



FROSTA KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2019 – 2027



Foto: Anders Vinje / Frostingen

1	Forord
2	Sammendrag
3	Innledning
	3.1 Historikk
	3.2 Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid
	3.3 Bidragsyttere
4	Nasjonale og regionale føringer for trafikksikkerhetsarbeidet
	4.1 Meld. St. 40 (2015–2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
	4.2 Nasjonal transportplan
	7.2.1 Barnas transportplan
	4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018 – 2021
	4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet – Regional folkehelseplan
	4.5 Regional transportplan / fylkets trafikksikkerhetsplan
	4.6 Trafikksikker Kommune
5	Ulykkessituasjonen / –utviklingen i Frosta kommune
	5.1 Trafikale utfordringer
	5.2 Analyse av ulykkene
6	Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Frosta kommune
	6.1 Målsettinger
	6.2 Strategier
7	Kommunale tiltak
	7.1 Risikoadferd i trafikken
	7.1.1 Fart,
	7.1.2 Rus
	7.1.3 Bilbeltebruk
	7.2 Befolkningsgrupper (barn, ungdom, eldre og funksjonshemmede)
	7.2.1 Barn
	7.2.2 Ungdom og unge førere
	7.2.3 Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
	7.3 Trafikantgrupper/kjøretøygrupper (gående, syklende, mc og moped, tunge kjøretøy)
	7.3.1 Gående og syklende,
	7.3.2 Motorsykel og moped
	7.4 Systematisk trafikksikkerhetsarbeid i offentlig og privat sektor
	7.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak
8	Tiltaksplan

9	Økonomi
10	Evaluering / Rullering
11	Vedlegg

1. FORORD

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 transporttjenester. 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.

Trafiksikkerhetsplanen 2019 – 2027 vil danne grunnlaget for videreføring av trafiksikkerhetsarbeidet i Frosta kommune. Planen varighet går over to politiske valgperioder hvor trafiksikkerhetsutvalget fremmer jevnlig revideringer av tiltakslisten.

Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelseiltak. Trafiksikkerhetsplanen har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen. En trafikkulykke er først og fremst tragisk for de involverte, men har også store økonomiske konsekvenser for samfunnet.

Folkehelseloven og trafiksikkerhet

- Folkehelseloven pålegger kommunen å jobbe systematisk og tverrfaglig med bl.a. ulykkesforebyggende arbeid – inklusive trafikkulykker (uavhengig hvor de skader seg)
- Trafikkskader er de største helsetrusselen for barn og ungdom
- Trafikkulykker er en av de største «forbrukere» av helseressurser i Norge

Forvaltningsreformen

- Kommunene må ta et langt større ansvar for rehabilitering av trafikkskadde enn tidligere. Når en Frosting havner på sykehus må kommunen i større grad "ta regningen".

Utfordringen for det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet er å få satt temaet på den politiske dagsorden. Det er viktig å sikre at trafiksikkerhetsplanen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført.

2. SAMMENDRAG

Styringsgruppa for arbeidet med trafiksikkerhetsplanen har bestått av medlemmer fra Komite Utvikling i tillegg til saksbehandler.

Målet vårt er at Frosta skal bli en «trafikksikker kommune» og da må vi ha en plan som legger føringer for hvordan kommunen skal jobbe med trafikksikkerhet. Vi har hatt møter jevnlig og har tatt imot innspill fra privatpersoner og aktører som lastebilforeningen, trygg trafikk, politiet og skole/barnehage.

Godt oppmøte på det åpne møtet vi hadde, og der fikk vi mange gode innspill. Vi har valgt å lage en plan som skal være gjennomførbar, og ønsker at det nye trafikksikkerhetsutvalget skal bruke planen aktivt og evaluere nye tiltak ved behov. Mange av innspillene vi har fått gjelder FV753, og de tar vi med oss inn i reguleringsplanen. Vi håper at det kan lages en generalplan for FV753 da dette er den veien som er viktigst for ferdsel til/fra Frosta.

3. INNLEDNING

3.1 HISTORIKK

Denne planen er nr. tre i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Frosta kommune. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette er langt på vei oppnådd. De største utfordringene har vært forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av ikke-fysiske tiltak.

Under utarbeidelsen av Frosta kommunes trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2018–2021.

3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FROSTA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsarbeidet i Frosta kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2019 – 2027 er tillagt Komite utvikling.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhetsarbeid på veg samt Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsplan ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

Styringsgruppen har også involvert skole og barnehager i det forberedende arbeidet.

Frosta Skole v/ rektor deltok på arbeidsmøtet 25.06.2019 og redegjorde for hva skolen gjør med trafiksikkerhetsarbeid i dag:

- Trafikalt grunnkurs som valgfag de årene skolen har kvalifisert personell tilgjengelig
- Utdeling av refleksvester til 1. trinn
- Arrangement med Lastebileierforeningen (fokus på blindsoner)
- Får trafikkopplæringsmateriell og refleksvester fra Trafikkland Norge.

Innspill til trafiksikkerhetsplanen:

- Ny Busslomme fungerer bra, men det mangler en gangsti fra Fylkesvegen og inn mot gangareale i selve busslomma. Skulle dette egentlig vært med i prosjektet?
- Har planer om å merke kjøreretning på parkeringsplass.
- For å bedre trafiksikkerhet i forbindelse med innkjøring til busslomma lages en «stopplinje» opp før innkjøring til buss i busslomme. Ingen skilting, men det skal henstilles til både ansatte og foreldre at denne stopplina overholdes når det er motgående trafikk.
- Gjøre noe med trafikkforholdene mellom skolen og «gammelbanken».
- Gangfelt i kryss mellom Smålandsvegen og Fånesvegen.
- Skolen ønsker å opprette en plan for trafiksikkerhetsopplæring i skolen.
- Endre måten «Gå til skolen» aksjonen gjennomføres. FAU involveres mer i dette arbeidet.

