VY spilt inn spesielle

problemområder til Statens vegvesen. Det må sies at mye har blitt gjort spesielt langs E6 nord, men det gjenstår ennå en god del. Disse er listet opp i tilakstabellene lengre ned i dokumentet.

### 3.3 Oversikt over det holdningsskapende arbeidet i Oppdal

#### 3.3.1 Aktiviteter i barnehagene

Ansvarlig: Styrer i barnehagen		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p><b>Samarbeid mellom barnehage og hjem</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Biler <b>skal rygge</b> inn på parkeringsplassen</li> <li>○ Porten til barnehagen <b>skal til en hver tid være låst</b></li> <li>○ Foreldre skal så langt det lar seg gjøre, gå først ut av porten når barna hentes</li> <li>○ Biler skal ikke stå med nøkler i eller på tomgang uten voksne i bilen</li> </ul> </li> <li>• Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på veg til og fra barnehagen</li> <li>• Trafikksikkerhet 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</li> <li>• Samtykkeskjema der foresatte skriver under på om barnet får sitte på privatbil i skolens regi.</li> </ul>	Foreldre/ foresatte	Årlig på foreldremøte og samarbeidsutvalgsmøte
<p><b>Trafikksikkerhet i barnehagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barnehagens trafikkopplæring integreres og nedfelles i barnehagens årsplan.</li> <li>• Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.</li> <li>• Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.</li> <li>• Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport.</li> <li>• Barnehagen gjennomfører jevnlig risikovurderinger knyttet til trafikksikkerheten</li> </ul>	Ansatte	Årlig
<p><b>Trafikkopplæringen i barnehagen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.</li> <li>• Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.</li> <li>• Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelme og reflekser</li> </ul>	Barn	Årlig

### 3.3.2 Aktiviteter i barneskolen

Ansvarlig: Rektor		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p><b>Samarbeid mellom skole og heim:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Foreldremøter høst og vår.</li> <li>• Møter med FAU og rektor om trafikkopplæring.</li> <li>• Ledelsen informerer FAU og nye kontaktforeldre om sykling, gåing osv. på skolens vårmøte</li> <li>• Samtykkeskjema der foresatte skriver under på om eleven får sitte på privatbil i skolens regi.</li> </ul>	Foreldre/foresatte	Årlig på foreldremøte og samarbeidsutvalgsmøte
<p><b>Trafikksikkerhet i skolen generelt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skolen har påbud med sykkelhjelme på alle sykkelture i regi av skolen.</li> <li>• Skolens rutiner gjennomgås med de ansatte ved skolestart.</li> </ul>	Ansatte	Årlig
<p><b>Trafikkopplæring i skolen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. trinn <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Opplæringa tilpasses ut fra ferdighetsnivå der elevene deles i to grupper: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mestring av sykling på oppsatt bane i lukket området.</li> <li>▪ Mestring av gåing i trafikken.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• 2. og 3. trinn gjennomfører sykkelture i og utenfor sentrum der trafikkopplæring er tema.</li> <li>• 2. – 4. trinngjennomfører ferdighetstrening på sykkel i terreng og trafikk</li> <li>• Det gjennomføres en ferdighetsprøve for sykkel etter 4. trinn.</li> <li>• De øvrige trinn gjennomfører trafikkopplæring før og på sine årlige gå- og sykkelture.</li> </ul>	Barn	Årlig

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

### 3.3.3 Aktiviteter i ungdomskolene

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

### 3.3.4 Aktiviteter på Helsestasjon/skolehelsetjeneste

Ansvarlig: Jordmødre, helsesøstre, fysioterapeut		
Aktivitet	Målgruppe	Hyppighet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Helseopplysning 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</li> <li>• Helseopplysning og dialog med alle skolestartere, trygg skoleveg</li> </ul>	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"> <li>• Skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerhet ivaretas i arbeidet med kommuneplanens arealdel og ved behandling av reguleringsplaner.</li> <li>• Eget sjekkpunkt i alle saker under folkehelse</li> <li>• Kommunen skal påvirke lag og foreninger til å integrere trafiksikkerhet i virksomheten.</li> <li>• Tekniske tjenester har skriftlige rutiner for hvordan trafiksikkerheten ivaretas i forbindelse med kommunens drift og vedlikehold på vegnettet.</li> </ul>		Kontinuerlig

### 3.3.6 Aktiviteter hos fastleger og hos Oppdal trafikkskole

Aktivitet	Målgruppe	Hypighet	Ansvarlig
<p><b>Hos fastleger:</b> 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. Vigdis</p>	Sjåfører	Kontinuerlig	Fastleger
<p><b>Hos Oppdal trafikkskole:</b> Gjennomfører kjøreopplæring og påvirke elevene til å ta helsevennlige valg i trafikken .</p>	Elevene	Kontinuerlig	Kjørelærere



### 3.3.7 Politiets aktiviteter

Ansvarlig: Politiet		
Aktivitet	Målgruppe	Hypighet
<p><b>Aksjon skoleveg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tilsyn av skoleveg ved skolestart, patruljering ,spes. i forhold til fart og holdning.</li> <li>Monitorering - vi prioriterer dette med tilsyn av skoleveg, og da spesielt opp mot de "kritiske" punkter som for eksempel Røddesnesvegen/Aunevegen, Bjerkevegen/Aunevegen, Høgmovegen/Nyvegen, Inge Krokanns veg/Sagtunet, Ola Setroms veg/Sagtunet.</li> <li>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.</li> <li>Av- og påstigning p-plass ved OVS, hvor adferd, verneutstyr og mobiltelefonbruk er i fokus.</li> </ul> <p><b>Fartskontroller</b> Stasjonære fartskontroller gjennomføres RV70 Midtbygda skole og E6 Driva, i tillegg til generell monitorering av adferd, verneutstyr og bruk av mobiltelefon.</p> <p><b>Ruskontroller</b> Alkotest skal som hovedregel gjennomføres i trafikkontroller, samtidig som man ser etter tegn og symptomer som tyder på medikament- eller narkotikabruk.</p> <p><b>Kontroll av bruk av personlig utstyr</b> 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><b>Reaksjon på aggressiv eller annen farlig trafikkatferd</b> 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 2003 - 2022

Under viser figurer med politiregistrerte trafikkulykker fram til 2022. De 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.

Det er mange utenbygds som er involvert i trafikkulykker i Oppdal langs de lange strekningene E6 og RV70. Dette kan delvis forklares med mange som benytter sine hytter og øvrige turister. Men viktigst av alt er kanskje at E6 og RV70 har mye gjennomgangstrafikk.

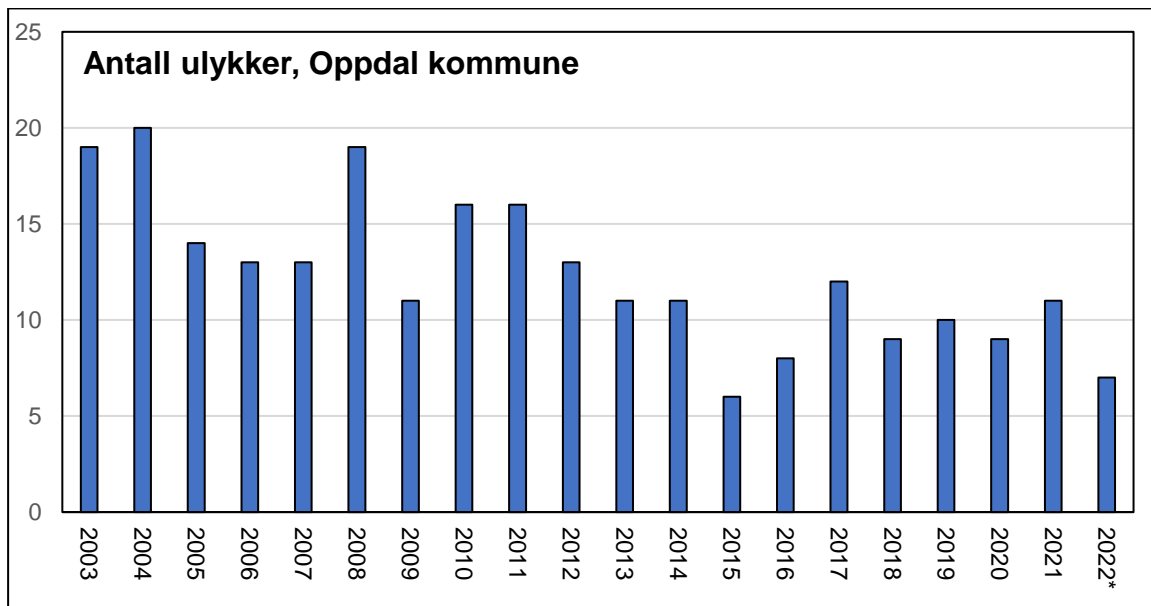
De fleste ulykker med drepte/skadede skjer ved møteulykker og ved utforkjøringer.

At såpass mange Oppdalinger er med i ulykker utenfor Oppdal er heller ikke så underlig. Mange pendler og mange kjører både på ferie og i jobbsammenheng ut av kommunen.

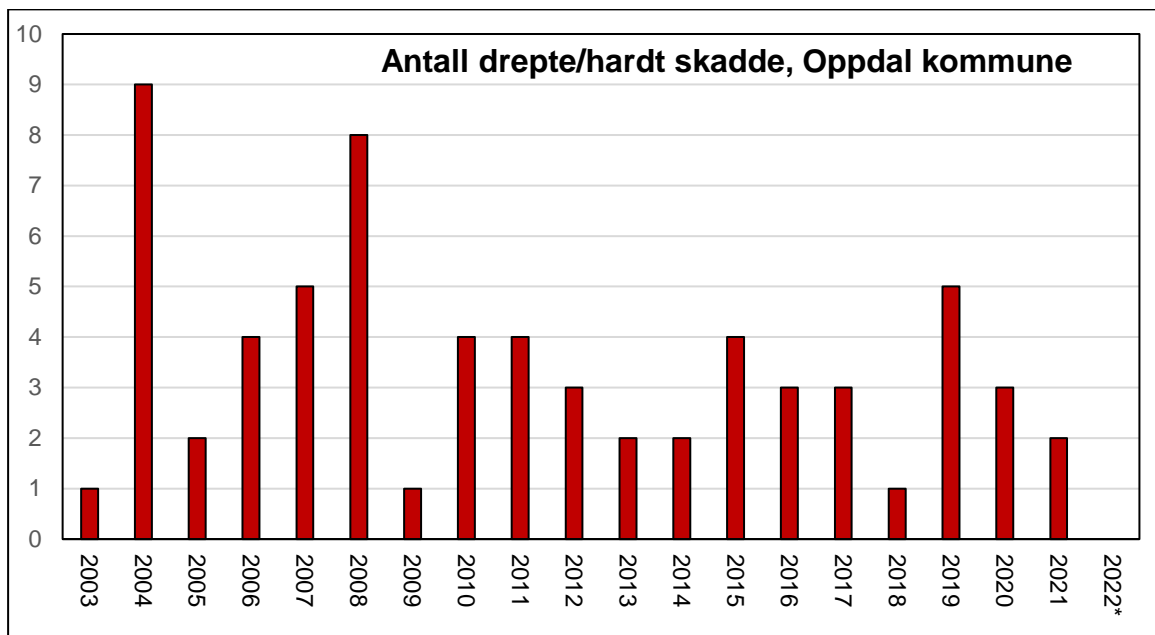
Det er ofte slik at innbyggerne i en kommune i større grad er med i ulykker utenfor kommunen enn inne i kommunen.

