



# Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2018-2022

Vi har en visjon



**NULLVISJONEN**

Vedtatt 06.09.2018

av

kommunestyret

Samferdsel – å ferdes sammen.

Uansett fase i livet – alle deltar i trafikksamfunnet. Det må prege måten vi forholder oss til dette samfunnet på. Det er ikke en arena for å gi frustrasjoner utløp, for å demonstrere hvilke krefter man har under panseret eller ta seg til rette fordi man setter egne behov først.

Den viktigste kraften ligger under hjelmen og i hodet. Det er viljen til å ta hensyn og vise respekt.

	 <b>Rennebu</b> et godt sted å være!	
Gyldig fra: 06.09.18	<b>Kommunedelplan</b>	Revidert:
		Revisjon

## Innhold

1.	Forord.....	3
2.	Innledning.....	4
1.1	Trafikksikker kommune.....	4
1.2	Folkehelseloven.....	5
3.	Visjon og målsettinger .....	5
3.1	Visjon.....	5
3.2	Målsettinger .....	6
3.2.1	Nasjonale og regionale målsettinger .....	6
3.2.2	Rennebu kommunes målsettinger .....	7
4.	Status for trafikksikkerhetsarbeidet i Rennebu kommune .....	9
4.1	Organisering.....	9
4.2	Gjennomføring av sikringstiltak på vegnettet i perioden 2010-2014.....	10
4.3	Evalueringsarbeid av det holdningsskapende arbeidet i perioden 2010-2014.....	10
4.4	Statistikk over trafikkuulykker i Rennebu 1996-2015 .....	10
4.4.1	Oppsummering av ulykkesstatistikken .....	11
	Her ser vi hvilke veistrekninger som har de fleste ulykkene: .....	12
4.5	Statistikk over fallvilt .....	13
5.	Registrering gjennom involvering og medvirkning .....	13
5.1	Folkemøter .....	13
5.2	Involvering av skoleelever: .....	13
6.	Problemanalyse.....	14
6.1	Vegnettet.....	14
6.2	På sykkel i trafikken .....	14
6.3	Personskadekostnader i trafikken.....	14
7.	Handlingsplan.....	15
7.1	Kommunens rolle .....	15
7.2	Finansieringsmuligheter.....	15
7.3	Føringer for tiltak .....	15
7.3.1	Veiledende sjekklister og retningslinjer .....	15
7.3.2	Fysiske tiltak på vei.....	16
7.3.3	Bakgrunn for prioritering.....	16
7.3.4	Fysiske tiltak, strakstiltak/mindre kostnadskrevende .....	16
7.3.4	Fysiske tiltak, arbeids- og kostnadskrevende tiltak.....	17
7.3.5	Arbeid med sertifisering til Trafikksikker kommune.....	18
7.3.6	Holdningsskapende tiltak og kartlegging, rettet mot barn.....	18
7.3.7	Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom .....	20
7.3.8	Holdningsskapende tiltak rettet mot eldre og personer med spesielle behov .....	20
7.3.9	Strategiske tiltak.....	21
8.	Evaluerings- og revideringsarbeid av planen .....	21
9.	Vedlegg til planen .....	233

## 1. Forord

I kommunal planstrategi 2016-2019 for Rennebu kommune er det besluttet at Trafikksikkerhetsplanen av 2010-14 skal revideres i valgperioden. Vedtak om dette ble fattet i formannskapet 25.04.17.

Trafikksikkerhetsplanen skal være kommunens styringsverktøy, gi føringer for TS-arbeidet i både private og offentlige planer og danne grunnlag for å bedre trafikksikkerheten for alle trafikanter i hele kommunen. Den skal bidra til at kommunen jobber forebyggende og med holdningsskapende aktiviteter slik at våre innbyggere tar gode trafikksikkerhetsvalg både innenfor og utenfor kommunen.

En oppdatert trafikksikkerhetsplan er en forutsetning for å søke om statlige midler til trafikksikkerhetstiltak. Det er derfor svært viktig å oppdatere planen til dagens situasjon og å legge inn nye trafikksikkerhetstiltak ut fra de eksisterende behov.

Arbeidet med Trafikksikkerhetsplan 2018-2022 startet opp høsten 2017. Kommunestyret har vedtatt at denne planen skal ha status som kommunedelplan i h.t. plan og bygningsloven. Planprogrammet ble lagt ut til høring i desember 2017 og godkjent i slutten av januar.

På nyåret ble det invitert til tre folkemøter rundt i hele kommunen med annonse i Rennebunytt og med brev til blant annet grendalag, pensjonistlag, FAU i skole og barnehage, eldrerådet, ungdomsrådet og rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Skolen har deltatt med innspill gjennom dataprogrammet Barnetråkk.

*Foto fra krysset ved Ulsberg.*



## 2. Innledning

Kommunen har en sentral posisjon i trafikksikkerhetsarbeidet og et ansvar for å samordne dette arbeidet i tråd med folkehelselovens bestemmelser.

Det er Trafikksikkerhetsutvalget (TS-utvalget) i Rennebu kommune som har ansvar for å utarbeide planen. TS-utvalget er oppnevnt av kommunestyret.

Det er viktig at kommunen setter seg inn i de føringer som ligger i nasjonale og regionale trafikkplaner og samordner arbeidet i kommunen med nasjonalt og regionalt arbeid. Dette for å sikre den røde tråden i arbeidet fra nasjonalt til lokalt nivå.

Tabellen nedenfor viser hvilke aktører som har ansvar for ulike tiltak:

Virkemiddel	Direkte underlagt kommunen	Kommunal deltakelse gjennom samarbeid med og påvirkning av fylke, stat eller organisasjoner
Tiltak på kommunale veger	*	
Tiltak på riks- og fylkesveger		*
Arealplanlegging /lokalisering	*	
Trafikkopplæring i barnehager og skole (holdningsskapende arbeid)	*	
Trafikkopplæring i videregående skole (holdningsskapende arbeid)		*
Overvåking og kontroll		*
Trafikkinformasjon	*	*
Tiltak utenfor det tradisjonelle TS-arbeidet ( tiltak mot rusmidler og kriminalitet)	*	*

Kommunen har ansvar for finansiering og gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet. Riksvegnettet er et statlig ansvar. Gjennom klassifisering av fylkesveiene blir kommunene delansvarlig for tiltak som skal gjennomføres

Planen har som tidligere stort fokus på de fysiske tiltakene, og handlingsplanen for fysiske tiltak skal rulleres årlig. Planen har i tillegg en økt vektlegging på holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid utviklet gjennom tverrfaglig arbeid i hele kommunen.

### 1.1 Trafikksikker kommune

I denne planen inngår arbeidet mot å oppnå sertifisering som Trafikksikker kommune i regi av Trafikksikkerhetsutvalget i Trøndelag fylkeskommune. Det er helt avgjørende for sertifiseringen at alle enheter tar sin naturlige del av ansvaret og sørger for at tiltak i planen blir gjennomført. Dette beskrives nærmere under hovedmål 3.

## 1.2 Folkehelseloven

Folkehelseloven pålegger kommunene å ha oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen. Trafikksikkerhet er folkehelse i direkte og indirekte forstand. Det er selvfølgelig snakk om godt helsearbeid når ulykker forebygges og risiko for skader reduseres. Bygging av gang og sykkelveger fremmer fysisk aktivitet og gir bedre folkehelse. Det gir gevinst for den enkelte og for samfunnet som helhet.

## 3. Visjon og målsettinger

### 3.1 Visjon

*Vi har en visjon*



### NULLVISJONEN

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 har en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller hardt skadde.

Nullvisjonen er noe en skal strekke seg etter. Dette er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Det skal gi en klar retning for innsatsen og et klart grunnlag for å gjøre prioriteringer.

Nullvisjonens tre grunnpilarer:

1. Et hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.
2. Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av vegsystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger.
3. 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 vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kjøretøyprodusentene har ansvar for å utvikle og produsere trafikksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar for å bidra til at trafikksikkerheten blir best mulig.