Barnehagene hadde ikke anledning til å delta på arbeidsmøtet, men redegjorde for sitt trafiksikkerhetsarbeid i eposter til styringsgruppen:

«På Solvang og Folkheim barnehage har vi dette temaet på hvert foreldremøte på høsten. Sikring av barn i bil, slå av motoren og hvordan man parkerer er tema vi er innom. Ellers snakker vi direkte med foreldre/ foresatte om trafiksikkerheten er på parkeringsplassen. Må av og til sende ut beskjer for å minne på foreldre/ foresatte. På barnehagene har det vært brukt mye sykling og traktorkjøring, med litt fokus på innføring av trafikkregler. De eldste barna har fått tatt med egne sykler der vi har hatt sykkel dager. Ellers jobbes det med begreper og trafiksikkerhetstiltak gjennomgående hele året, og på hver gang vi er på turer. Refleksvester, gå på rekke og på siden. Tarkus blir også brukt. Mye av dette vil vi fortsette med på Kvamtoppen barnehage – og med en stor parkeringsplass foran barnehagen er det mange muligheter for å bruke den til pedagogisk bruk i tillegg til daglig sikkerhetstiltak.»

«På Borglia har vi tett kontakt med politikontakt Lundemo, han har hatt selekontroll på parkeringa, samt kommet på barnehagen med både uniformert og sivil politibil. I tillegg følger vi nøye med på hvordan trafiksikkerheten er på parkeringsplassen. Har også ringt inn bekymring ang. dette i forhold til trafiksikkerhet. På barnehagen har vi laget ei sykkeløype, hvor det brukes sparkesykler med innføring av trafikkregler. Det pedagogiske opplegget med trafiksikkerhet er ett opplegg fra Trygg trafikk –som heter Tarkus. Barna blir introdusert med opplegget allerede på småbarnsavdeling, men gjennomføres systematisk for førskolebarna. Dette ligger i barnehagens årsplan.

3.3. BIDRAGSYTERE

Styringsgruppen har mottatt innspill til trafikksikkerhetsplanen fra flere hold. En oppfordring i Frostingen ga mange gode innspill, og det ble i mai avholdt et folkemøte der det, i tillegg til flere innbyggere, stilte personer fra:

- Politiet v/Politikontakt
- Trygg Trafikk
- Frosta og Åsen Lastebileierforening
- Næringsforeningen i Værnesregionen

4 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

4.1 MELD. ST. 40 (2015-2016) TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET – SAMORDNING OG ORGANISERING

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drept og hardt skadet stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra Ulykkesundersøkelser.
- Retningslinjer for registrering av vegtrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkesdata

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikanterrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

4.2 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029

Nasjonale mål og hovedområder for innsats

Regjeringen viderefører i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drept og hardt skadet i 2030, Regjeringen vil i planperioden rette innsatsen mot følgende fem hovedområder:

- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

4.2.1 BARNAS TRANSPORTPLAN

Nasjonal transportplan 2018–2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

4.3 NASJONAL TILTAKSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG 2018 – 2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018–2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på *Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029* (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)*, *Strategiplan for polititjeneste på veg 2016–2019*, *Trygg Trafikks strategi 2018–2025*, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikksikkerhetsarbeidet og de syv storbykommunenes trafikksikkerhetsplaner.

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 om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, hvilket innebærer en reduksjon på om lag 60 prosent sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2012–2015.

4.4 FOLKEHELSE OG TRAFIKKSIKKERHET

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2014 2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

4.6 TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Frosta kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som Trafikksikker kommune.

Vedlegg «Veileder til trafikksikker kommune» gir en grundigere innføring i dette konseptet.

5. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I FROSTA KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører selvsagt menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Ulykkeskostnadene beregnet til ca. 24,2 mrd. kr. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta mye av regningen i henhold til forvaltningsreformen. Det lønner seg derfor å forebygge!

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer det også et høyt antall skader på veiene våre som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken (fordi de ikke blir rapportert til politiet). Dette gjelder spesielt for enelykker på sykkel. Fallulykker med fotgjengere regnes ikke som trafikkulykker, og inngår derfor ikke i statistikken.

En kartlegging viser at 2184 syklister fikk behandling bare på Oslo skadelegevakt i 2014, hvorav de aller fleste skjedde i trafikken. Samme år var det offisielle antallet sykkelulykker for hele landet «kun»

555. En tilsvarende kartlegging viser at over 6000 fotgjengere ble behandlet for skader i 2016. Svært mange av skadene skjedde på glatt føre om vinteren og kunne derfor sannsynligvis vært forebygget gjennom bedre vedlikehold på veiene våre, særlig snørydding og strøing.