Ut fra politiregistrerte trafikkulykker viser statistikken at det er svært få ulykker med skadede langs våre kommunale veger.

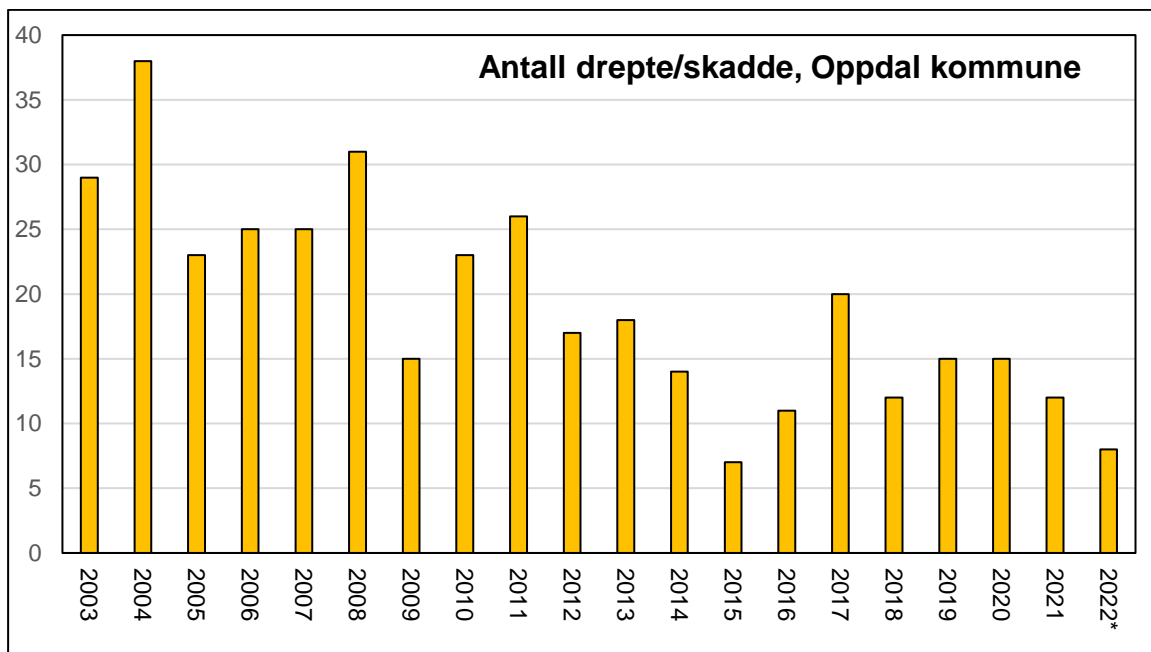
Statistikken og figurene som er benyttet er levert i mars 2023 av Statens vegvesen, Transport Midt.



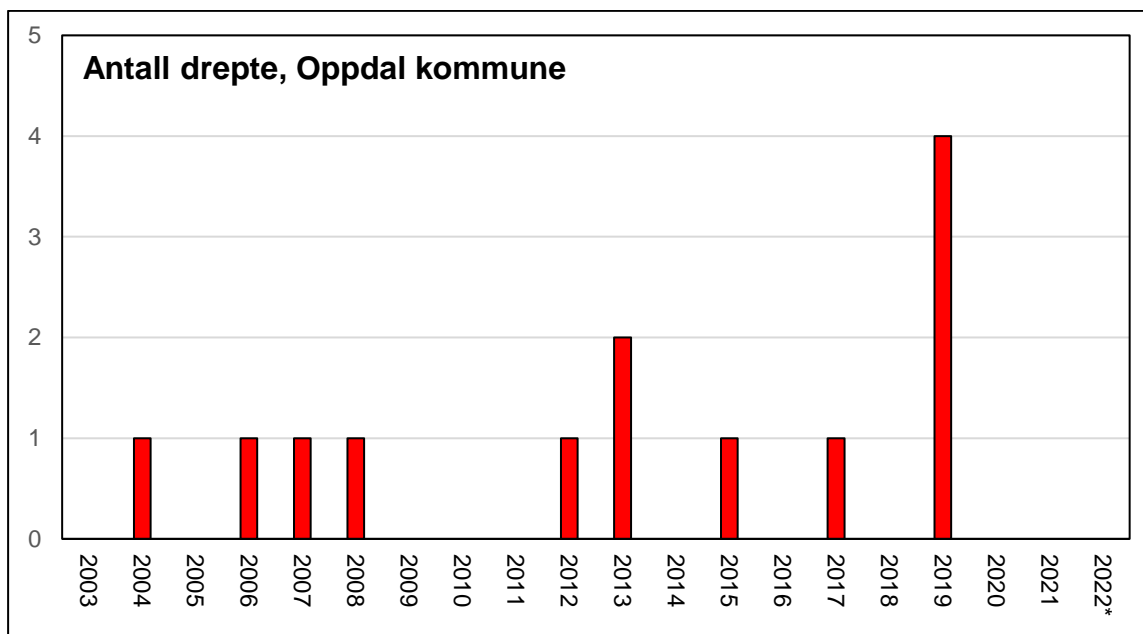
**Figur 1.** Utvikling i omfang av politiregistrerte trafikkulykker i Oppdal fra 2003 til 2022.