## 3.2 Målsettinger

### 3.2.1 Nasjonale og regionale målsettinger

- *Regjeringens målsetting om at trafikkveksten skal tas gjennom kollektiv transport, sykkel og gange vil medføre betydelig flere myke trafikanter. Dette er en god målsetting. Skal vi nå den uten at vi samtidig får en økning i antall ulykker som involverer myke trafikanter, må vi være på vakt.*

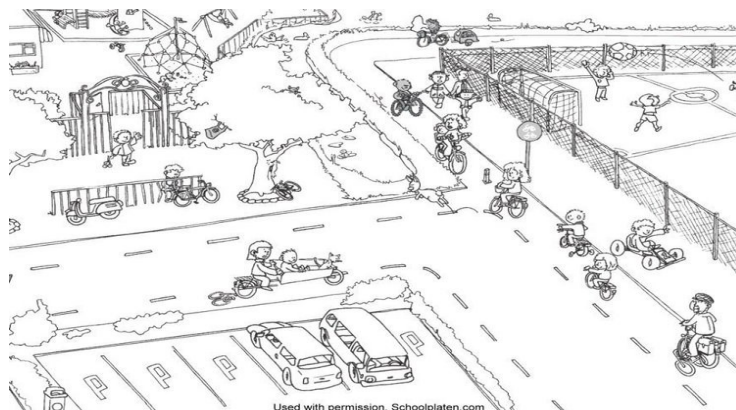
**Viktige nasjonale tilstandsmål** (Fra Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021.) :

- Innen 2022 skal 98% av alle førere og forsetepassasjerer i lette biler bruke bilbelte, 95% i tunge kjøretøyer og 75% av alle barn i alderen 1-3 år skal være sikret bakovervendt
- Oppmerksomheten hos sjåfører i trafikken skal styrkes
- Innen 2022 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 18-19 år være 30% lavere enn i forrige planperiode
- Innen 2022 skal gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd for bilførere i alderen 75+ og for fotgjengere i samme aldersgruppe være 30% lavere enn i forrige planperiode
- Innen 2022 skal minst 70% av alle syklister bruke sykkelhjelme
- Barn og unge skal kunne ferdes trygt til fots eller på sykkel i sitt nærmiljø

**Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2014-2017** er gjeldende også i 2018 da det ikke er kommet noen ny plan for det samla Trøndelag fylke. Planen er ikke bindende for kommunene, men enkelte aktivitetsmål og tiltaksområder i planen er rettet mot trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Alle ulykker skjer i en kommune. Lokalt trafikksikkerhetsarbeid i kommunene er avgjørende for å nå nasjonale mål om reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

Fra denne planen tar vi med to langsiktige mål:

- Ingen ungdommer mellom 15 -24 år skal dø i trafikken.
- Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Trøndelag skal reduseres med 45% fra 2016 til 2030.



### **3.2.2 Rennebu kommunes målsettinger**

Målsettingene tar utgangspunkt i «Rennebu – et godt sted å være», og i kommuneplanens samfunnsdel er det understreket at de ulike aktivitetene skal bindes sammen med gode og trygge trafikkløsninger for myke trafikanter.

Målsettingen fra Folkehelse delen er viktig i denne planen: «Stimulere til en mer aktiv hverdag gjennom å legge til rette for gående og syklister».

**Hovedmål 1**      **Økt fokus på holdnings- og atferdsskapende arbeid. Barn og unge skal ha god kunnskap om trafikksikkerhet slik at de gjør trygge valg når de ferdes i trafikken. Det må bli en selvfølge at alle bruker bilbelte, refleks og sykkelhjelm. Konsentrasjonen hos bilførere må bli enda bedre.**

#### ***Virkemiddel:***

Trygg Trafikk har et vedtaksfestet ansvar for trafikkopplæring og utøves i tett samarbeid med Utdanningsdirektoratet og andre relevante offentlige aktører på nasjonalt og lokalt nivå. De har utarbeidet støttemateriell til bruk i både barnehager og skoler. Aktivitetene er tilpasset rammeplan for barnehagene og fagplanene for skolene. De tilbyr kurs for ansatte i barnehage og skole. Også NAF tilbyr materiell til opplæring for barn og unge.

For unge bilførere vil det legges til rette for økt mengde øvelseskjøring før de avlegger førerprøven.

Ungdom er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker. Trygg Trafikk vil i samarbeid med veivesenet og politiet gjennomføre forsøk med atferdsregistrator og kurs for de som mister førerretten i prøveperioden.

Trygg Trafikk sitt prosjekt Kjør for livet legger til rette for fylkesvise tiltak rettet mot spesielt risikoutsatte unge bilførere.

Statens vegvesen og politiet vil gjennomføre en flerårig nasjonal trafikksikkerhetskampanje om oppmerksomhet i trafikken. Den vil starte i 2018 og gå over flere år.

**Hovedmål 2**      **Barn og unge skal oppleve at de har en trygg skolevei.**

#### ***Virkemiddel:***

Sikre veier: Særlig ulykkesutsatte punkter og strekninger på vegnettet utbedres i hovedsak for å forhindre møte- og utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres fysisk tilrettelegging for gående og syklende.

Aksjon skoleveg er et av Fylkeskommunens satsninger for å sikre skolevegene i fylket. Hvert år kan kommunene søke om støtte til tiltak i tråd med prioriteringer i kommunens Trafikksikkerhetsplan. Fylkeskommunen kan dekke 60% av beregnede kostnader, kommunen må selv dekke 40.

**Hovedmål 3      Eldre og personer med spesielle behov  
skal oppleve mestring som sjåførere og kunne  
ferdes trygt i trafikken.**

***Virkemiddel:***

Fra 2015 har Statens Vegvesen overtatt ansvaret for å holde kurs for eldre bilførere, «Bilfører 65+» for å friske opp teorien fra førerprøven. Det kan også bli gitt tilbud om kjøring med en kjøreskole.

Eldreråd og Frivilligsentralen bør trekkes inn som samarbeidsparter når det planlegges slike kurs i kommunen. Også private aktører som NAF har etablerte tilbud til seniorbilister.

Statens Vegvesen i samarbeid med Pensjonistforbundet og Trygg Trafikk har utarbeidet kursmaterieell for både fotgjengere og sjåførere. Det er spesielt mangel på synlighet som er årsaken når fotgjengere blir utsatt for ulykker i trafikken.

**Hovedmål 4      Ny organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.  
Kommunen skal bli sertifisert som Trafikksikker-  
kommune innen 2019.**

Kriterier for sertifisering:

Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.

Kommunen har et utvalg med ansvar for trafikksikkerhet.

Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.

Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).

Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materielle skader) i kommunen.

Trafikksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.

Kommunen har en trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak.

Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei.

Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor.



**Hovedmål 5**      **Økt fokus på folkehelse og klimavennlig transport. Alle skal kunne ferdes trygt til fots eller på sykkel i sitt nærmiljø. Flere skal kunne velge andre miljøvennlige fremkomstmidler framfor bil.**

***Virkemiddel:***

Daglig, variert lek og fysisk aktivitet er nødvendig for barn og unges utvikling. Også for andre aldersgrupper er fysisk aktivitet viktig. Målet er å få befolkningen til å velge å gå eller sykle. Da må det legges til rette for flere gang- og sykkelveier.

I trafikken er barn og eldre spesielt sårbare. De er fysisk mindre robuste og får lettere skader. Ved planlegging av veier skal det tas spesielt hensyn til disse aldersgruppene.

Norge har som mange andre land inngått en avtale om reduserte klimautslipp. For å få dette til må mer av trafikken foregå med miljøvennlige fremkomstmidler. I kommunen må det legges til rette for god kollektivtransport og muligheter for å sykle eller gå til skole, jobb eller til fritidsaktiviteter.

## **4. Status for trafikksikkerhetsarbeidet i Rennebu kommune**

### **4.1 Organisering**

#### **Trafikksikkerhetsutvalget, TSU**

- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget oppnevnes av kommunestyret og består av fem medlemmer: tre er folkevalgte, en barnerepresentant utnevnt av rådmannen, og et medlem fra politiet.
- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget er høringsinstans både i fylkesplansammenheng og i alle kommunale reguleringsaker som har med trafikale forhold å gjøre.
- ✓ Trafikksikkerhetsutvalget utarbeider en lokal handlingsplan som revideres hvert år innen 1. mars.