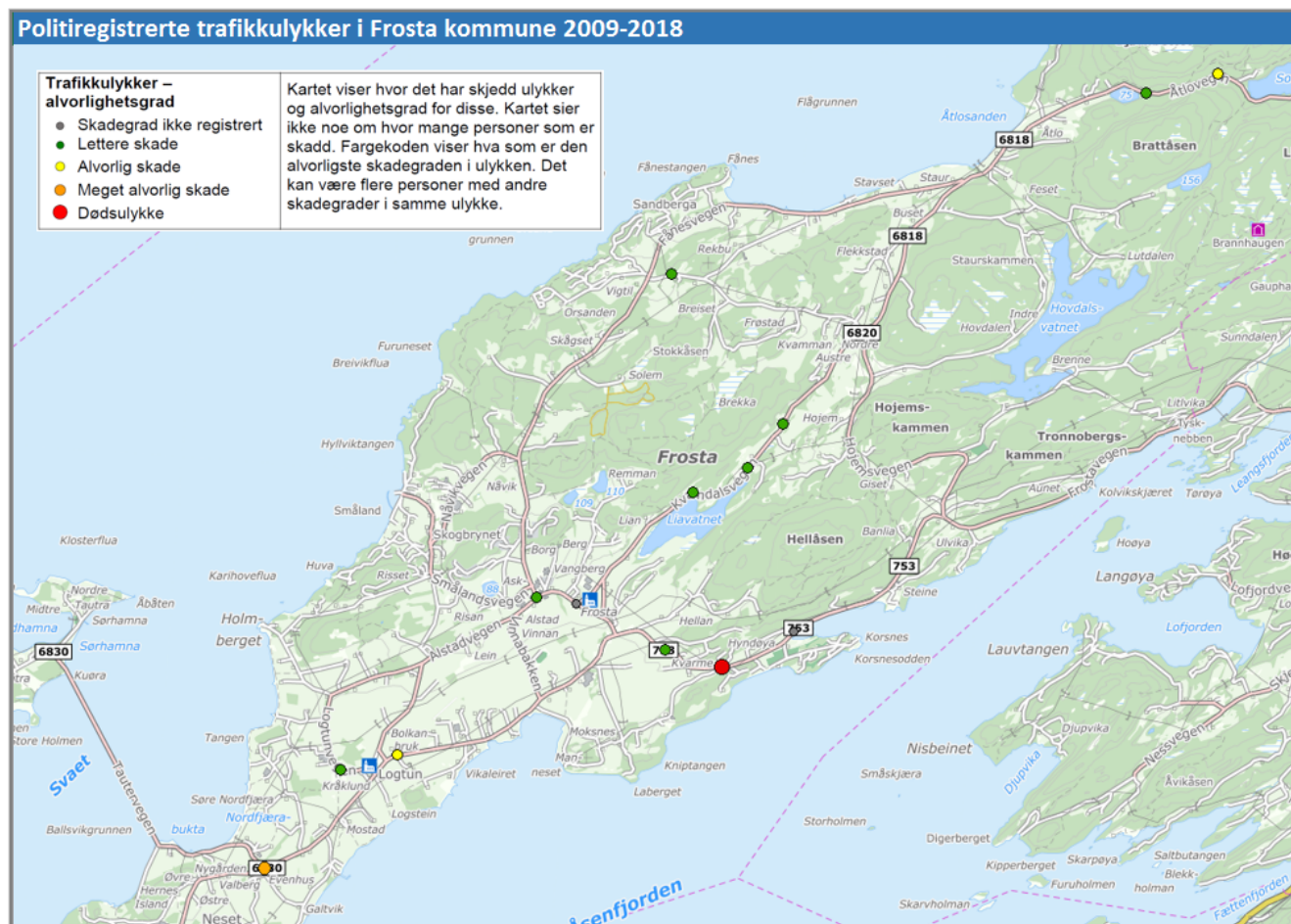
5.1 TRAFIKALE UTFORDRINGER I KOMMUNEN

I Frosta kommune er det få steder eller strekninger som utmerker seg i nevneverdig grad i forhold til en overrepresentasjon av ulykker. Av strekningene hvor det forekommer flest ulykker finner vi de to vegene som forbinder Frosta med omkringliggende kommuner. Det er også verdt å merke seg at det er langt flere ulykker utenfor kommunen hvor frostinger er innblandet enn det er i hjemkommunen. Kart og statistikk i neste avsnitt viser detaljene rundt dette.

Under arbeidet med denne planen har det fremkommet momenter som tyder på at frostingene er mest opptatt av de trafikale utfordringene i sentrum, og spesielt rundt Frosta skole. Flere av de innkomne forslagene til tiltak omhandler nettopp dette.

5.2 ANALYSE AV ULYKKENE

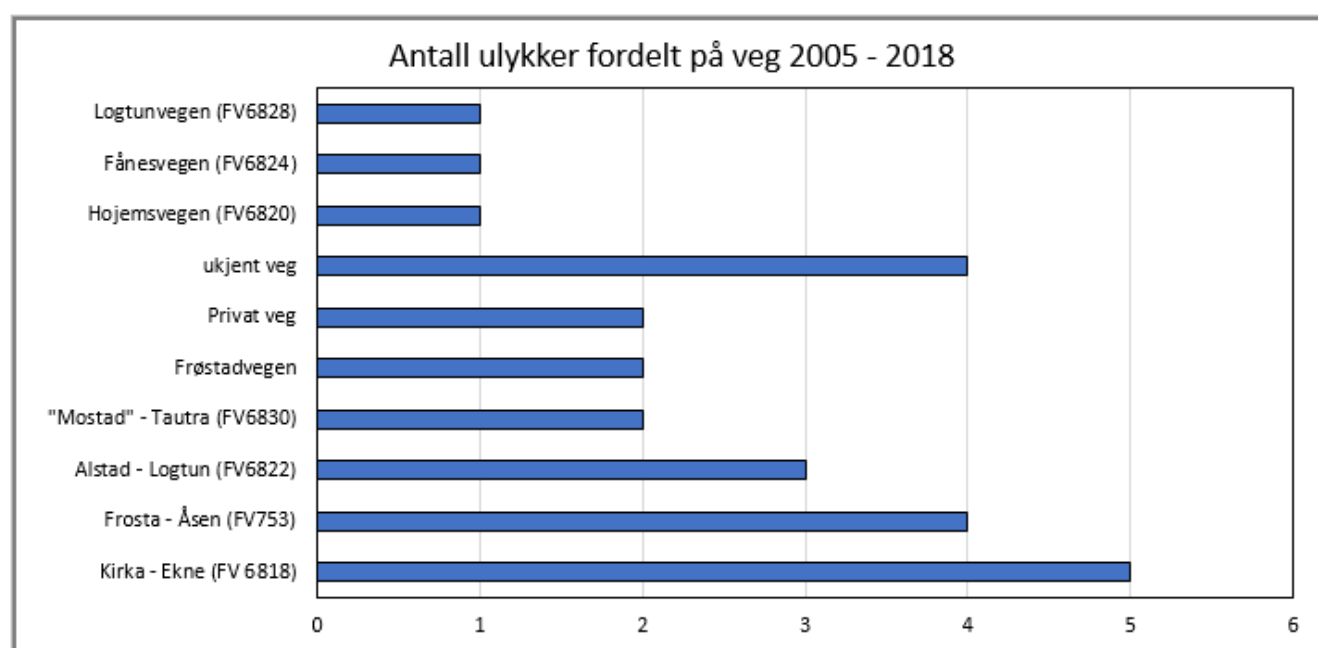
HVOR SKJER ULYKKENE?