**Figur 2.** Utvikling i omfang av politiregistrerte trafikkulykker og drepte/hardt skadde i Oppdal fra 2003 til 2022.

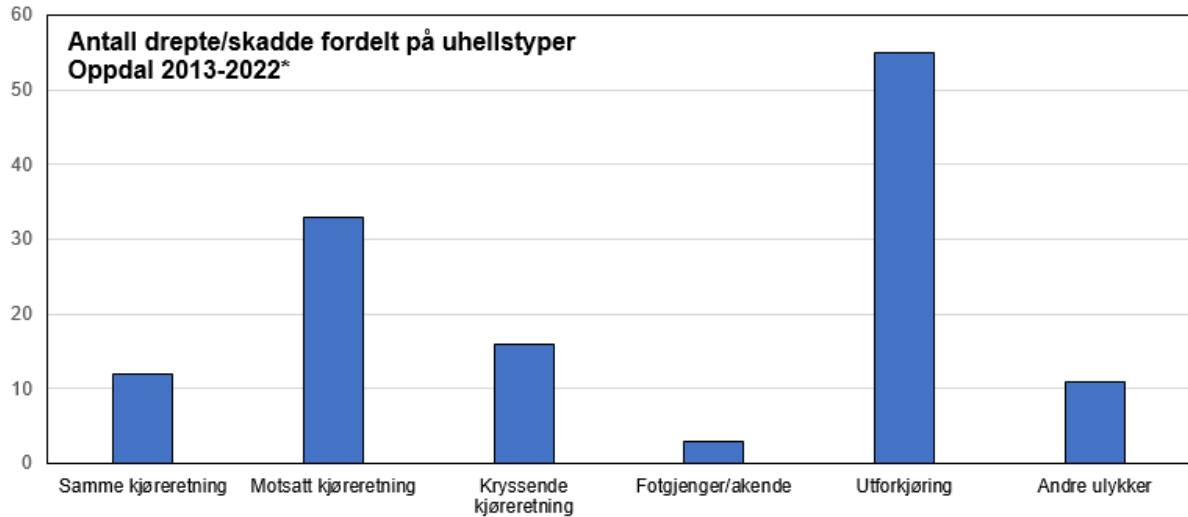


**Figur 3.** Utvikling i omfang av politiregistrerte trafikkulykker med drepte/skadde i Oppdal fra 2003 til 2022.

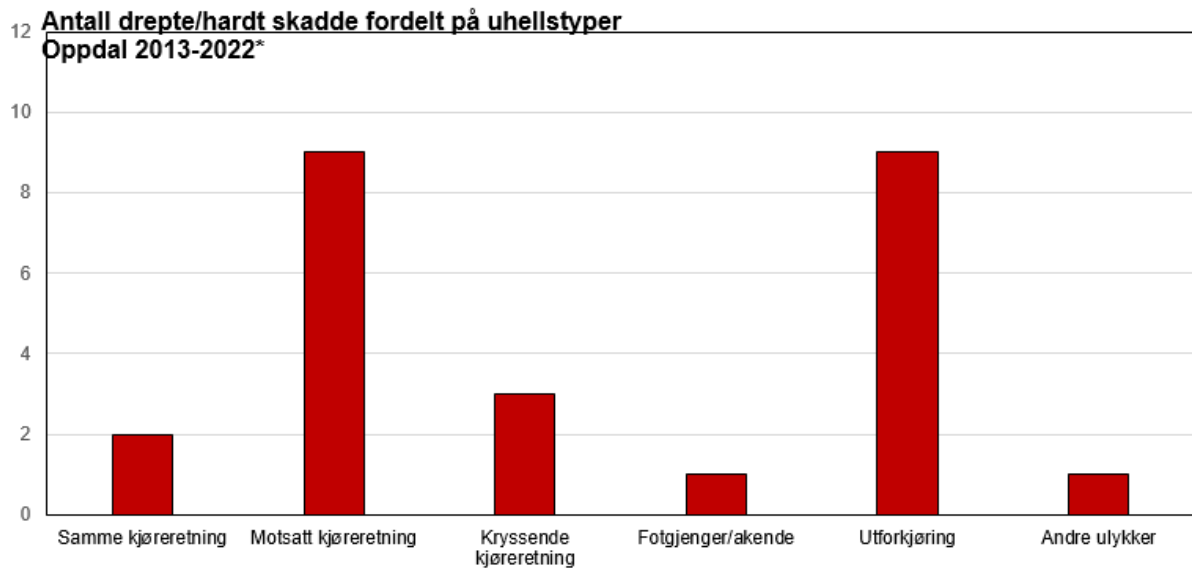


**Figur 4.** Utvikling i omfang av politiregistrerte trafikkulykker med antall drepte i Oppdal fra 2003 til 2022

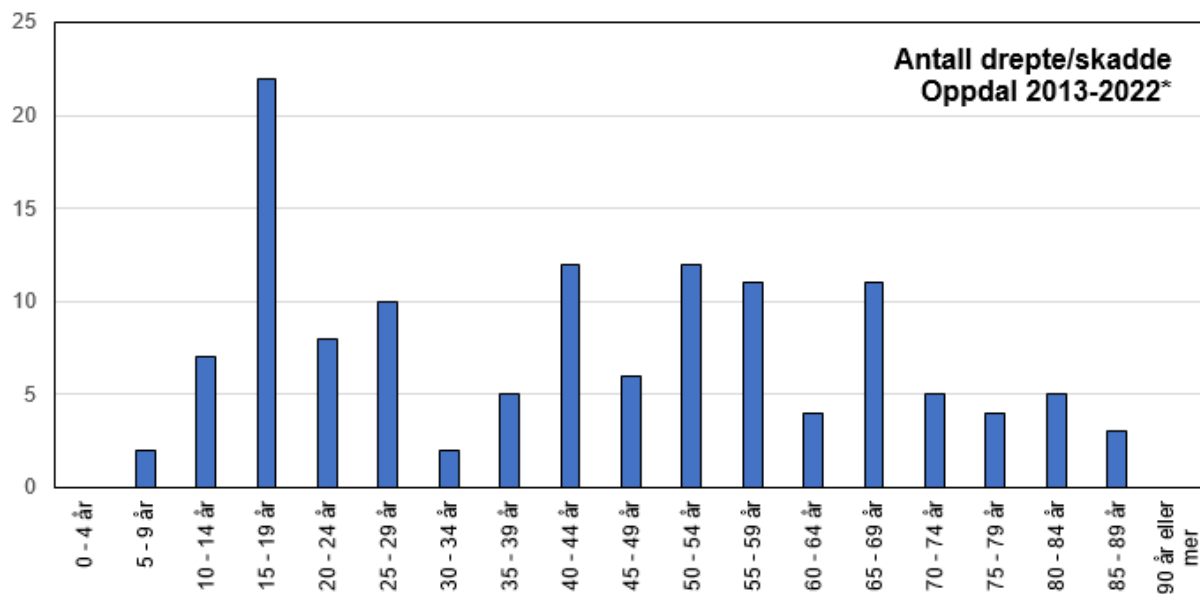
Politiregistrerte trafikkulykker i Oppdal kommune 2013-2022



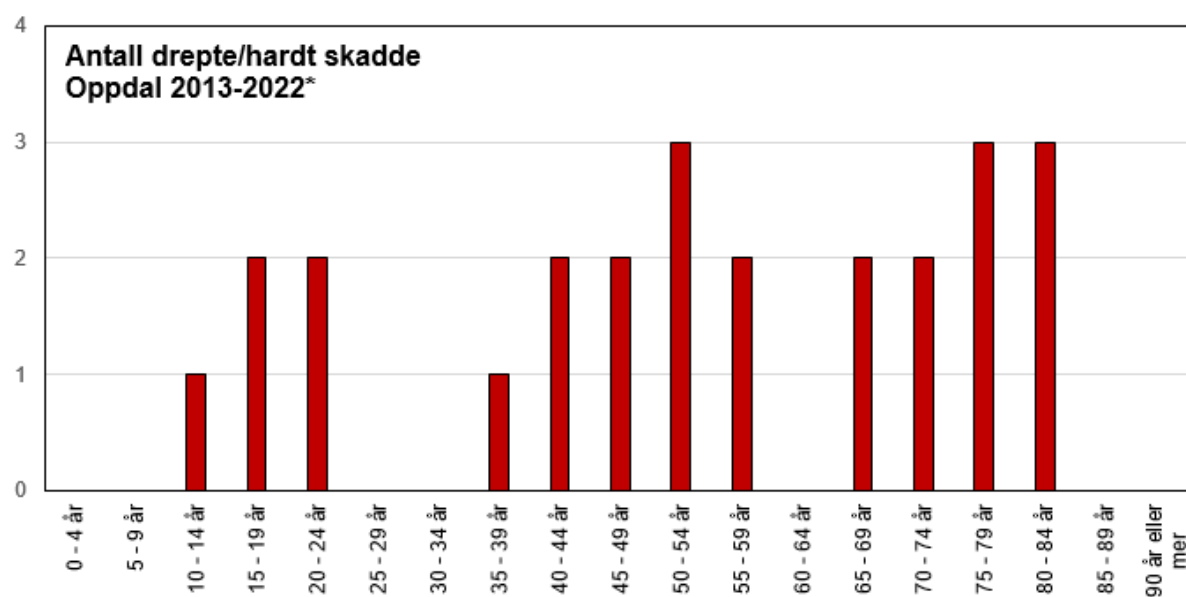
Figur 5: Antall politiregistrerte ulykker med drepte/skadde fordelt på uhellstyper Oppdal 2013-2022



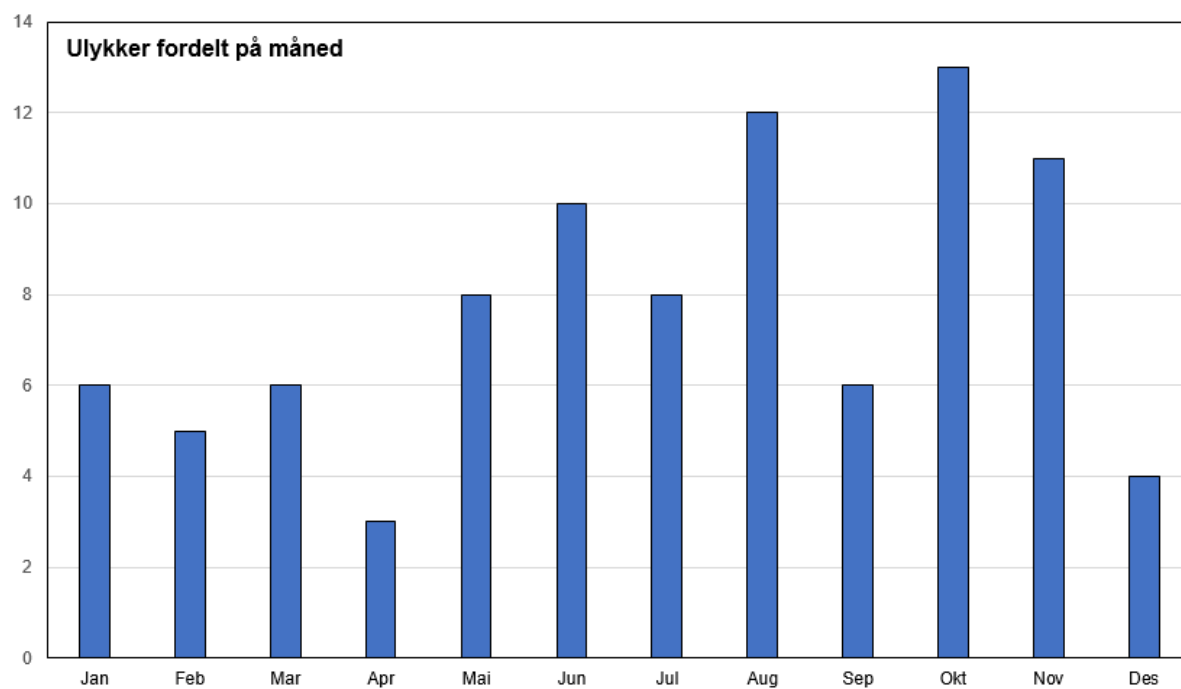
Figur 6: Antall politiregistrerte ulykker med drepte/hardt skadde fordelt på uhellstyper Oppdal 2013-2022



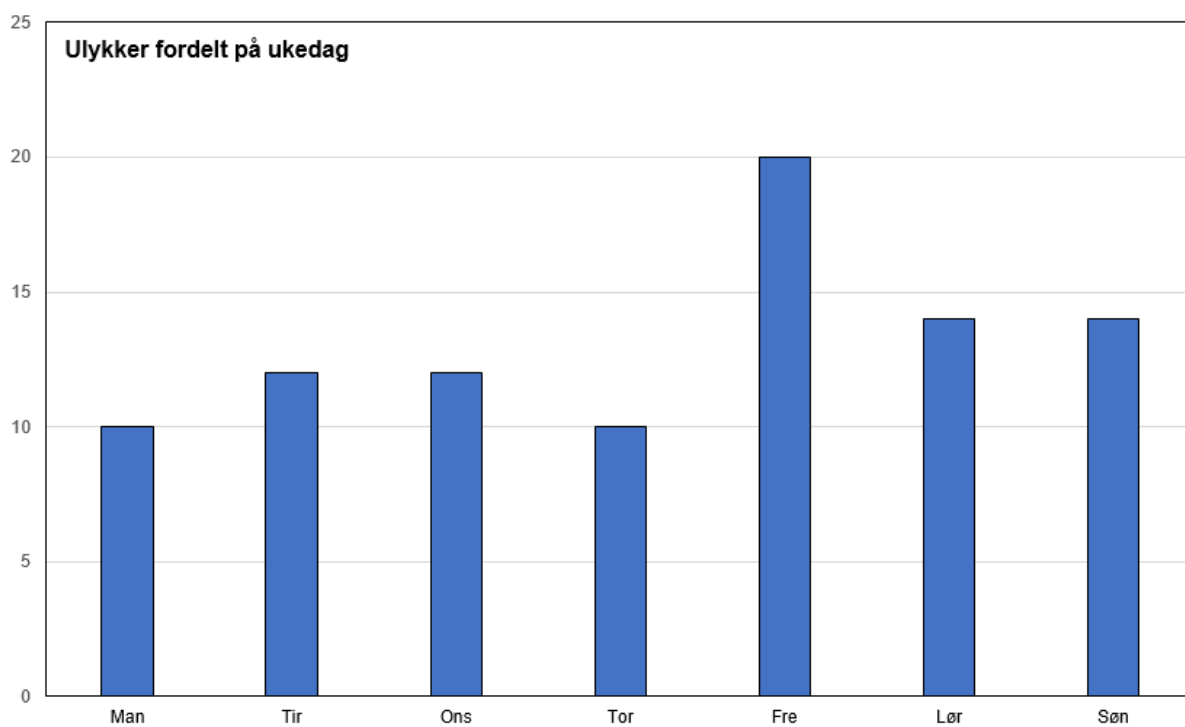
*Figur 7: Antall politiregistrerte ulykker med drepte/skadde fordelt på alder i Oppdal 2013-2022*