Kommunens arbeid med trafikksikkerhet er knyttet til rollene som vegansvarlig, skole- og barnehageeier, helsemyndighet, planmyndighet og viltmyndighet. Det overordna ansvaret for dette arbeidet går via opplæringsloven og kommunehelsetjenesteloven, herunder forskrift om miljørettet helsevern.

I og med at Trafikksikkerhetsplanen blir en kommunedelplan, er det kommunestyrets ansvar å følge opp at planens tiltaksdel blir gjennomført.

Grunnlaget for bevisste og varige holdninger legges i barneårene, og i hovedsak har skolen og barnehagen, i samarbeid med foresatte, ansvar for dette arbeidet.

I kommune- og arealplanarbeidet ivaretar kommunen trafikksikkerhet i et folkehelseperspektiv gjennom tiltak som fremmer økt fysisk aktivitet og bedre helse generelt.

Kommunens tekniske avdeling gjennomfører sikringstiltak på og langs kommunale veger etter hvert som de prioriterte tiltak i plan blir finansiert, dels gjennom kommunale bevilgninger og dels gjennom tilskudd fra fylkeskommunen.

Gjennom viltforvaltningen gjennomfører kommunen tiltak for å forebygge viltpåkjørslar.

## 4.2 Gjennomføring av sikringstiltak på vegnettet i perioden 2010-2014.

I forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen er det gjennomført en evaluering av forrige trafikksikkerhetsplan gjeldende fra 2010-2014. Denne planen har ikke vært revidert før nå. I evalueringen er det laget en oversikt som viser hvilke sikringstiltak på veger som er gjennomført, hvilke som er uaktuelle i dag og hvilke som gjenstår.

Resultatene er som følger:

Gjennomførte tiltak	Uaktuelle tiltak	Ikke gjennomført, men aktuelle for videre arbeid
8 (3 av disse er delvis gjennomført)	7	8

Fullstendig oversikt: Se vedlegg 4.

## 4.3 Evaluering av det holdningsskapende arbeidet i perioden 2010-2014

Generelt virker det som om det har vært størst oppmerksomhet rundt fysiske sikringstiltak. I tiltaksdelen av Trafikksikkerhetsplanen er de holdningsskapende tiltakene blitt listet opp etter de fysiske tiltakene uten at de er blitt prioritert, kostnadsberegnet eller gitt ansvar for oppfølging. Vi har likevel foretatt en evaluering av tiltakene og fått et bilde av hva som er gjennomført sporadisk, hvilke som er blitt årlig rutine eller avsluttet.

Det gjøres allerede mye bra holdningsskapende arbeid i skolen og barnehagen. For å få en bedre og mer systematisk oppfølging av det holdningsskapende arbeidet må det komme tydelig fram hvilke tiltak som skal gjennomføres, hvem som er målgruppa og hvilke enheter som er ansvarlig for gjennomføring. Det må også tenkes igjennom om tiltaket skal gjennomføres årlig eller om det skal ha en annen syklus.

## 4.4 Statistikk over trafikkulykker i Rennebu 1996-2015

Statistikken er utarbeidet av vegvesenet og er basert på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid noe underrapportering. Dette er som oftest uhell med lettere skader. Vegvesenet regner med at de fleste ulykker med alvorlige skader blir meldt.

I utgangspunktet skilles det mellom fire skadegrader: drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde.

Nullvisjonen om 0 drepte og hardt skadde i trafikken fokuserer på de alvorligste ulykkene.

Statistikken over trafikkulykker i Rennebu er levert av Helge Stabbursvik ved vegvesenet region Midt i Trondheim. Se vedlegg 1.

Trafikksikkerhetsutvalget har også fått en oversikt fra Politiet for 2017. Se vedlegg 2.

#### **4.4.1 Oppsummering av ulykkesstatistikken**

I årene 2004 og 2010 var det høye ulykkestall; i hvert av dem 16 ulykkestilfeller. Det laveste antall ulykker hadde vi i 2016 med 3 tilfeller. Ulykkestallene viser ingen jevn kurve, men har store variasjoner.

Når vi ser på statistikken over drepte/hardt skadde i trafikken, ser vi at året 2005 viser høye tall: Da ble 4 drept, 1 meget alvorlig skadd og 6 alvorlig skadd. Dette året ble også flere lettere skadet. Til sammen fikk 37 personer skader.

I 2016 og 2017 ble ingen drept eller hardt skadd i Rennebu.

De ulykkestypene det er mest av i Rennebu, er utforkjøring og møteulykker, inkl forbikjøring. I 4 av ulykkene er fotgjengere innblandet.

Møteulykkene har medført de største og alvorligste personskadene. Utforkjøringene har medført moderate skader på bilførere og bilpassasjerer.

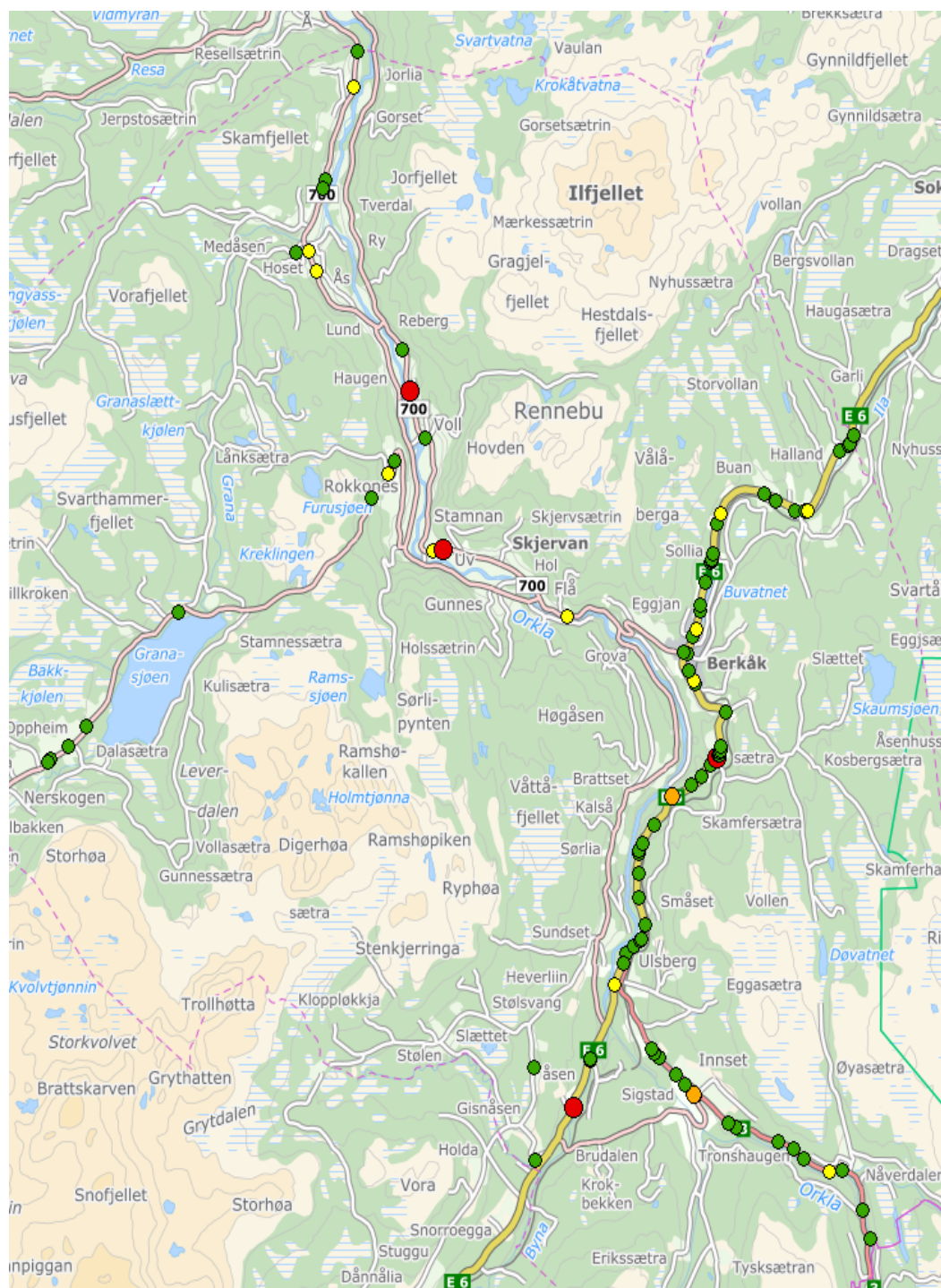
De aldersgruppene som er mest utsatt for ulykker i trafikken, er unge mellom 20 og 34 og eldre mellom 65 og 74.