I ulykkesregisteret er det registrert 17 ulykker i perioden innenfor kommunegrensene. 14 av disse ulykkene er stedfestet nøyaktig og er med på dette kartet. I de 14 ulykkene som er stedfestet er det 18 enheter innblandet. 9 av disse enhetene er hjemmehørende i Frosta kommune.

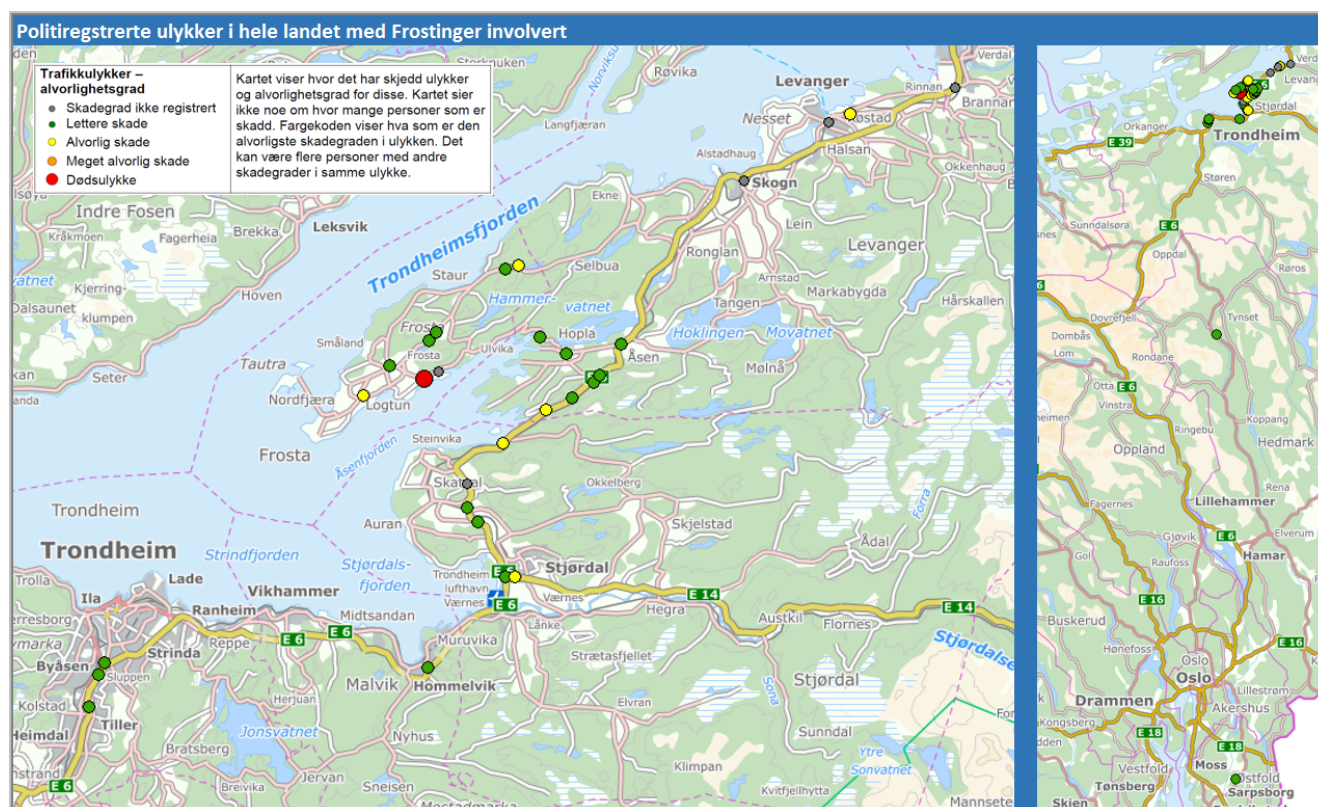
Vi kan med dette som utgangspunkt si at halvparten av de involverte i trafikkulykker i Frosta er fra Frosta – og halvparten kommer fra andre kommuner.

Kartet viser at ulykkene skjer over hele bygda. Det later ikke til at vi har noen steder som er spesielt utsatte med tanke på ulykker, med unntak av de to vegene som fører til/fra Frosta. Diagrammet nedenfor viser antallsfordeling på vegnavn/nr.



I diagrammet ovenfor ser vi at antallet ulykker på RV753 Frosta – Åsen og FV6818 Frosta Kirke – Ekne utgjør totalt 9 av de 25 ulykkene i tidsperioden 2005 – 2018. Dette tilsvarer 36% av det totale antallet ulykker i denne perioden.

ULYKKER MED FROSTINGER UTENFOR HJEMKOMMUNEN



Dette kartet viser alle ulykker i landet der Frostinger er involvert i samme periode. Det viser at Frostinger i mye større grad er involvert i ulykker utenfor kommunen enn i kommunen

På landsbasis er det 31 ulykker der en Frosting er involvert i perioden 2009–2018. 8 av disse ulykkene skjedde i Frosta kommune. 23 ulykker med Frostinger involvert skjedde utenfor kommunegrensene.

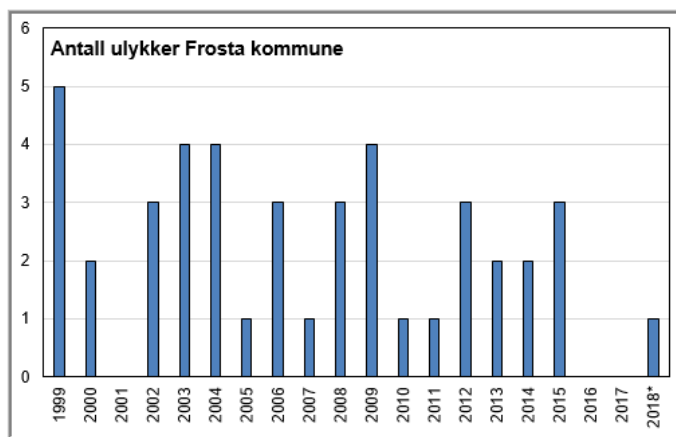
Av alle ulykker der Frostinger er involvert skjer 74 % av ulykkene utenfor kommunens grenser. Disse tallene viser viktigheten av holdningsskapende arbeid i tillegg til lokale tiltak for å få ned ulykkestallene.