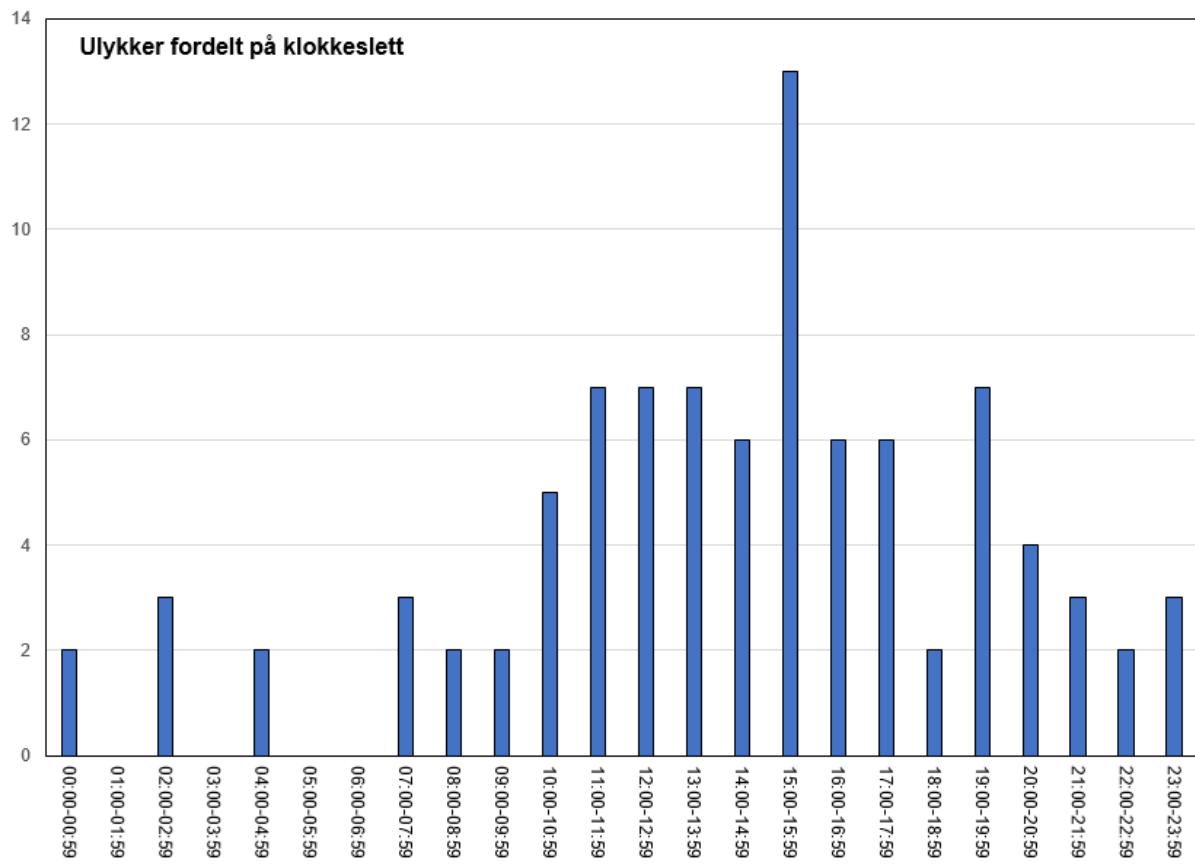
*Figur 8: Antall politiregistrerte ulykker med drepte/hardt skadde fordelt på alder i Oppdal 2013-2022*



**Figur 9:** Antall politiregistrerte ulykker fordelt på måneder i Oppdal 2013-2022



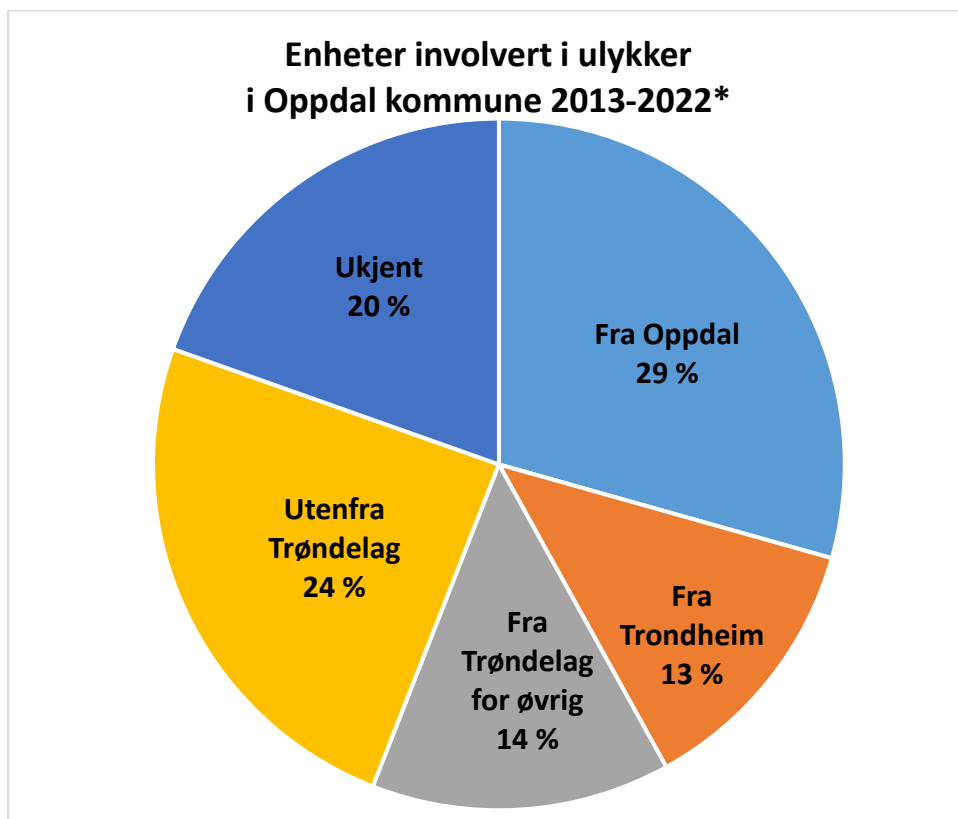
**Figur 10:** Antall politiregistrerte ulykker fordelt på ukedag i Oppdal 2013-2022



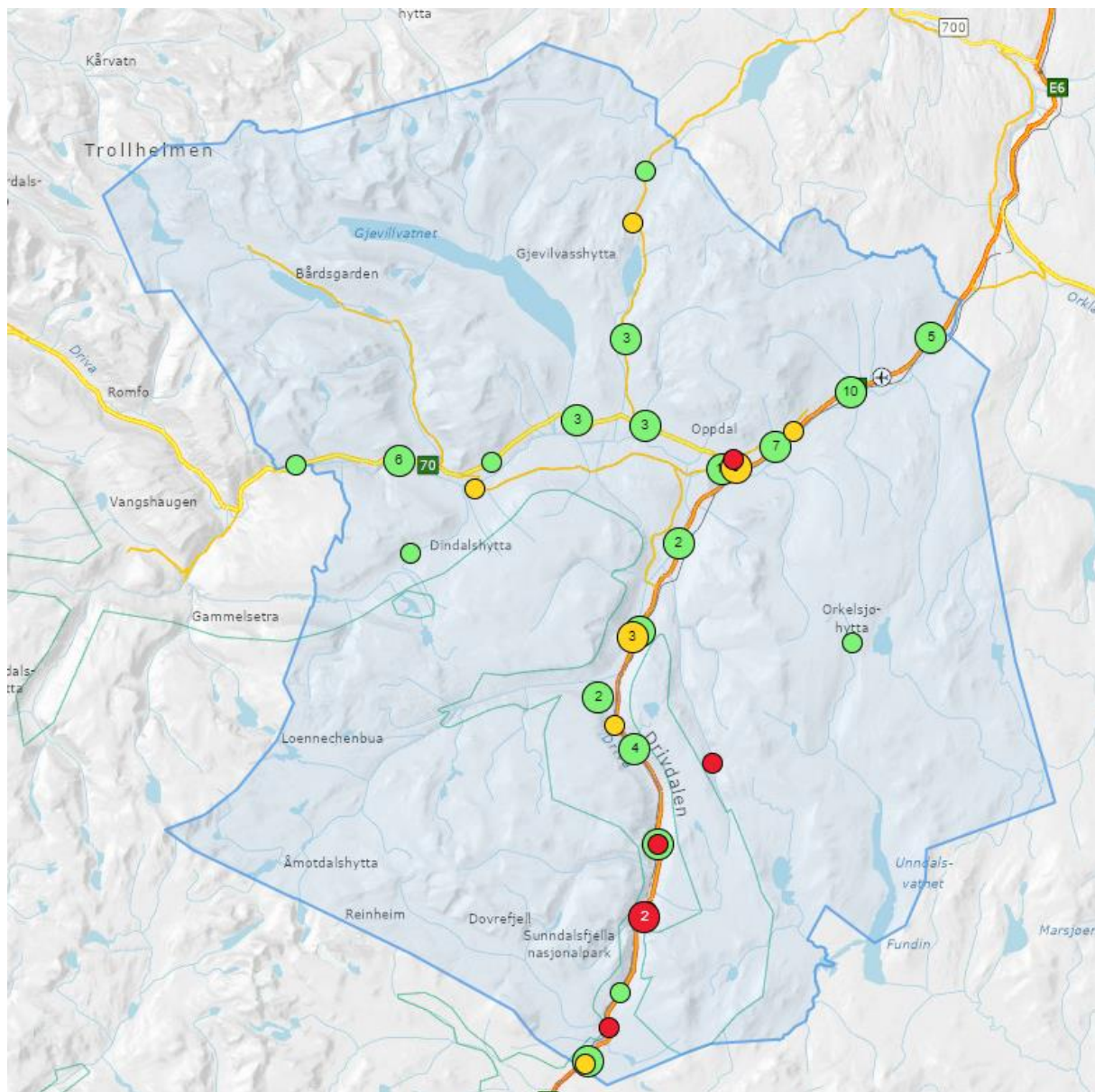
**Figur 11:** Antall politiregistrerte ulykker fordelt på klokkeslett i Oppdal 2013-2022