I Rennebu skjer de fleste ulykker på søndager, men de andre ukedagene utenom fredag og lørdag er belastede dager.



Her ser vi hvilke veistrekninger som har de fleste ulykkene:

**Rød:** Drepte    **Orange:** Meget hardt skadde    **Gul:** Hardt skadde    **Grønn:** Lettere skadde



## 4.5 Statistikk over fallvilt

For 2017 er det registrert 56 fallvilt av rådyr, hjort og elg i Rennebu kommune. Noen er omkommet på vei, andre på jernbane.

Tabell som viser fallvilt på vei i perioden 2010 til og med januar 2018:

Veg	Fallvilt
E6	60 elg, 12 hjort og 51 rådyr
R3	3 elg, 1 hjort og 20 rådyr
Fv 700	10 rådyr

På de andre veiene i kommunen er det ihjelkjørt et mindre antall dyr.

Det har ikke skjedd alvorlige ulykker med skade på mennesker i perioden, men det har vært materielle skader.

## 5. Registrering gjennom involvering og medvirkning

### 5.1 Folkemøter

I forbindelse med utarbeidelse av denne planen arrangerte Trafikksikkerhetsutvalget tre folkemøter for å få synspunkt på hvilke områder det er viktig å gjøre en innsats i de kommende fire år. Møtene ble holdt på Berkåk, på Sandbrekka (Stamnan, FV700) og i Åshuset (E6 sør for Berkåk). Til sammen møtte utvalget i underkant av 30 engasjerte innbyggere som kom med sine innspill, gjengitt i tabell. Se vedlegg 3.

### 5.2 Involvering av skoleelever:

Tidlig i planprosessen ble det tatt kontakt med skolens ledelse for å involvere elevgrupper i trafikksikkerhetsarbeidet. Det ble enighet om å prøve ut et digitalt verktøy, Barnetråkk, i 7.klasse.

Her kan elevene registrere hvor de ferdes når de skal på skolen og hvor de helst oppholder seg på fritida. De skal deretter merke av hvor de føler seg utrygge i trafikken og hvor de føler at det er trygt. Når alle har svart, kan de til slutt samle alle merknadene klassen har gjort over på et oversiktskart og kan diskutere hva som kan gjøres med de mest utrygge veistrekningene. Dette arbeidet skal de så legge fram for Trafikksikkerhetsutvalget i kommunen slik at det blir tatt med i planarbeidet.

Oversikt over elevenes merknader: Se vedlegg 5.

## 6. Problemanalyse

### 6.1 Vegnettet

Rennebu kommune har to stamveger gjennom kommunen: E6 som går fra kommunegrensa med Oppdal i sør til kommunegrensa mot Midtre Gauldal i nord, og RV 3 fra fylkesgrensa, med Hedmark i sør til krysset mot E6 på Ulsberg. I tillegg er Fv 700 forbindelsen til Orkdalsfjøret. Dette betyr at kommunen har stor belastning av gjennomgangstrafikk, og det er mange vogntog som passerer daglig. Dessverre er flere dårlig utstyrt for vinterforhold, og mange kjører med farlig gods. Antallet er sterkt økende.

Det er spredt bosetting i kommunen med skolesenter på Berkåk. Det betyr at det er mange og lange skoleveger, og disse skolevegene går langs kommunale-, fylkes-, riks- og europaveger.

I et folkehelseperspektiv er det på sikt et mål at skoleveiene skal sikres slik at en får minst mulig sikringskjøring av elevene. Det betyr at en må bygge flere gang- og sykkelveier, men også antall buss-stopp må vurderes slik at elevene får en viss gangavstand mellom heimen - bussen.

### 6.2 På sykkel i trafikken

I nasjonal transportplan for 2010-2019 vil Regjeringen legge til rette for økt bruk av sykkel som transportmiddel

Økt sykling gir:

- bedre helse
- bedre miljø
- samfunnsøkonomisk gevinst

En rapport fra Helsedirektoratet (2008) viste beregninger om at for hver stillesittende bilist som går over til å sykle til/fra skole eller arbeid, ville samfunnet spare 3,0 millioner kroner over dennes livsløp. Ingen andre investeringer innen vegsektoren gir tilsvarende nytteeffekt.

Å være syklist i trafikken innebærer selvsagt også risiko. Av den grunn må forholdene for myke trafikanter trygges i hele kommunen.

### 6.3 Personskadepersoner i trafikken

Trafikkulykker fører ofte til store lidelser, økte kostnader og bidrar til redusert livskvalitet for den enkelte og for familien. De pårørende får også ulemper av både praktisk og psykisk karakter. I tillegg påføres samfunnet store kostnader knyttet til medisinsk behandling, tapt arbeidsinnsats og materielle kostnader. Et av hovedmålene med trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere de alvorligste personskadeulykkene.

## 7. Handlingsplan

### 7.1 Kommunens rolle

Kommunen har det øverste ansvar for innbyggernes helse, miljø og sikkerhet. Trafikksikkerhet er en del av dette ansvaret, selvom om en trafikkulykke med en rennbygg skjer utenfor egen kommune. Tiltak og forebyggende arbeid, rettet mot større utfordringer på trafikksikkerhetsområdet, gjennomføres i samsvar med nasjonale og fylkeskommunale planer for å få god effekt.

Planen legger opp til å få en betydelig utbygging av gang- og sykkelveger i planperioden. Det er også en vektlegging av tiltak som bygging av busslommer og fartsregulerende tiltak.

For å få gjennomført tiltakene i handlingsplanen, må kommunen ha god dialog med Statens vegvesen, Fylkets trafikksikkerhetsutvalg og Trygg Trafikk.

### 7.2 Finansieringsmuligheter

Kommunen har ansvaret for finansiering og gjennomføring av tiltak på kommunale veger. Fylkeskommunen gir imidlertid tilskudd til mindre trafikksikkerhetstiltak på både fylkeskommunale og kommunale veier. Mindre prosjekter menes å være tiltak som gir stor trafikksikkerhetseffekt i skoleområder og i barnas nærmiljø. Kommunen søker på grunnlag av en vedtatt trafikksikkerhetsplan med prioriterte tiltak.

Ved søknad til Fylkeskommunen kreves en faglig beskrivelse av hvert tiltak med reelle, kalkulerte anleggskostnader, og kommunen står som byggherrens representant og som økonomisk ansvarlig for prosjektene. Tilskuddene blir gitt på vilkår av at fylket dekker 60% og kommunen 40%. Overskridelser er kommunens ansvar. Det kreves en bekreftelse på at kommunens egenandelen er avsatt i budsjett og at tiltaket er klart for umiddelbar gjennomføring. Også ved gjennomføring av andre tiltak kreves det ofte at kommunen kan forskuttere kostnadene ved planlegging.

Det er derfor viktig at det i handlingsplanen fremgår hvordan tiltakene skal finansieres.

I det totale budsjettet må en også beregne at noen av tiltakene medfører mindre behov for sikringskjøring. Det vil gi økonomisk gevinst for kommunen. Kostnadene ved sikringskjøring utgjør i 2018 ca. 75 000 kr pr mnd. Til sammenlikning utgjør ordinær skolekjøring 150 000 kr pr mnd. Det viser at kostnadene ved sikringskjøring er en betydelig utgift for kommunen.