POLITIRAPPORTERTE ULYKKER MED PERSONSKADE

Denne statistikken er basert på politirapporterte trafikkulykker. 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.

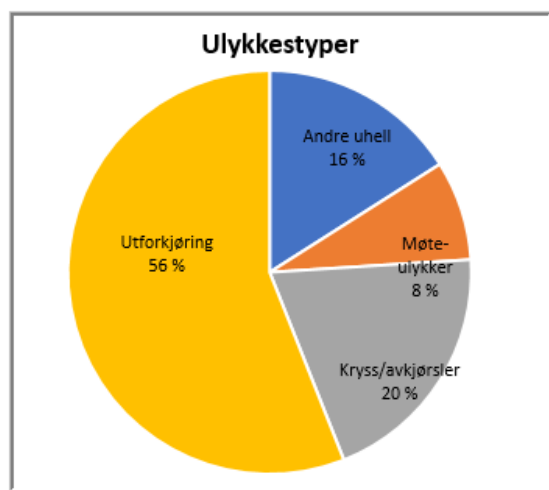
Vi regner med at vi har de fleste ulykker med alvorlige skader. Det er svært god kvalitet på data i de ulykkene som blir registrert. Vi kan også anta at rapporteringsgraden er jevn fra år til år.

	Antall ulykker	Drepte	Drepte/skadde	Drepte/hardt skadde
1999	5	0	5	1
2000	2	0	3	1
2001	0	0	0	0
2002	3	0	5	1
2003	4	0	7	2
2004	4	0	4	1
2005	1	0	3	0
2006	3	0	6	1
2007	1	0	1	0
2008	3	0	4	0
2009	4	0	4	0
2010	1	0	3	0
2011	1	0	1	0
2012	3	1	3	3
2013	2	0	4	1
2014	2	0	2	0
2015	3	0	5	1
2016	0	0	0	0
2017	0	0	0	0
2018*	1	0	3	0
*) foreløpige tall				

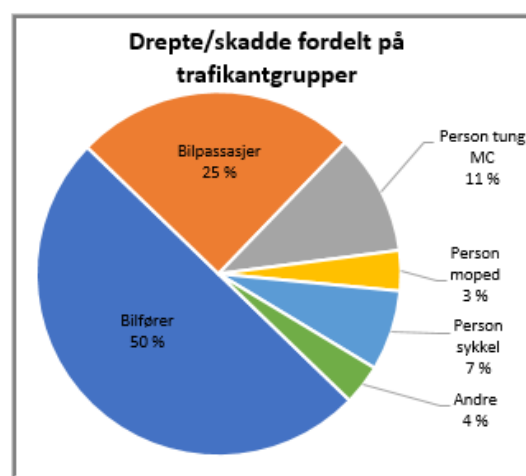
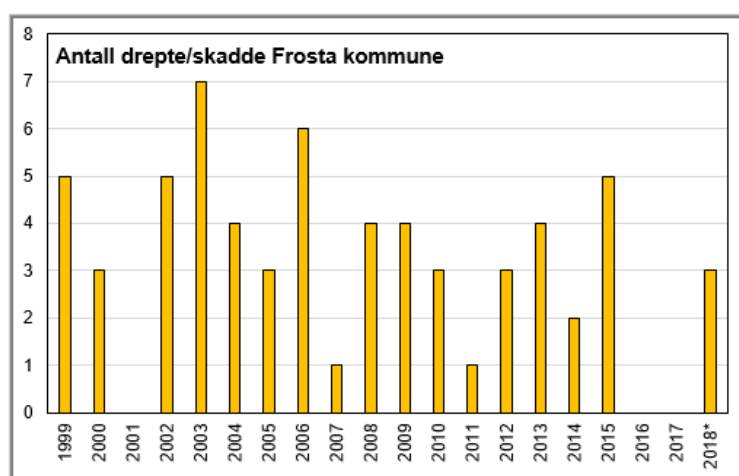


Kommentar til tallene

- Nedgang de siste årene
- 6 drepte/skadde de siste 5 år, mot 11 i den foregående 5-årsperioden



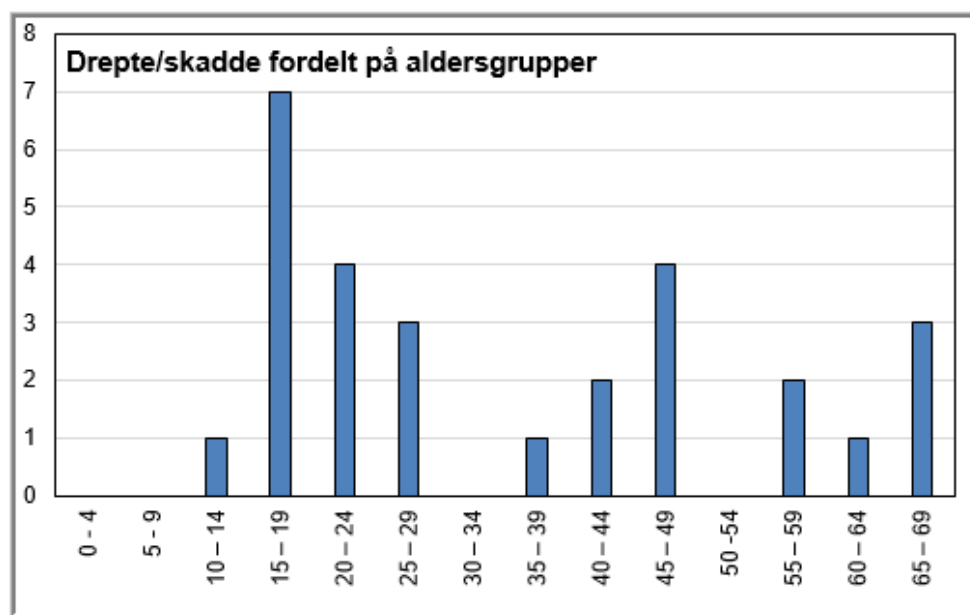
De fleste ulykkene skjer i forbindelse med utforkjøring. Statistikken for hvilken måned ulykkene skjer i viser ikke at det er flere ulykker om vinteren i forhold til sommermånedene. Dette henger trolig sammen med at trafikken øker kraftig på sommeren, da Frosta kommune har svært mange tilreisende på sommerhalvåret.