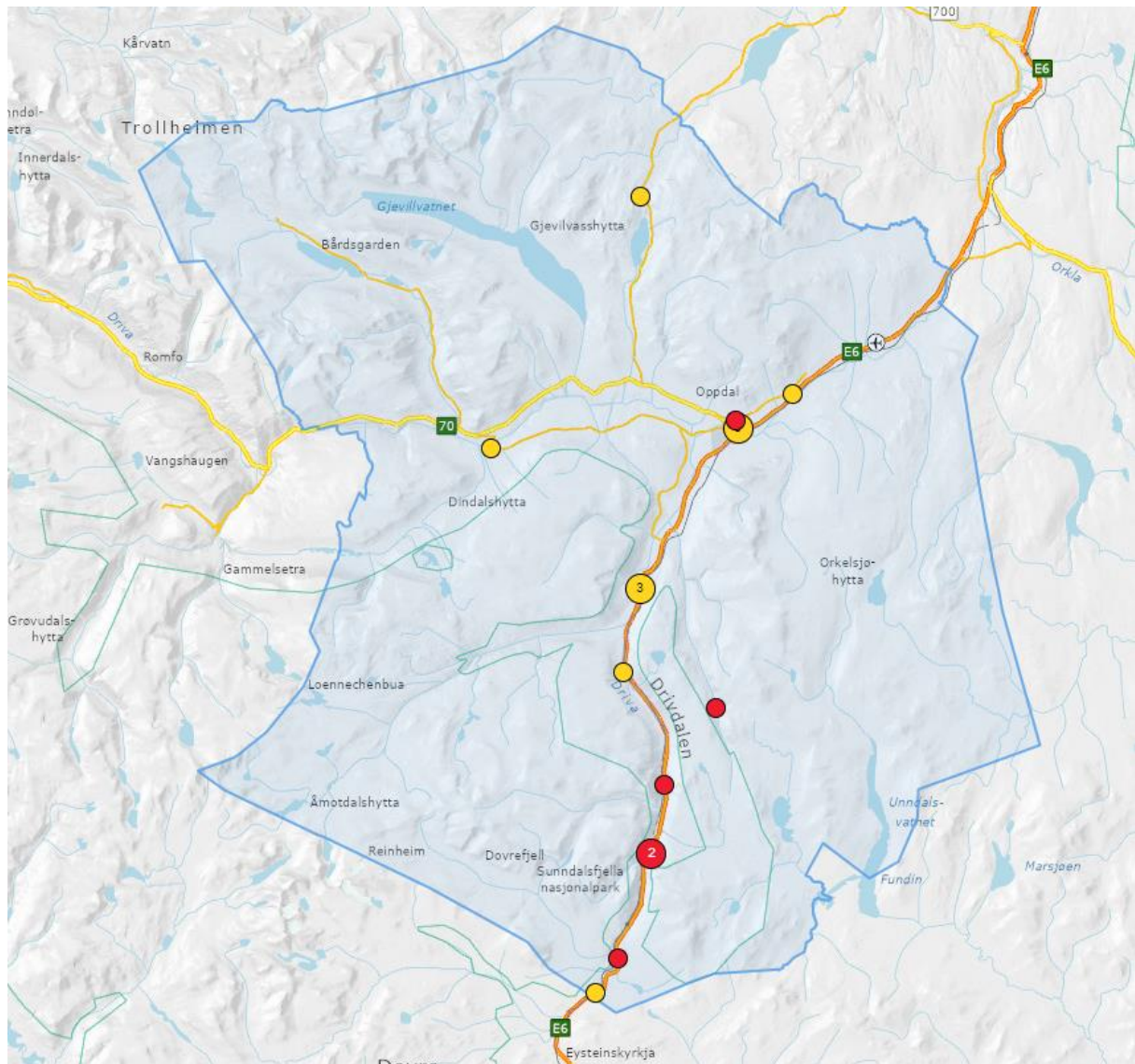
I perioden 2013-2022\* er det politiregistrert 96 ulykker med tilsammen 143 enheter. Disse enhetene kommer fra:



**Figur 12:** I diagrammets som viser ukjent (20%) er det 28 ukjente førere. Av disse er 19 kjøretøy registrert i Norge. Tre er utenlandske lastebiler.

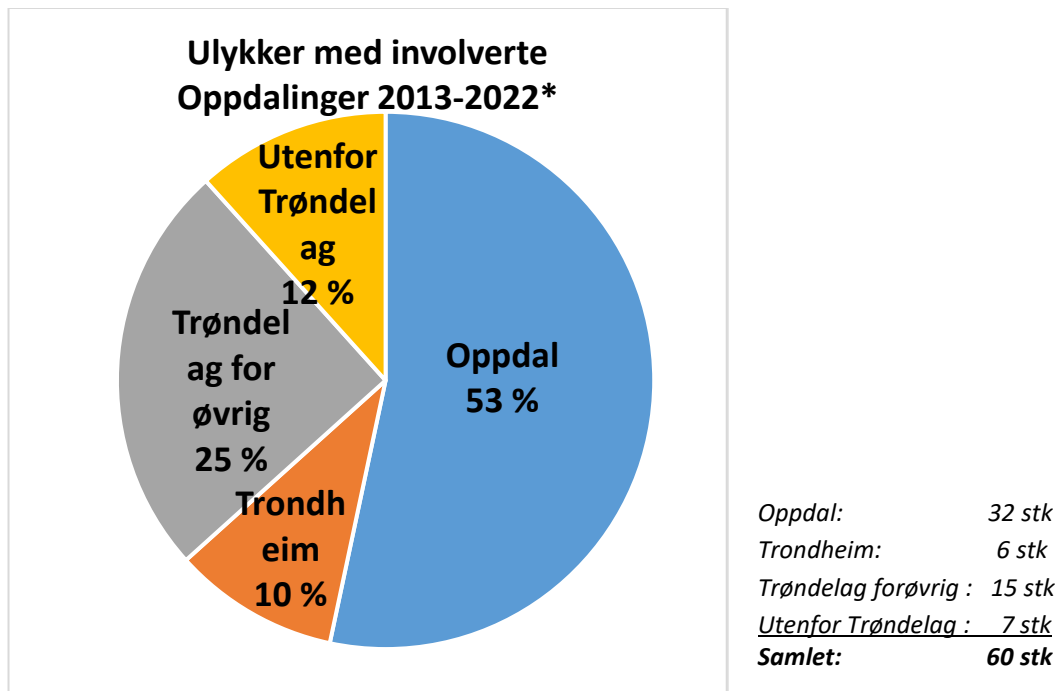


**Figur 13:** Kartet viser hvor ulykkeme har skjedd i perioden 2013-2022\*. Rød markering er drepte, gul er alvorlig skadde og grønn er lettere skade.



**Figur 14:** Kartet viser hvor ulykkeme har skjedd i perioden 2013-2022\*. Rød markering er drepte og gul er alvorlig skadde.

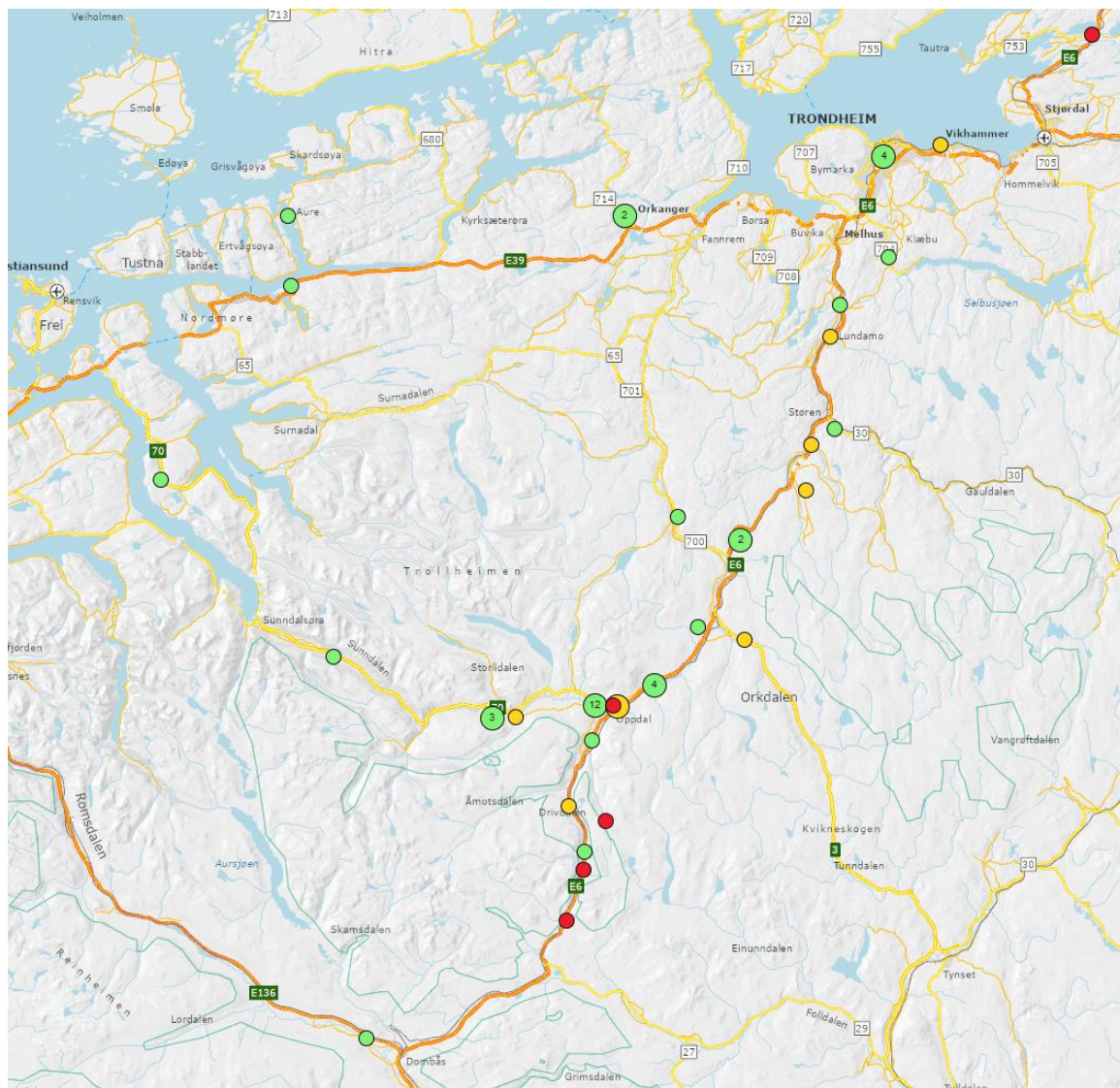
I perioden 2013-2022\* er det registrert tilsammen 60 ulykker i Norge der minst en Oppdaling er involvert. Kakediagrammet under viser hvor ulykkene skjedde.