### 7.3 Føringer for tiltak

#### 7.3.1 Veiledende sjekklister og retningslinjer

I arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 ble det utarbeidet veiledende sjekklister som antyder hvilke forhold som kan godtas på veger der 6-åringer skal gå til skolen.

Listene tar utgangspunkt i fartsgrensene på de aktuelle strekningene og anbefaler følgende:

Når barna *må krysse bilveg* bør det være

- over- eller undergang når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere
- gangfelt med signalanlegg når fartsgrensen er 50 km/t
- opphøyd gangfelt når fartsgrensen er 40 km/t

For ferdsel langs bilveg anbefales:

- gang- og sykkelveg når fartsgrensen er 60 km/t eller mer
- fortau når fartsgrensen er 40 eller 50 km/t

Ved 30 km/t er det ikke nødvendig med spesielle anlegg.

*Sjekklistene forutsetter at den faktiske kjørefarten ikke er høyere enn fartsgrensen.*

Vinteren 2010 ble retningslinjer for sikringskjøring til og fra skolen i Rennebu vedtatt. TS-utvalget har registrert og vurdert alle skoleveiene i hele kommunen.

### **7.3.2 Fysiske tiltak på vei**

Riksveier – ansvar Statens Vegvesen Trøndelag

Kostnad: 100% Staten

Fylkesveier – ansvar Trøndelag Fylkeskommune

Kostnad: 100% Fylket

Kommunale veier – ansvar Rennebu kommune

Kostnad: 40% Rennebu kommune (egenandel), 60% Trafikksikkerhetsmidler etter søknad til Trøndelag fylkeskommune

### **7.3.3. Bakgrunn for prioritering**

TSU-utvalget har foretatt en prioritering av de fysiske tiltaka som ønskes gjennomført i planperioden blant annet ut fra statistikk, sentrale føringer og innspill fra innbyggerne gjennom folkemøter og barnetrakk.

### **7.3.4 Fysiske tiltak, strakstiltak/ mindre kostnadskrevende**

Veg	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnad
Kom.	1	Området ved KRK og E6	Fysisk sperre slik at de syklende må gå av sykkelen	Kommunen
Kom	1	Skogliveien og Kroveien	Veiene bør knyttes sammen slik at det blir en kryssing av E6	Kommunen
Kom	2	Mjukliveien	Vurdere flere fartsdumper	Kommunen
Kom	1	Ved Voll barnehage	Vurdere kjøremønster på nytt, vil medføre ny skiltplan	Kommunen
Kom	1	Vei mot Voll boligfelt	Skilt for å redusere farten vurderes i fht kriteriene	Kommunen
Kom	3	Kjerkbrua	Lyssetting	Kommunen
Kom	2	Strekningen Joveien - Løkkjakkveien	Sammenhengende gang- og sykkelvei må utredes	60% fylket 40% kom



Fylke	2	Strekningen Kastet til Rabben	Vurdere strekning med 50 km/t	Fylket
<b>Veg</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Strekning/sted</b>	<b>Tiltak, kort beskrivelse</b>	<b>Kostnad</b>
Fv 700	1	Ved Voll barnehage	Skilting skolebarn	Fylket
Fv 700	1	Ved Såggåstad	Bygge ut for busslomme på begge sider av veien	Fylket
Fv 700	1	Ved avkjørsel Herremsgrenda	Busslomme	Fylket
Fv700	1	Nord for Mærk bru	Ventelomme nær bolig må vurderes	Fylket
Fv502	2	Havdal-Sundset	Stor fart: Tiltak må utredes nærmere	Fylket
FV512	1	Gunnesgrenda	60-sone forlenges vestover forbi avkjørsel til 124/1 og 121/1	Fylket
R3	3	Nord for Bottenbekken	Busslomme på vestsida	Staten
E6	1	Ved krysset E6/Mjukliveien	Busslomme for sørgående rute må bygges	Staten
E6	1	E6 ved Mjukliveien	Lysregulering av fotgjengerovergang	Staten
E6	1	Ved Skogliveien/Kroveien	Redusere farten til 50 km/t til forbi fotgjengerovergangen	Staten

#### **7.3.4 Fysiske tiltak, arbeids- og kostnadskrevende tiltak**

Veg	Prioritet	Strekning/sted	Tiltak, kort beskrivelse	Kostnad
Kom	1	Nederst i Gamle Kongevei	Fotgjengerovergang med skilting	60% fylket 40% kom.
Kom	2	Kosbergveien - Eggan	Gang- og sykkelforbindelse	60% fylket 40% kom
Kom	3	Boligfelt i hele kommunen	Ny skiltplan med soneskilt	60% fylket 40% kom
Fv700	1	Ved Vonheim bhg	Bygge opphøyd gangfelt Redusere fart til 40 km/t	Fylket
Fv700	1	Herrem – Vollabrekka-Voll	Gang- og sykkelvei, event. fortau Må planlegges av kommunen	Fylket
Fv700	1	Hele/deler av veien Hoelsmoen-Sandbrekka	Utvidet veiskulder for myke trafikanter. Må planlegges av kommunen	Fylket
R3	3	Fra Rønningen til Ulsberg (ved Kiplesund)	Gang- og sykkelvei Planlegges av kommunen	Staten
R3	1	Ved innkjøring til	Lys-setting og skilting	Staten

		boligfelt Ulsberg		
E6	1	Avkjørsel v. Åshuset, Seierdalen	Avkjøringsfelt for kryssing av E6 for sørgående og busslomme Planlegges av kommunen	Staten
E6	1	Krysset E6/Mjukliveien/Veikroa	Forbikjøringsfelt /avkjøringsrampe for nordgående trafikk	Staten
E6	1	Sør for Berkåk til Skaumsvingen	Gang- og sykkelvei Veien er ferdig planlagt	Staten

### **7.3.5 Arbeid med sertifisering til Trafikksikker kommune**

Mål	Samarbeidspart	Hvem	Hvordan	Ansvarlig
4, 5	Trygg trafikk	Alle enhetene i den kommunale forvaltningen. Sekretær i TS-utvalget er saksbehandler og søker	Arbeide med å oppfylle kriteriene for sertifisering til trafikksikker kommune	Rådmannen og rådmannens ledergruppe

### **7.3.6 Holdningsskapende tiltak og kartlegging, rettet mot barn**

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2	Trygging av skoleveg	Oversikt over bosted to år før skolestart. Vurdere trafikksikkerheten.	Ingen	TS-utvalget Barnehagene	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid i bhg og skole	Trafikkopplæringsplan. Gjennomføre tiltak for trafikksikker barnehage og skole	Ingen Materiell fra Trygg Trafikk	Barnehage- styrer og rektor politiet	Årlig
1,2	Holdningsskapende arbeid mot foresatte	Tema på foreldremøter: Sikring av barn i bil, trygging av skoleveien, refleks, sykkelhjelme, på sykkel i trafikken	Møtetid	Barnehage- styrer og rektor Helsesøster FAU Politiet	Årlig
1,2	Fartsgrenser og	Overvåking på		Politiet	Jevnlige

	kjøremønster	strekninger med ulovlig høy fart og ulovlig kjøremønster der barn ferdes til skole og på fritid			
1,2	Overholde fartsgrensene: Vassliveien og Gml. Kongevei	Overvåking  Møter med beboerne		Politi FAU	Årlig ved skolestart
Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ressurs	Ansvar	Tidsperspektiv
1,5	Sykkelopplæring	4./5.trinn får sykkelopplæring på Eberg trafikkskole	Skyssutgifter til Eberg koster av TSU	Ledelsen på skolen	Hvert år
1,2	Reflekskampanjer	Utdeling av skolesekker og refleksvester til 1.kl	TSU Statens Vegvesen	I samarbeid med FAU og skolens ledelse	Årlig
1	Sikkerhet ang. busstransport	Atferd på buss, av- og påstigning, kurs for elevene	Buss-selskapene tidsressurs	Skolen og buss-selskapene	Årlig
1,2	Trygg skolevei	Lære barna hvordan de skal gå/sykle/busse trygt til skolen		Foreldre i samarbeid med skolen	
3	Trygg skolevei: - busslommer - holdeplasser - fartsdemping - skilting - veinett	Dialogmøte med befarings på utrygge områder	Møte-ressurser	TSU ansvarlig for møtet med: -buss-selskap -Statens Vegvesen -FAU -elevråd -skole	Før skolestart
1,2, 5	Trygghet i trafikken	Barnetråkk Skolens elever kartlegger sin skolevei og hvor de ferdes i fritida	Nett-ressurs	TSU mottar skolens rapport	Årlig på bestemt trinn