* foreløpige tall for 2018

I utgangspunktet opereres det med fire skadegrader: drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde. Null-visjonen er en visjon om at vi ikke skal ha noen drepte eller hardt skadde i trafikken. Det vil si at vi skal fokusere på de alvorligste ulykkene. I den forbindelse er “alvorlig skadde” og “meget alvorlig skadde” slått sammen til “hardt skadde”.

Statistikken viser at det i all hovedsak er kjørende med passasjer, og syklende som utgjør de skadde i trafikkulykker på Frosta. Den eneste dødsulykken i utvalgsperioden var en bilfører. I 2016–2017 var det ingen registrerte drepte/skadde, mens i 2018 viser foreløpige tall totalt 3 skadde.



* Denne tabellen er hentet fra vegvesenets ulykkesregister og kan avvike noe fra SSB sine tabeller.

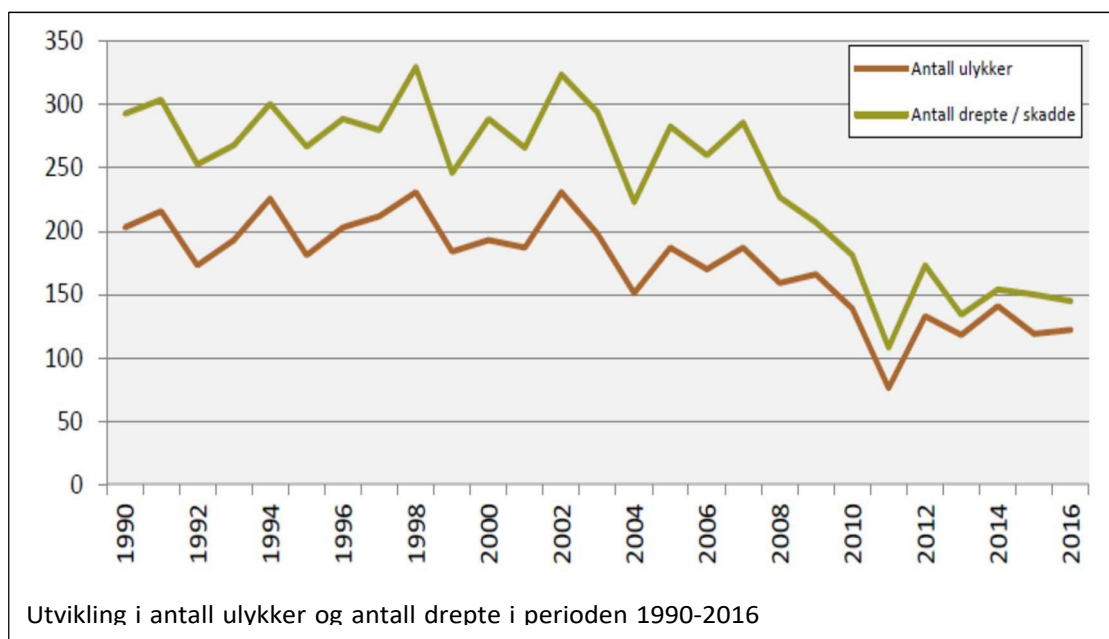
Aldersgruppen 15 – 19 år er sterkt overrepresentert i skadestatistikken i Frosta kommune. Dette innebærer at kommunen bør sette innsats med forebyggende arbeid for denne aldersgruppen høyt på prioriteringslisten.

5.3 FYLKET (TIDLIGERE NORD-TRØNDELAG)

I dette kapittel er det gjengitt statistikk fra Ulykkesanalyse Nord-Trøndelag 2016. Ulykkesdata er hentet fra Statens vegvesens ulykkeregister STRAKS, som bygger på politirapporterte personskadeulykker.