**Figur 15:** Kakediagrammet viser hvor ulykkene med minst en oppdaling har skjedd. De fleste ulykker der oppdaling er innblandet skjer i trøndelag.



**Figur 16:** Kartet viser politiregistrerte ulykker i perioden 2013-2022\* der minst én oppdeling var involvert.



**Figur 17:** Kartet viser politiregistrerte ulykker i deler av Trøndelag-/Møreområdet i perioden 2013-2022 der minst én oppdaling var involvert. Kartet viser at spesielt E6 mellom Hjerkin og Trondheim er relativt hyppig representert med ulykker med drepte/skade.

## 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.

Kommunedirektørens 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 og vegvesen.

*\* 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 2023-2026 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. I 2023 er disse midlene vedtatt brukt på følgende prosjekter:

- Nytt rekkverk Vekvesbrua (kr 150.000)
- Overgang til LED-armaturer på gamle gatelys (kr 200.000)
- Innkjøp av nye vegbommer (kr 150.000)
- Oppgradering gamle gatelys (kr 800.000)

Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag har en fylkeskommunal tilskuddsordning hvor kommunene kan søke om midler. Det kan søkes om midler for å sikre barnas skoleveg gjennom fysiske tiltak langs fylkesveger og kommunale veger. Vegholder må stå for minimum 50 % av finansieringen av tiltaket. Dette betinger at kommunen må bevilge penger til trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger slik at omsøkte tiltak er mulig å gjennomføre. For 2023 søkte kommunen om tilskudd på kr 200.000 til etablering av 8 gatelyspunkt i Sildrevegen. Dette ble innvilget.

Som en oppfølging av Barnas Transportplan 2022-2033 ble det fra og med 2022 opprettet en ny tilskuddsordning for å øke trafikksikkerheten for barn og unge. Statens Vegvesen forvalter denne ordningen. For 2023 søkte Oppdal kommune kr 200.000 kr til etablering av ledegjerde ved busslomme ved Midtbygda oppvekstsenter. Dette ble innvilget.



*Hele strekningen på 1,7 km, langs Ola Setroms veg fra Sparkryset til Mjøen har fått midtdelerrekkverk. Dette gjør at syklister og myke trafikanter nå kan ferdes trygt fra sentrum av Oppdal og helt opp til Driva.*



### 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 trafikkløsninger 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 trafikkløsninger 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 2022 til 2033 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 utbygd så mye bra er gjennomført og undervegs, men mange strekninger gjenstår også. Det er spesielt noen 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 ny idrettshall.*

## Vedlikehold

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

## Utvikling

- Være en pådriver for å få satt i gang regulering av flere gang og sykkelveger. I KMT-møte 09.05.2023 ba KMT kommunedirektøren ta inn punkt om gang- og sykkelveger som en del av trafiksikkerhetsplanen. Der ba KMT om at allerede ferdigregulerte gang- og sykkelveger prioriteres og søkes finansiert. I neste trinn bør det sees på mangler når det gjelder gang- og sykkelveger i sentrum.

## 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 CO<sub>2</sub>. 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 fylkesvegene Spælavegen, Storlidalsvegen, Nerskogvegen. De fleste elgpåkjørslene 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.

Tabellene nedenfor viser antall påkjørsler av elg, hjort og rådyr i perioden 2010 – 2022.

##### 4.5.1 Påkjørt av motorkjøretøy

Årstall	Elg	Hjort	Rådyr	Sum
2010	10	4	15	29
2011	7	2	13	22
2012	6	0	11	17
2013	9	6	9	24
2014	3	3	8	14
2015	3	4	14	21
2016	9	3	26	38
2017	13	4	30	47
2018	10	2	15	27
2019	17	5	40	62
2020	12	3	35	50
2021	7	7	55	69
2022	11	3	49	63

##### 4.5.2 Påkjørt av tog

Årstall	Elg	Hjort	Rådyr	Sum
2010	9	1	0	10
2011	7	0	2	9
2012	5	0	0	5
2013	2	0	0	2
2014	2	0	2	4
2015	1	0	3	4
2016	4	3	1	8
2017	4	1	4	9
2018	1	2	7	10
2019	4	3	6	13
2020	11	7	3	21
2021	2	4	4	10
2022	6	5	15	26

De store variasjonene i antall påkjørte rådyr skyldes svingninger i bestanden og ulike snømengder om vinteren.

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 bør vurderes :**

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. Våren 2023 er det ryddet mye langs E6-nord.
2. Speil som plasseres slik at de reflekterer lys fra passerende biler, jfr. forsøksprosjekt ved Krokan. Det er uklart om dette har effekt. Finansieres ved bruk av kommunens lokale viltfond. Må skje etter tillatelse fra Statens vegvesen.
3. Det skal søkes SVV om skilting av viltfare i henhold til forsøk ved E10, Skånland Kommune, Troms.

[Statens vegvesen har utarbeidet en rapport der de har forsøkt å redusere antall viltpåkjørsler fra forsøk gjort i perioden 2014-2021.](#)

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 fra forbudet mot fóring av vilt, slik at vinterfóring kan gjennomføres. Søknaden sendes av Oppdal kommune. Det praktiske arbeidet utføres av utmarkslaget med tilskudd fra Oppdal kommunes lokale viltfond.

Oversikt over påkjørt vilt finnes på Hjorteviltregisteret under menyen Fallvilt, se [www.hjorteviltregisteret.no](http://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 veger 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 henholdsvis for kommunale veger, fylkesveger og E6 og Rv70. Foreslåtte tiltak på fylkesveger, 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. klassetrinn) skal ha høyest prioritet for utbygging av gang- og sykkelveg, belysning og andre sikringstiltak.

Prioriteringen av tiltak kanaliseres langs utvalgte vegstrekninger fra de ulike boligområdene til skolene.



*Høgmo barnehage gjennomfører sykkelopplæring.*

## 4.8 Prioritering av fysiske tiltak

Tiltakene i tabellene under er satt opp i prioritert rekkefølge for hver kategori:

### 4.8.1 Kommunale gang- og sykkelveger

4.8.1	Kommunale gang- og sykkelveger (GSV)			
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak	Merknad
1	Morkelvegen/Kremlevegen under jernbane og E6 til sentrum	300 m	Bygging av overgang eller kulvert	
2	Kremlevegen/Riskevegen		Skilte gangvegen.	
3	Bjørkmovegen		Etablere fortau langs Bjørkmovegen	Fortau vil bli etablert i en strekning på 120 m i forbindelse med omregulering av barnehagetomt til boligtomter.
4	Aunevegen	185 m	Etablere fortau fra Bjerkevegen til Inge Krokanns veg	
5	Gorsetråket	1 km	Etablere gsv med belysning	
6	Krysset Kåsenvn. – Industrivn. til fritidsparken	2 km	Etablere gsv med belysning	
7	Blødighaug – Vollan skole	2 km	Etablere ny GSV fra Krossvegen til Vollan skole + gatelys på GSV fra Blødighaug	
8	Bak Prøven bil, fra Ola Setroms veg til Inge Krokanns veg	150 m	Vil legge til rette for en elvepromenade fra sørøst-siden av Ola Setroms veg til GSV langs Inge Krokanns veg	
9	Høgmovegen		Gangfelt/fartsdempende tiltak i Høgmovegen ved Høgvangpark	Det er allerede etablert fartshumper i Høgmovegen. Det er tillatt å krysse vegen selv om det ikke er etablert gangfelt.
10	Skilting av gangfelt i sentrum		Mange gangfelt mangler skilt	Ikke krav om skilting i sentrumsområder



#### 4.8.2 Kommunale veger

4.8.2	Øvrige tiltak kommunale veger			
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak	
1	Bakerivegen		Det er mye gjennomgangstrafikk i Bakerivegen. Veggen bør stenges med bom ved brua.	
2	Sentrum		Fjern høye fortauskanter og øvrige terskler i sentrum. Vurderes i sentrumsprosjektet.	
3	Gatebelysning: Sildrevegen, Høgmovegen, Soleivegen, Krokusvegen, Røtveivegen, gsv fra Aunevegen til Mellomvegen, Lønset fra butikk og vestover samt gatelys langs gang- og sykkelvegen mellom nedkjøring Eventyrstigen og skolen på Driva		Belyse strekninger som benyttes som skoleveger	Det vil bli etablert 9 lyspunkt i Sildrevegen i 2023.
4	Krysset Aunevegen/Bjerkevegen		Stenge innkjørsel til Oppdalshallen pga. snarveg/ skoleveg bak Oppdalshallen	Mulighetsstudie for sentrum ønsker en snarveg gjennom Oppdalshallen og OMM.
5	Inge Krokanns veg		Breddeutvidelse av fortau mellom Russervegene	
6	Inge Krokanns veg		Sikringstiltak for alle skolebarn som ferdes langs Inge Krokanns veg. Etter omlegging av E6 har trafikken økt betydelig langs Inge Krokanns veg. Dette merkes godt i skoletrafikk-rushet, når skolebarn til fots og sykkel møter privatbiltrafikk, skolebusser og anleggstrafikk. Det er uoversiktlig og lite tilrettelagt for våre myke trafikanter. Spesielt krysset ved Kiwi – her kan skolebarna møte uttrykingskjøretøy fra ambulanse- og brannstasjon i tillegg til vanlig trafikk. FAU Aune Barneskole ønsker sikringstiltak langs hele Inge Krokanns veg hvor skolebarn ferdes.	
7	Industrivegen Nord		Etablere to gangfelt med fartshumper ved Morkelvegen og Rødskrubbvegen.	
8	Vollan skole		Sette opp autovern i svingen ovenfor skolen	