### **7.3.7 Holdningsskapende tiltak rettet mot ungdom**

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
1	Bevisstgjøring av egen atferd	Arbeide tverrfaglig med konkrete case, i tråd med tema trafikk i fagplaner	Skoletid	Ungdomstrinns- lærere	Hvert år
1	Kunnskap om trafikksikkerhet og rus	Informasjon og dialog		Skolen i samarbeid med: -helsesøster -politi	Årlig på bestemt trinn
1	Teori for bilførere	Trafikalt grunnkurs for ungdomsskoleelever	Kurs-avgift betales av den enkelte	Foreldre-kontakter i samarbeid med kjøreskole	Årlig
Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ ressurs	Ansvar	Tidsper- spektiv
1	Glattkjøring	Isbanekjøring på Buvatnet	Avgift for kjøring	Kommunen gir dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene I samarbeid med Norsk Motorklubb avd. Rennebu	Uke 4-9, 3 dager pr uke Disp. gis for 2 år
1	Unge bilførere som mister førerkortet	Atferdsregulator og kurs		Statens vegvesen Trygg Trafikk Politiet	Prøve- prosjekt

### **7.3.8 Holdningsskapende tiltak rettet mot eldre og personer med spesielle behov**

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tidsper- spektiv
1	Bli sett som gående og syklende	Informere om og vise nødvendigheten av refleksbruk Temakveld og også i møte med den enkelte	Refleks- vester Møtetid	Helse- og omsorgsetaten, eldrerådet, rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i samarbeid med TSU Politi	Hvert år
1,3	Mestring og trygghet som sjåfører	Sjåfør 65+ Teorikurs	Statens vegvesen skaffer	TSU samarbeider om gjennomføring	Ved behov

			kursholder: 2x4t	med Frivilligsentralen og eldrerådet	
3,4	Planlegging av nye bo-områder og veier	Universell utforming		Rådmannen Kommunens planleggere	Ved utarbeid- else av nye planer

### **7.3.9 Strategiske tiltak**

Mål	Tema	Tiltak	Kostnad/ Ressurser	Ansvar	Tids- perspektiv
2,3, 4	God standard på kommunens veier	Tilsyn og vedlikehold på kommunale veier sommer som vinter God sikt og godt grep på veibanen	Nok ressurser til teknisk drift	Kommunen	Hele tiden
4	Planlegging av nye prosjekter i kommunen	Trafikksikkerhet har fokus i all ny planlegging TS-utvalget skal være høringsinstans		Kommunens administrasjon	
5	Kjøring til og fra arbeid, skole, fritidsaktiviteter	Motivere for mer fysisk aktivitet på veg til og fra gjøremål		Idrettslag, arbeidsgivere, skole og barnehage mfl. Lag og foreninger	Hver høst
1	Uoppmerksomhet i trafikken	Fremme nasjonale kampanjer lokalt i møter om trafikk	Møtetid	Statens Vegvesen Politiet	Start i 2018
4,5	Kollektivtransport	Legge til rette for parkering og gunstige rutetider buss/tog		Planleggere Kommunen	

## **8. Evaluering og revidering av planen**

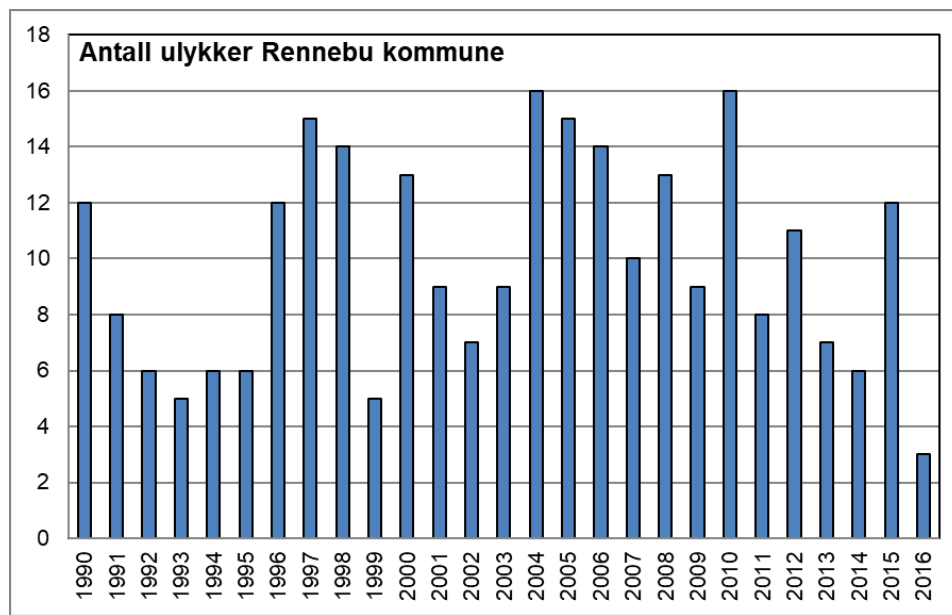
Tiltaksplanen skal evalueres hvert år innen 1. mars. Dersom evalueringa viser at noen av tiltakene bør endres eller prioriteres høyere, kan tiltaksplanen endres etter forslag fra TSU og godkjennes i formannskapet.

Den totale evalueringa av måloppnåelse og status skal foretas det 3. året i planperioden. Dette vil gi grunnlag for en revidering av planen og gi rom for en god prosess med bred involvering i planarbeidet.

Ansvar: Rådmannen i samarbeid med TSU.

## 9. Vedlegg til planen

### Vedlegg 1. Statistikk over ulykker



#### Antall ulykker i kommunen

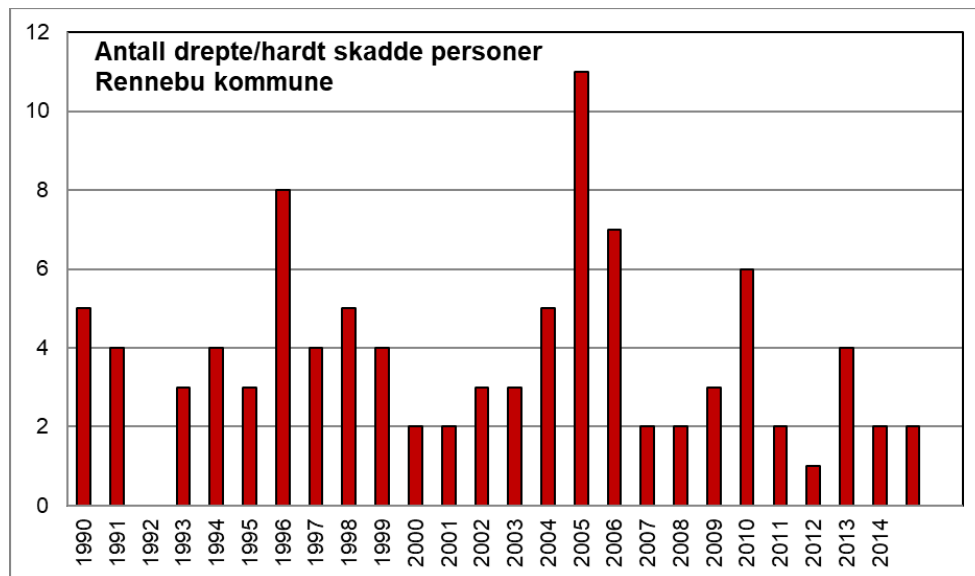
I perioden 1996 – 2015 hadde vi ganske høy ulykkesstatistikk.