ULYKKESUTVIKLINGEN SIDEN 1990

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

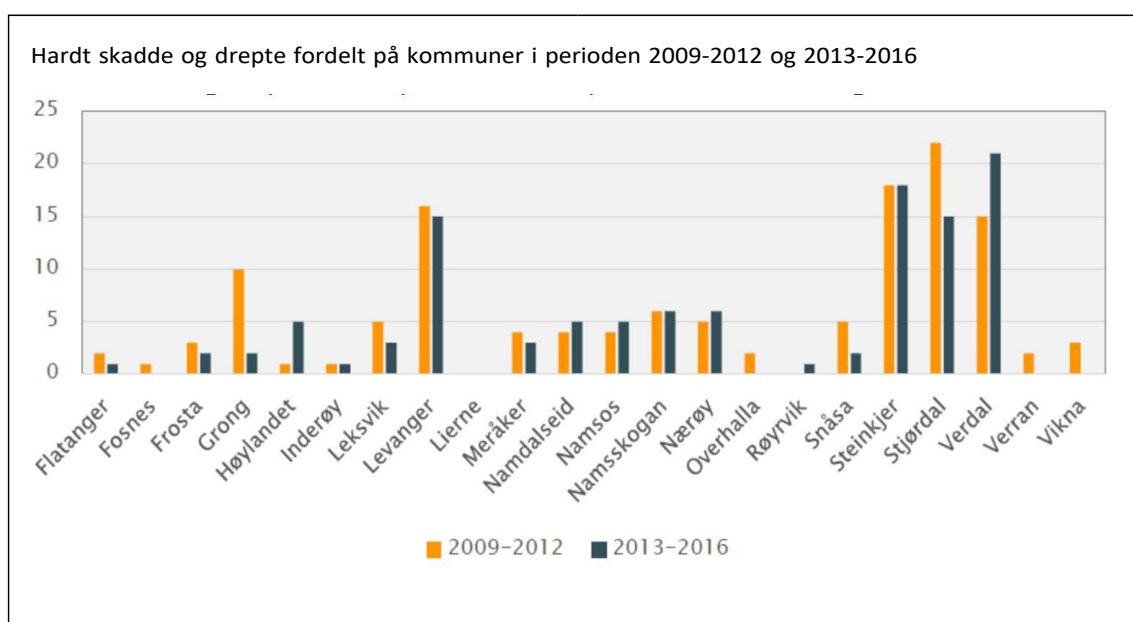


Ulykkesutvikling 2009-2016

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

Antall personskadeulykker, skadde og drepte i perioden 2009-2016

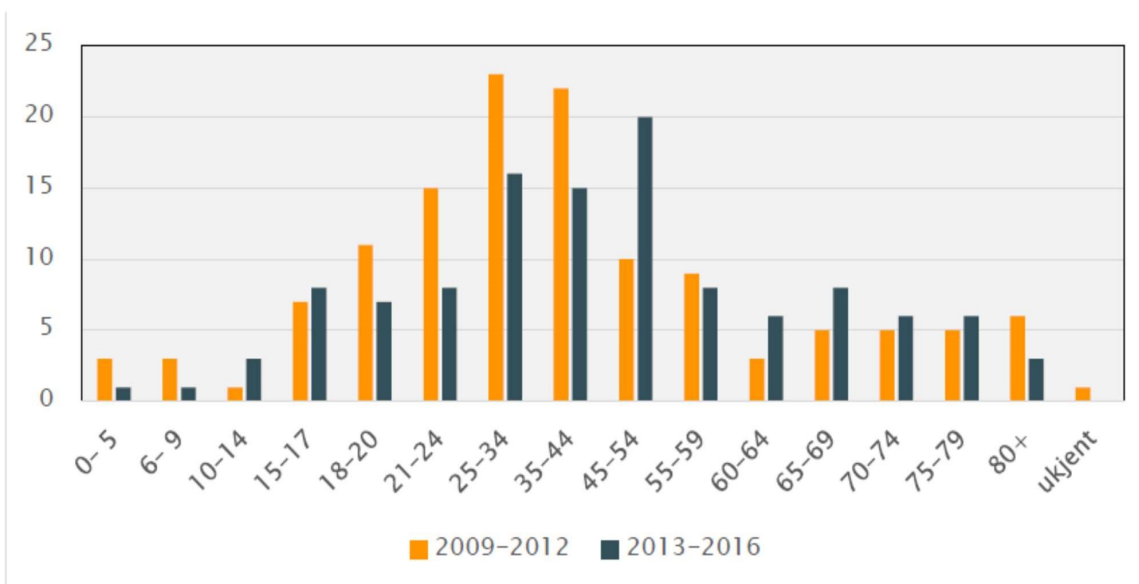
I perioden 2009-2016 er det registrert totalt 1056 personskadeulykker. I løpet av de siste åtte årene har 58 mennesker mistet livet i trafikkulykker i Nord-Trøndelag. I perioden 2009-2016 er det et årlig gjennomsnitt på 132 personskadeulykker, og 165 skadde og drepte, og 7 drepte.



Drepte og hardt skadde fordelt på trafikantkategori



Drepte og hardt skadde fordelt på alder



6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I FROSTA KOMMUNE

6.1 MÅLSETTING

Det skal ikke være noen drepte og skadde i trafikken i Frosta kommune jfr. nullvisjonen.

6.2 STRATEGI

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

Kommunen skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer.

Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.

- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Skolen er godkjent som trafikksikker skole.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager.
- Kommunen godkjent som trafikksikker kommune.
- Øke antallet km med gang og sykkelvei.

7. KOMMUNALE TILTAK

I den Nasjonale tiltaksplanen (2018–2021) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

Tilstandsmålene er satt innenfor 13 ulike innsatsområder.

I dette kapittelet gjengir vi de nasjonale tilstandsmålene og de innsatsområdene kommunene finner det mest relevant å arbeide med (11 av 13). Under hvert av områdene har vi konkretisert våre kommunale tiltak som skal bidra til å nå de nasjonale målene

7.1 RISIKOADFERD I TRAFIKKEN

7.1.1 FART OG RUS

Nasjonale mål:

Fart (kapittel 4.2)	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	57,2 % (2016)	70 % (2022)
Rus (kapittel 4.3)	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av narkotika over straffbarhetsgrensen	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte, og ansatte i private foretak, til å opptre med minst mulig risiko i trafikken.
- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten.
- Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankret denne i alle sektorer.
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen, som kjøper av ulike tjenester, stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker adferd (transporttjenester og vei og vedlikeholdstjenester) Disse innarbeides i anbudsdokumentene.

7.1.2 BILBELTEBRUK

Nasjonale mål

Bilbelte/ sikring av barn i bil (kapittel 4.4)	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Andel barn i alderen 1 – 3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2017)	75 % (2022)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84,3 % (2017)	95 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen.

- Kommunen har, i retningslinjene for tjenestereiser, en forventning om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Helsestasjonenes virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år.
- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell / kampanje gjennom Trygg Trafikk)

7.2 BEFOLKNINGSGRUPPER (BARN, UNGDOM, ELDRE OG FUNKSJONSHEMMEDE)

7.2.1 BARN

Nasjonale mål

Barn (0–14 år) <i>(kapittel 5.2)</i>	Antall drepte barn (0–14 år) i trafikken.	4 <i>(2017)</i>	0 <i>(minst ett år i 2018–2021)</i>
---	---	--------------------	--

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal bli trafikksikker kommune og vil arbeide med tiltakene og oppfylle kriteriene for trafikksikker kommune. Se vedlagte veileder.