9	Kjerkvegen/Gardåvegen		Manglende taxiholdeplasser i Vangslia/Stølen. Pr i dag finnes det ikke noe slikt i anlegget. Gjennom vinteren er det mye trafikk i anlegget, noe som gjør det vanskelig å hente kunder for taxier, minibusser, skibuss og Storbusser.	
10	Løkkjvegen	1 km	Ønsker redusert hastighet fra 80 til 60	
11	Dr. Nissens veg		Beboer i Dr. Nissens veg er svært sjenert av trafikken i vegen. Særlig strekningen fra nr. 1 til nr. 5. Denne er for smal til at to biler kan møtes og beboer har daglig biler inn i sin innkjørsel som venter på møtende biler. Hjemmetjenesten i kommunen bruker denne vegen i stedet for Skogvegen sikkert på grunn av fartshumpene der. Store Tinebiler kjører også her. Det støver noe forferdelig da vi ikke får asfalt på denne vegen. Beboer ønsker å få denne strekningen enveiskjørt. Bare trafikk nedover da bilene kjører litt penere nedover enn oppover. Kanskje det er et håp om at bilistene skjønner at Skogvegen er sykehjemsvei og ikke Dr. Nissens veg.	
12	Holdavegen		Det er behov for å etablere to stk. møteplasser for buss i Holdavegen.	
13	Aunevegen		Etablere fartshump ved Røddesnesvegen	
14	Blødighaug		Etablere fartshumper	
15	Lønsetvegen		Ønsker redusert hastighet i Lønsetvegen.	

16	Lønsetvegen	Steng Lønsetvegen mot vest.	John Torve: Lønsetvegen kan ikke stenges før det skjer utbedringer i det andre krysset på Lønsetvegen mot RV70 retning Oppdal. Dette krysset er i dag meget trafikkfarlig. Innkjøring mot Oppdal skjer i oppoverbakke og sikten mot Sunndalsøra er begrenset pga altfor mye skog helt inntil vegsone. Hvis vegen mot Sunndalsøra blir stengt må vi benytte krysset lengst mot Oppdal når vi også kommer fra Sunndalsøra. Her er det en slakk kurve for ei bru i nedoverbakke, når du først når krysset blir du stående midt i mellom oppover og nedoverbakke. Om det da kommer bil fra Oppdal samtidig og du må stå å vente for å komme over og det i tenkt tilfelle kommer trailer bak så har traileren ingen mulighet til å hverken stoppe eller komme unna på annet vis, da fartsgrensen er 80 km. Det må da kreves at det blir utbygd en forbikjøringsrampe på utsiden av RV70, se vedlagte kart, samt mye skogrydding i området, og belysning slik at det vises at det er et vegkryss. Noe som forøvrig burde vært på plass for lenge siden. Er tilgjengelig for spørsmål og gjerne befarig.
17	Bjørkmovegen	Innkjøring Biltema fra Bjørkmovegen: Siden parkeringen er så stor og det ikkje står noen skilt trur sjåfører at dei har forkjørsrett. Noe som har resultert i ganske mange nesten ulykket siden Biltema har åpnet.	
18	Fiolvegen	Oppsitter ønsker at Fiolvegen blir sperret med bom ved Soleivegen. På denne måten vil kjørende fra Roseringen ikke kunne kjøre via Konvallvegen (unngår fartshumper). I tillegg vil det da kanskje bli mindre trafikk i Sildrevegen?	

19	Lyngvegen		Oppsittere ønsker at det etableres gatelys i Lyngvegen . Ca. 100m/3 master. Dette er en kommunal grusveg, tidvis meget ujevn og i et meget mørkt område. Vegen benyttes mye av skolebarn som en snarvei ifra Gamle Kongeveg.	
20	Russervegen/Inge Krokanns veg		Vegen som kommer fra Russervegen inn på Inge Krokanns veg ved Nyvold er det nesten ingen som veit om, og de som kjører der har som oftest alt for stor fart til å kunne stoppe når de oppdager ein bil der.	
21	Røddesnesvegen		Skilte vegen enveiskjørt da den er for smal. Mange bilister kjører Røddesnesvegen/Dr. Nissens veg for å slippe fartshumpene i Skogvegen. I tillegg er det mange skoleelever til og fra skolen i området. På den måten vil mye av trafikken henvises til Skogvegen.	
22	Slepphaugråket		Vurder opphøyd gangfelt i krysset Slepphaugråket/Museumsvegen	Dette tiltaket har tidligere vært vurdert av trafikksikkerhetsgruppa. Den kom da fram til at gangfelt der kan medføre at myke trafikanter kan føle seg uødelig når de krysser Slepphaugråket. Hastigheten i området er 30 km/t. I tillegg er både Museumsvegen og Slepphaugråket belyst. Begge vegene har i tillegg fartshumper.
23	Flerbruksgate		Stenge flerbruksgate nord for biltrafikk og parkering. Dersom dette gjennomføres bør det vurderes å åpne Husasmuget for trafikk mot vest. Samtidig bør det vurderes å erstatte p-plasser med nye. Området foran mathallen kan vurdere som p-plass. Ved behov kan p-plassen benyttes til torghandel etc.	KMT ser på dette i forbindelse med sentrumsprosjekt.
24	Flerbruksgate/Skifer Park		Stadig økende gjennomkjøring mellom Skifer Park og Mathallen er ikke ønsket. Bør vurderes å stenges.	Grunneier vurderer å sette opp bom.

#### 4.8.3 Gang- og sykkelveger langs fylkesveger

4.8.3	Fylkeskommunale gang- og sykkelveger			
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak	
1	Nerskogvegen, fra Midtbygda oppvekstsenter til Vognill og Myran boligfelt	540 m til Vognill. 380 m fra Vognill til Myran	<p>Etablere gangveg fra to boligområder: Myran og Vognill (Til sammen 73 boenheter) fram til RV70. Samarbeidsutvalget ved Midtbygda oppvekstsenter understreker viktigheten av at gang og sykkelveg langs Nerskogvegen frem til Vognill og Myran boligfelt blir etablert så snart som mulig. Det er Oppdal kommune som har godkjent boligfeltene og lagt til rette gjennom det til etablering av boligområder. Med oppvekstsenteret og nærmiljøanlegg i gangavstand bør det legges til rette for at myke trafikanter kan komme seg sikkert til og fra både i åpningstiden til oppvekstsenteret og på fritiden. Vi minner om at fylkeskommunen på befaring i 2022 sammen med ordfører utfordret kommunen til å regulere ferdig denne strekningen. Det forventes derfor fra samarbeidsutvalget sin side at kommunen initierer å få på plass denne særdeles viktige strekningen for å sikre barn og unge.</p> <p>Før dette er på plass må det sikres trygge krysninger over Nerskogvegen i forbindelse med boligfelt og oppvekstsenteret.</p>	

2	Vikavegen/Fv6518 Soleivegen – avkj. Hestesportsenter	1,4 km	Forlenge GSV. Det er ønske om sammenhengende opplyst gang- og sykkelveg i Vikavegen fra eksisterende gang- og sykkelveg og frem til hestesportsenteret. Det er mye tungtrafikk i området da det både er masseuttak og Miljøstasjon i området. Det er økende trafikk av myke trafikanter. Både skoleelever, fritidsinnbyggere og fastboende bruker vegen i økende grad. På ettermiddag/kveld er vegen mye brukt av myke trafikanter bl.a. til og fra Hestesportssenteret.
3	Fra krysset Aunevegen – Gml. Kongeveg til krysset Gml. Kongeveg – RV70	700 m	Forlenge fortau med belysning
4	Nerskogvegen, fra Myran boligfelt til Hindsetgrenda	1 km	Videre utbygging av GSV langs området med spredt bebyggelse.
5	Storlidalsvn./ Fv6514 Lønset - Vindal	1,9 km	Etablere GSV. Jevn stigning og svingete. Ekstra helgetrafikk, spesielt på vinteren
6	Gamle Kongeveg, Slepphaugraket – RV 70		Etablere manglende gsv med belysning

#### 4.8.4 Øvrige tiltak på/langs fylkesveger

4.8.4	Øvrige tiltak fylkesveger		
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak
1	Krysset Ola Setroms veg ved Sagtunet		Vurdere utforminga av krysset mht. trafiksikkerheten.
2	Gangfelt ved Nestuggu/Slepphaugen boligfelt over Gamle Kongeveg.		Etablere opphøyd gangfelt over Gamle Kongeveg til fortauet, samt etablere lys.
3	Butikk ved Lønset		Der er det ingen holdeplass, og bussen stopper halvveis inne i krysset i retning Storlidalen på ettermiddagen. Spesielt om vinteren kan det være mye snø som utgjør dårlig sikt (og plass) og isete veg hvor det er lett å skli.
4	Opplyst, opphøyd gangfelt ved krysset Bjerkevegen/Gamle Kongeveg		Nedenfor Hovdin Gard er det behov for opplyst, opphøyd gangfelt over Gamle Kongeveg.

#### 4.8.5 Gang- og sykkelveg langs E6 og RV70

4.8.5	GSV langs Rv 70 og E6		
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak
1	Sammenhengende GSV E6 Engan –Driva.	2,9 km	GSV
2	Rv70 Festa - Brudalen	3,8 km	Etter vedtak i K-styret 26.04.18 skal SVV utarbeide reg.plan for kjøreveg og GSV. Pågår
3	Langs E6 fra Smivegen forbi Europris, Møbelringen og til eksisterende GSV ved Skyss-stasjon.	220 m	Gir sammenhengende GSV i dette området
4	E6 mellom YX og Slepphaugråket		Fortsettelse av gangveg fra YX til Slepphaugråket. Tiltaket ligger inne i reguleringsplan.
5	E6 IMI Stølen - Halsetløkka	1,3 km	GSV samt gatelys
6	Halsetløkka - Fagerhaug	8,5 km	GSV samt gatelys
7	Lønsetvegen		Ønsker belyst avkjøring i krysset Rv70/avkjøring til Lønset. Ønsker også skogrydding for bedret sikt i dette krysset.