Det toppet seg i 2004 og 2010 hvor vi hadde 16 trafikkulykker hvert år i kommunen.

I 2004: 1 drept og 27 skadde, herav 2 meget alvorlig, 2 alvorlig og 23 lettere skadd.

I 2010: 3 drept og 13 skadd, herav 3 alvorlig.

I 2015 skjedde det 12 ulykker. 1 ble drept, 1 alvorlig skadd og 23 lettere skadd.



#### Statistikk 1990-2016

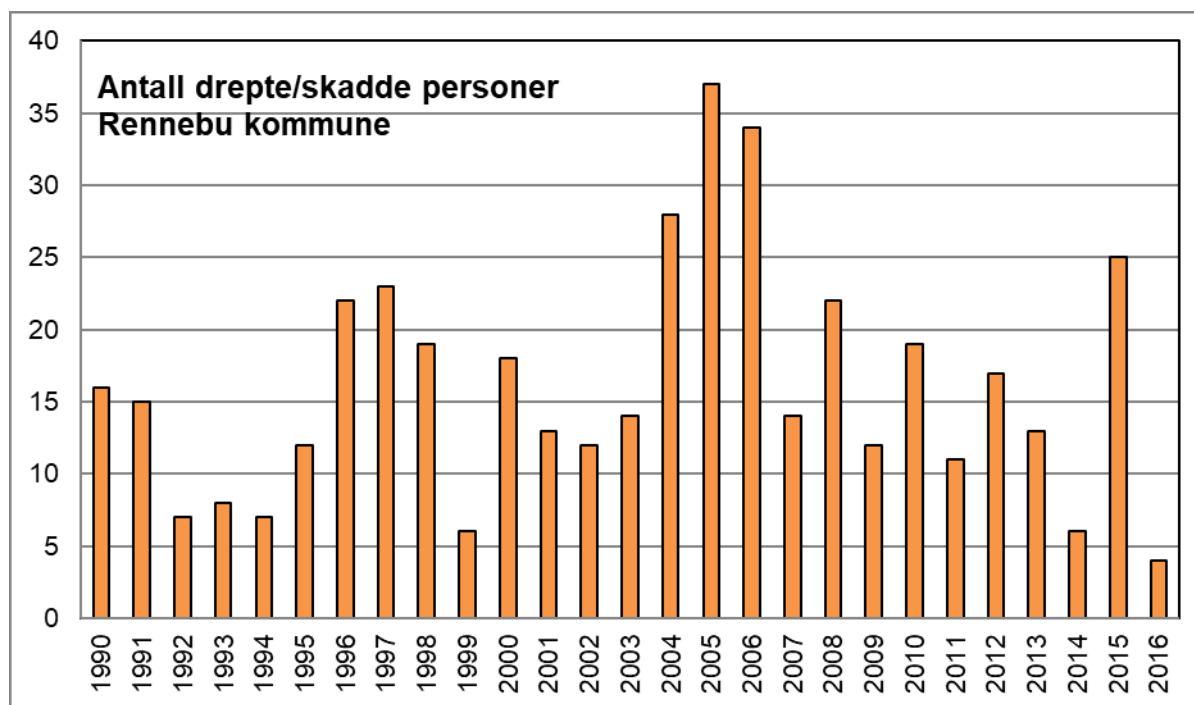
Null-visjon: Ingen drepte/hardt skadde.

2005: 4 drepte, en meget alvorlig skadd og 6 alvorlig skadd.

2013-2015: 1 drept, 7 meget alvorlig eller alvorlig skadd.

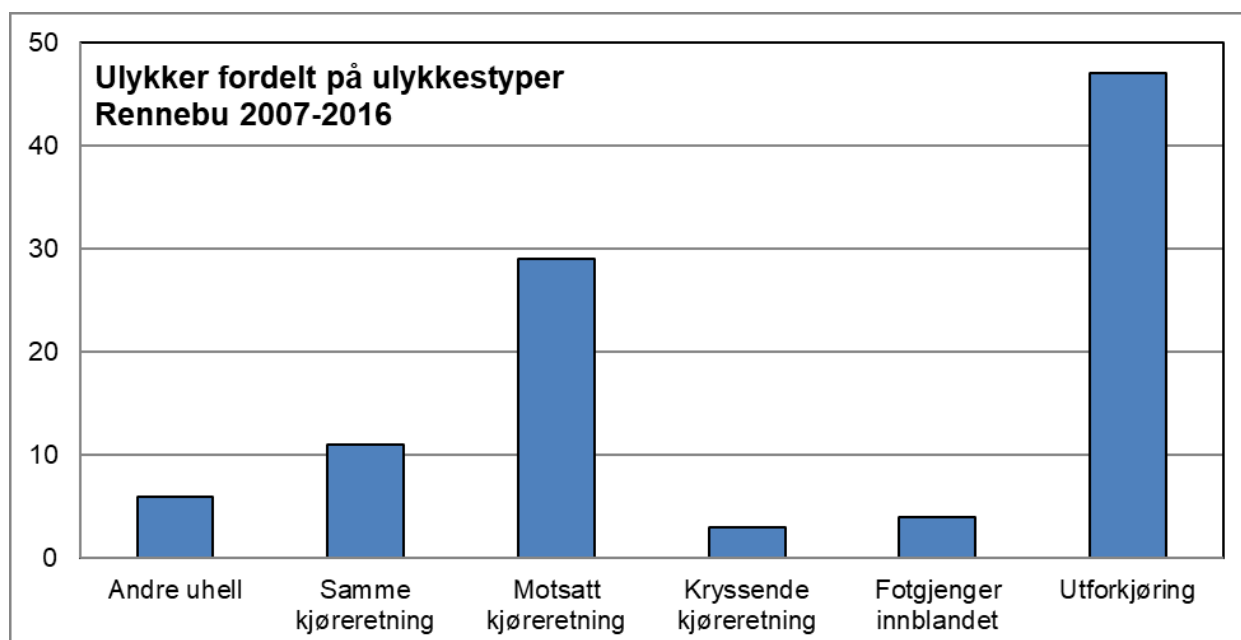
2016: Ingen drept eller hardt skadd.

Siste tall fra politiet i perioden 1.1.2017-01.11.2017: Ingen drepte eller hardt skadd.



*Oversikt over alle drepte /skadede:*

Figuren viser totalbildet over antall personer som har fått fra små skader til å ha mistet livet. Det er flere personer involvert i de fleste ulykker.



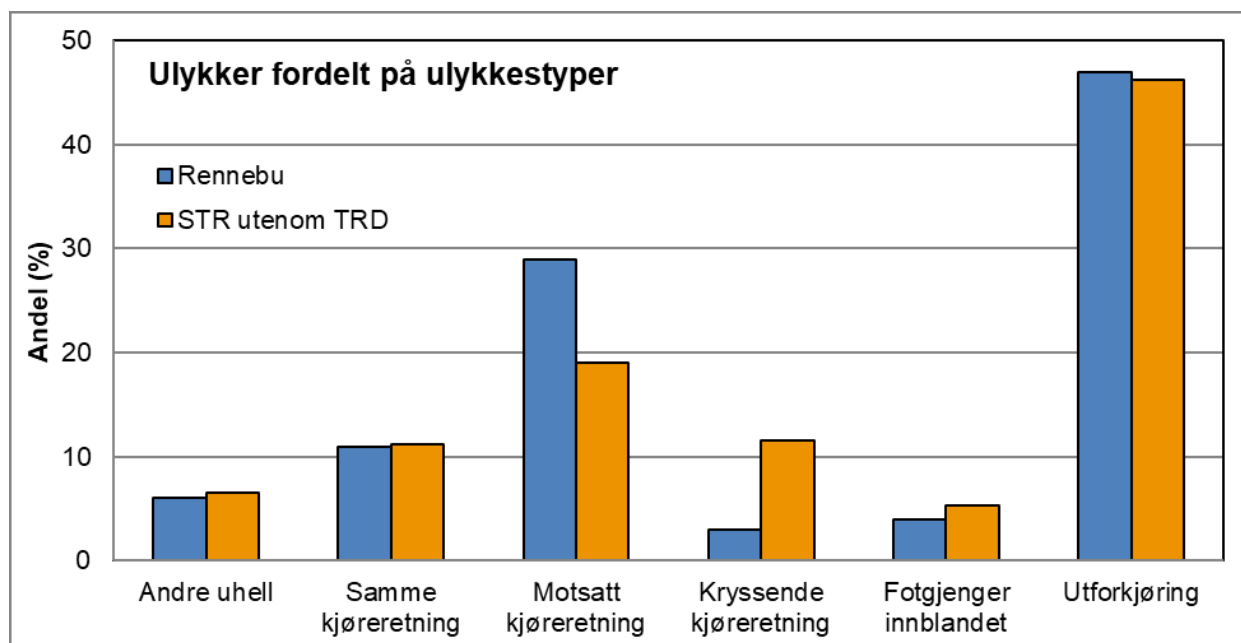
*Ulykkestyper i Rennebu 2007-2016:*

Det er flest utforkjøringsulykker og møteulykker i kommunen: 47 utforkjøringer og 29 møteulykker. I tillegg er det 11 ulykker med kjøretøy som kjører inn i hverandre og 3 med kjøretøy som krysser kjørebanelen.