7.2.2 UNGDOM OG UNGE FØRERE

Nasjonale tilstandsmål:

Ungdom og unge førere <i>(kapittel 5.3)</i>	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18–19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		– 30 % ^A
--	---	--	---------------------

^A Reduksjon i perioden 2018–2021 sammenliknet med perioden 2013–2016

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal tilstrebe at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby trafikkopplæring på ungdomstrinnet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport innenfor sin virksomhet
- Kommunen skal se på muligheter for å inngå samarbeid med eksterne organisasjoner som «Kjør for livet» og «Trygg trafikk» for målrettede tiltak for denne aldersgruppen.

7.2.3 ELDRE TRAFIKANTER OG TRAFIKANTER MED FUNKSJONSNEDESETTELSE

Nasjonale tilstandsmål:

Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser (kapittel 5.4)	Risiko for bilførere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		– 30 % ^A
	Risiko for fotgjengere i aldersgruppen 75+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gåkm		– 30 % ^A

^A Reduksjon i perioden 2018–2021 sammenliknet med perioden 2013–2016

Kommunale tiltak

- Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt (og forlengelse av gangfelt) for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelser
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til å integrere tema trafiksikkerhet i sin virksomhet

7.3 TRAFIKANTGRUPPER/KJØRETØYGRUPPER (GÅENDE, SYKLENDE, MC OG MOPED, TUNGE KJØRETØY)

7.3.1 INNSATSOMRÅDE, GÅENDE OG SYKLENDE,

Nasjonale tilstandsmål:

Gående og syklende (kapittel 6.2)	Antall km i tilknytning til riksveg og fylkesveg som tilrettelegges spesielt for gående og syklende	Samlet i planperioden: 165 km på riksveg (2018–2021) ^A 230 km på fylkesveg (2018–2021)	
	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Andel fotgjengere som bruker refleks på belyst veg i mørke	40 % (2017)	50 % (2022)

Kommunale tiltak:

- Helsestasjonen, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig verneutstyr i trafikken (sykkelhjelmer, refleks)

7.4 SYSTEMATISK TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I OFFENTLIG OG PRIVAT SEKTOR

Nasjonale tilstandsmål:

Systematisk og samordnet trafiksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner (kapittel 9.2)	Antall kommuner som er godkjent som <i>Trafikksikre kommuner</i>	62 ^E per 1/1–2018	125 per 1/1–2022
--	--	---------------------------------	---------------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune.

7.5 FYSISKE TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Nasjonale tilstandsmål

Møteulykker og utforkjørings- ulykker (kapittel 7.2)	Andel av trafikkarbeidet på riksveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som foregår på møtefrie veger	49,3 % <i>pr 1/1- 2018</i>	54,1 % <i>pr 1/1- 2022</i>
	Antall km riksveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og som tilfredsstiller minstestandarden i NTP med tanke på å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker		1 500 km <i>(utbedres i 2018-2023) c</i>

8 TILTAKSPLAN

- Frosta kommune skal arbeide etter retningslinjene for «Trafikksikker kommune»
- «Gulstripestandard» på Fv 753, E6 til Tinghaugen.
 - Reguleringsplan/generalplan for hele strekningen i samarbeid med Levanger kommune.
- Oppgradering av tilførselsvegen Fv 6818 fra Ekne til sentrum via Fånesvegen og Kvamdalsvegen.
- Gang- og sykkelveger.
 - Skolen – Smedbakken, i henhold til vedtatt arealplan.
 - Skaret – Nåvik, i henhold til vedtatt arealplan
 - Stene – Ravlosvebakken, langs Fv753
 - Viken – Tinghaugen, langs Fv 753
- Sentrum/Hjertesone rundt skole og barnehager. Trafikksikkerhetsutvalget skal jobbe kontinuerlig med sikkerhet rundt kommunale institusjoner.
Eksempel på tiltak:
 - Gangvegmarkering over Smålandsvegen i krysset mot Fånesvegen.
 - Gangvegmarkering over Fånesvegen ved Borglia barnehage.
 - Utbedring av gangfelt ved gammelbanken.
 - Vedlikehold av eksisterende vegbelysning og oppsetting av nye lyspunkt.
- Fart og skiltrevisjon
 - Trafikksikkerhetsutvalget jobber løpende og konkret med trafiksikkerhet.
 - Trafikksikkerhetsutvalget fremmer konkrete saker om endringer i fart og kjøremønster og fremmer forslag om endringer til rette instanser.
Eksempel: Vurdere nedsettelse av fartsgrense – Nåvikvegen og Sørgrendavegen i henhold til innspill mv. i mandatet ligger også forslag om å øke fart der det kan være forsvarlig ettersom vegsystemet skal sikre rask fremføring av folk og varer.
- Andre tiltak
 - Gangsti mellom Folkheim og Myra nærmiljøanlegg.
 - Søke tilskudd for å bruke Egge sykkelgård for en skoleklasse.
- Holdningsskapende arbeid
 - Arbeid med holdning til ferdsel i trafikken fra barnehage, skole, lag og foreninger, kommunalt ansatte.
 - Skolen skal jobbe spesielt med å koble ferdsel med bevegelse, forurensningsfri og trafikksikker forflytning (gå og sykle i stedet for å bli kjørt til skole og fritidsaktiviteter)

9. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2019 til og med 2027.

10. EVALUERING, RULLERING

Trafikksikkerhetsutvalget arbeider jevnlig med å oppdatere tiltaksplanen, og rapporterer til kommunestyret. Det informeres fortløpende om iverksatte, og foreslåtte tiltak.

11. VEDLEGG

- Veileder Trafikksikker kommune.
- Underskrevet avtale om Trafikksikker kommune.