8	Rv70	Belysning langs gang og sykkelveg langs Rv70. Vi håper disse punktene opprettholdes i ny plan og at kommunen prioriterer disse punktene da det er sikkerheten til barn og unge det handler om.	Gatelys ble etablert fra Nerskogvegen til oppvekstsenteret i 2022.
9	Sunndalsvegen 779	Det er behov for mulighet til å krysse Rv70 for å komme fra privat innkjørsel til gang- og sykkelveg på motsatt side av Rv70, ved Sunndalsvegen 779. Det som trengs er ei stikkrenne samt grus for å fylle opp grøfta.	
10a	GSV Engan - Driva	I gjeldende Trafikksikkerhetsplan for Oppdal 2019 – 2022, E6 og riksveger, er: Prioritet 1: Gang- og sykkelveg Oppdal sentrum - Engan. Langs E6 på strekninga Oppdal sentrum – Vinstra bru ble gang- og sykkelvegen Hevle – Vinstra bru ferdig i 2020. Strekninga Vinstra bru – Driva sentrum med kulvert under E6 ble ferdig sensommeren 2022. Dermed er det sammenhengende g-/s-veg Oppdal sentrum - Driva sør (Texaco gml. bensinstasjon). Men strekningen Driva sør – Engan langs E6 mangler fortsatt. Gjeldende Trafikksikkerhetsplan for Oppdal Kommune peker på Trafikksikker skoleveg/trygge soner, med utgangspunkt i skyssgrensene, 2km for 1.klasse/4km for 2.-10. klasse. Ved ferdigstilling av g-/s-veg Oppdal sentrum – Driva sør, vil skolevegen i forbindelse med Drivdalen Oppvekstsenter få sikker skoleveg over 4km mot nord, men bare 1km mot sør. Dermed mangler 3 km mot sør, dvs. omlag den strekningen som er nevnt ovenfor som del av prioritet 1 i Trafikksikkerhetsplan 2019 – 2022, Oppdal sentrum – Engan. Trafikksikkerhetsutvalget for Drivdalen/OASE i Drivdalen viser til ovennevnte og forutsetter at gjenstående del av sammenhengende g-/s-veg på hele strekningen langs E6 Engan - Oppdal sentrum, beholdes som prioritet 1 i Trafikksikkerhetsplanen for Oppdal Kommune 2023-2026. Vi har drøftet dagens situasjon og ser fortsatt at det på strekninga Driva sør (gml. Texaco/Nordistu) – Engan er nødvendig med g-/s-veg for å sikre skolebarnas (2. – 10. kl.) rett til trygg skoleveg innen en avstand på 4km fra skolen. Vi ser utfordringene med å bygge g-/s-veg gjennom Rislisingene. Et alternativ her kan være å benytte gml. Kongeveg fra Brekka og ned til Gottesvegen, og så opp denne, pluss sikret kryssing av E6 her. I tillegg kreves ca. 100m g-/s-veg mellom Brekka og Svaan (gml. Riksveg 50).	



10b		<p>Vi ser også at det på strekninga gml. Texaco/Nordistu – Rislia (Gottesvegen) er størst behov for snarlig gang/sysselveg (ca. 1,8km). Her er det nylig tilflyttet familier med barn som i dag har sikkerhetsskys. For ovennevnte og også nedenstående utfordringer, må det tas med at biltrafikken på E6 har høy tetthet og har vært sterkt stigende i de senere år. Slik det er nå, er det forbundet med livsfare å gå etter E6 sjøl om det er hhv. 60 og 70km grense. Respekten for nedsatt fartsgrense når en kommer fra sør fra Drivdalen og Dovrefjell med høy fart, er liten. Det samme kan sies om de som kommer fra nord og gasser på etter 50kmsonen. Gjennomsnittlig sesongdøgntrafikk på E6 i sommer 2022 (juni-august) på målepunkt Grønbakken, var 4467 kjøretøy/døgn. I 2012 var den: 3485 og i 2017: 3982. Dvs. ei vesentlig trafikkøkning i de senere år. På strekningen Driva – Engan er det en god del trafikk i tillegg (beboere Engan, samt til/fra virksomheten i skiferindustrien). Også års døgntrafikken på Grønbakken viser ei tilsvarende økning. I 2021: 2376, i 2017: 2066 og i 2012: 1799 kjøretøy/døgn. Nedenstående forhold må også nevnes: 1. Vi er kjent med at Prosjektet «Kongevegen over Dovrefjell. Fra Dovre kirke til Oppdal kirke» for tiden arbeider bl.a. med trase for strekninga Engan – Lo. Etter foreløpig plan vil den gå ned den gamle Kongevegen fra Brekka til Gottesvegen. Deretter opp Gottesvegen til E6. Så langs/på E6 (ca. 400m) til Rislivegen og opp denne. Det er derfor klart at en g-/s-veg langs E6 på strekninga Gottesvegen – Rislivegen, vil være et løft mht. trafiksikkerhet for de som i framtida vil vandre den gamle Kongevegen. 2.</p>
10c		<p>Pilegrimsleden over Dovrefjell arbeider også for tiden med en alternativ trase gjennom Drivdalen. Denne traséen er tenkt å kunne utvide sesongene (vår-høst) for Pilegrimsvandrerne. Planen for denne er å følge «Kongevegtraseen» Engan – Rislivegen med de samme trafiksikkerhetsutfordringene langs E6. 3. Drivdalen il. har merket flere turløyper langs Driva elv mellom Gottesbrua og Sætrum. En gang/sysselveg langs E6 mellom Driva sør/Nordistu og Gottesvegen vil utvide dette tilbudet på en meget god måte. Et tilbud som ikke bare er for beboerne i Drivdalen, men alle som i dag nytter g-/svegen fra Oppdal sentrum. Trafiksikkerhetsutvalget i Drivdalen viser til ovenstående og henstiller til Oppdal Kommune om å be Statens Vegvesen om snarest å starte arbeidet med reguleringsplan for gang- og sysselveg på strekninga Driva sør/gml. Texaco – Gottesvegen langs E6. I dagens økonomiske situasjon kan det bli behov for å starte opp «nødsarbeid» på fhv. kort varsel. Da er det viktig at planer ligger ferdige.</p>

11	Reasfaltering av gang- og sykkelveg langs RV70, spesielt ved Vekve.	Merknad: Dette er gjennomført høsten 2023.
12	Etablere gang- og sykkelveg langs E6 mellom Fagerhaug og nordover mot Holdavegen.	

#### 4.8.6 Øvrige tiltak på/langs E6 og Rv70

4.8.6	Øvrige tiltak Rv70 og E6			
Prioritet	Strekning - område	Lengde	Tiltak	
1	E6 Driva		Utfordrende å krysse E6 for de som ikke kan bruke den nye kulverten.	Plankontoret er satt på saken og vegvesenet er informert.
2	E6 ved Slepphaugraket		Gangfelt over E6	

3	Rv70 ved Festa		Redusere hastighet fra 70 til 60 km/t. Etablere belyst gangfelt ved østgående bussholdeplass	
4	GSV fra Bjørkmosvingen – IMI Stølen		Belysning langs GSV	
5	Rv 70 ved Berghallen		Belysning samt redusert hastighet til 50 km/t	
6	GSV Rv70		Belysning langs hele gsv	
7	E6 Fagerhaug		Redusere fartsgrense fra 60 til 50. Tidligere avklart fra Vegvesenet som uaktuelt.	SVV skulle gjennomføre ny trafikkteiling.
8	E6 Fagerhaug		Manglende skilting av bussholdeplass. Manglende belysning av bussholdeplass. Manglende bussholdeplass nordgående. Fjerne avkjøring til Løkkjvegen fra bussholdeplass.	SVV 9.2.2023: Vegvesenet har fortsatt utfordringer med kapasitet på vegplanlegging dessverre. I og med at tiltaket pr i dag ikke er prioritert med midler i vår gjennomføringsplan, blir det ikke prioritert først hos våre planleggere. Men jeg skal fortsette å purre på. Vår seksjon har i dag sendt inn tiltaksark for prosjektet (vedlagt), i håp om å kunne skaffe nødvendige midler til gjennomføring.
9	Rv70 ved Dørumgrenda		Etabler busslomme	
10	Rv70 ved Bøahaugen (Festa-Lønset)		Etabler busslomme	
11	Rv70/Fv513 Horvli holdeplass		Etabler busslomme vestgående. Her er det 80-sone.	
12	E6 - Drivdalen ved Rislia		Skilt på oversiden av veien. Ny busslomme på nedsiden.	
13	E6 - Drivdalen ved Loe/Knausen		Ny busslomme på begge sider av veien	
14	E6 - Drivdalen ved Skifersæteren		Legge til rette for adkomst fra undergang til vegkant	
15	E6 - Drivdalen ved oppvekstsenteret		Det er dårlig sikt ved inn- og utkjøring fra busslommen.	
16	E6 Fagerhaug		Manglende gangfelt	
17	Rv70/Aunevegen		Snarvei til kulturhuset fra Aunevegen	Usikkert om Vegvesenet tillater gangfelt over RV70. Også usikkert om villaeiere tillater gjennomgang.
18	Rv70 ved Røtveivegen/Bakkevegen		Ved Røtveivegen krysser myke trafikanter Rv70 i stedet for å følge GSV under Rv70.	

#### 4.8.7 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.

4.8.7	Stier og snarveger i sentrum			
Prioritet	Strekning - område	Lengde		
1	Krux		Snarveg fra gangfelt ved Krux/Domus til Aunasenteret.	
2	Kløvervegen og Oldervegen	60 m	Etablere snarveg som er anvendelig av rullestol, rullator og barnevogn.	
2	Fra Russervegen på etablert sti mellom OMDS og løpebanen til hjørnet ved Oppdal treningssenter	170 m	Etablere sti	
3	Vinkelvegen – Gamle Kongeveg		Snarveg etableres	
4	Sti langs Ålma fra den gamle brua langs Vikavegen opp til den nye gangbrua ved Øyen gård		Vurderes i forbindelse med revidering av kommuneplan	
5	Forlengelse av tursti og skiløype fra sentrum til Kåsen		Fra torget 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.	