I 4 av ulykkene er fotgjenger innblandet.

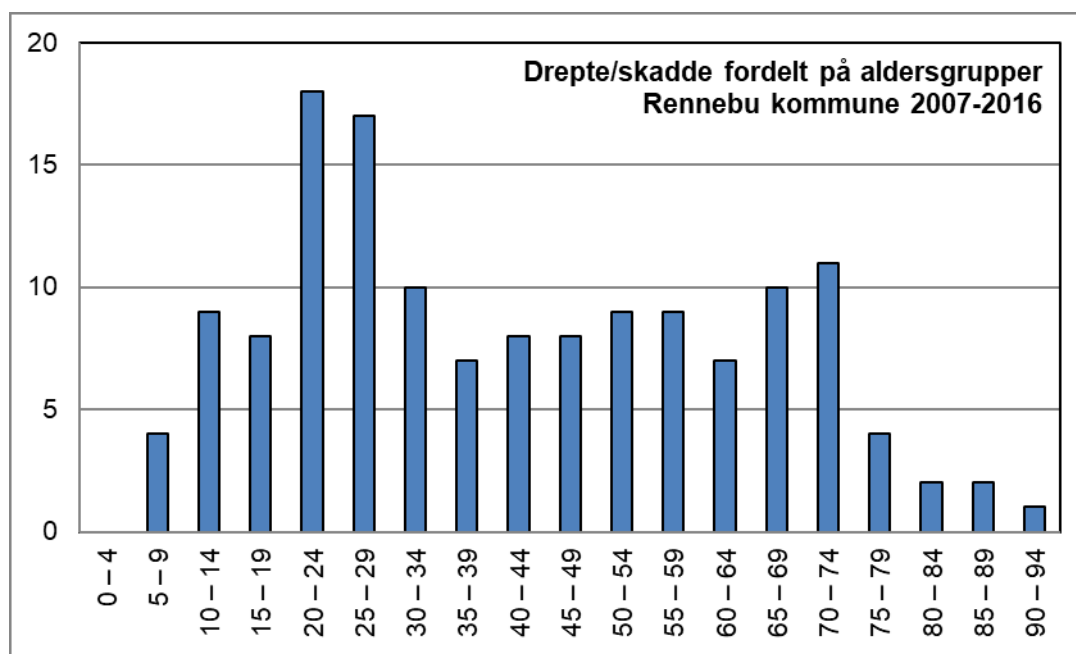


Til sammen i perioden er det 100 politiregistrerte ulykker.



*Rennebu sammenliknet med Sør-Trøndelag utenfor Trondheim:*

Kommunen har prosentvis flere ulykker med kjøretøy som kjører i motsatt kjøreretning: 29% i Rennebu mot 19% i Sør-Trøndelag. Ellers er det små forskjeller bortsett fra at det er klart mindre andel av ulykker med biler i kryssende kjøreretning.



*Hvilke aldersgrupper er mest utsatt?*

Statistikk fra perioden 2007-2016 viser at aldersgruppene fra 20-34 år er hardest rammet, da spesielt ungdom mellom 20-24. Den andre aldersgruppen med høye ulykkestall er de eldre mellom 65-74.

Vedlegg 2.**POLITIET****Anmeldelser - trafikkrelaterte forhold i Rennebu kommune***Forklaring til tall i fordelingsnøkklene:*

Postnummer: 7391= Berkåk, Nordskogen, og sørover mot Ulsberg, Eibakkan  
 7392= Stamnan  
 7393= Voll, Grindal, Nerskogen  
 7397= Ulsberg, Havdal, Gisnåsen  
 7398= Ulsberg, Innset ( R3)

2016 - 64 anmeldelser totalt

3 uhell med personskade. Alle lettere skader (Stamnan, Hallan og Ulsberg)  
 33 forhold med førerkortbeslag – 3 promille/rus og 30 hastighet

(Fordeling: 51/7391 4/7392 6/7393 3/7397)

2017 - 39 anmeldelser totalt

1 uhell med personskade. Lettere skadet (Berkåk)  
 21 forhold med førerkortbeslag – 2 promille/rus og 19 hastighet

(Fordeling: 26/7391 2/7392 9/7393 2/7398)

2008 - 52 anmeldelser totalt

5 uhell med personskade, hvorav 2 med bruddskader (begge MC)  
 19 forhold med førerkortbeslag – 6 promille/rus og 13 hastighet

(Fordeling: 38/7391 4/7392 6/7393 3/7397 1/7398)

## Vedlegg 3

## Sammendrag fra folkemøtene:

Berkåk , 30.01.18 – B, Sandbrekka, 01.02.18 – V, Åshuset 05.02.18 – I

Tema:		Strekning	Situasjon	Forslag til tiltak
Barn og unge i trafikken	B	Skaumsvingen	Farlig å ferdes til fots og på sykkel	Gang og sykkelvei
	B	Området ved KRK og E6	Barn og unge på sykkel som kommer fra Buvatnet tar snarveg fra KRK og rett opp og over E6	Fysisk sperre slik at de må gå av sykkelen
	B	Krysset Mjuklivegen – Veikroa – E6	Mye trafikk og myke trafikanter innimellom Gangveien slutter Buss sørover stopper og slipper av passasjerer Forbikjøring skjer i busslomme/gangbanen ved gangfeltet	Gangvei forlenges Bussene må fortsette til bussstoppen Fotgjengerovergang – lysesettes eller får lysregulering (Ny gjennomgang av hele trafikk-bildet )
	B	Vonheim barnehage	Farlig å krysse veien ved barnehagen på F700 Bilistene stopper ikke Farlig å krysse nederst i Gamle kongevei	Lysregulering? Merking av gangfelt Skilt begge steder Fartsgrense inn mot sentrum må reduseres, evt. opphøyd gangfelt?
	B	Vasslivegen og Gamle Kongevei	Høy fart	Fartsreguleringstiltak
	B	Skogliveien, E6 Kroveien	Høy fart på E6 Fotgjengere og syklistere må krysse E6 for å komme på gang- og sykkelbanen Bilistene stopper ikke selv om det er merket gangfelt De som kommer fra Kroveien har ingen oppmerket overgang Noen benytter overgangen v. Skogliveien	Redusere fartsgrensen? Lys ved overgangen? Skoglivegen og Kroveien bør knyttes sammen slik at det benyttes samme overgang
	V	Fv 700 v. Såggåstad	Skoleungene står på veien og venter på bussen	Bygge ut på utsida av veien slik at det blir en bussholdeplass Lysesettes.

Tema		Strekning	Situasjon	Forslag til tiltak
	V	Herrem – Vollabrekka Voll-grenda Sandbrekka - Reberg	Utrygt å ferdes til sykkel og til fots langs Fv 700 Mangler buss-stopp ved Fv 700 der veien til Herremsgrenda tar opp	Gang og sykkelvei langs F700. Fartsbegrensning til 50 km/t. Buss-stopp ved veien opp til Herremsgrenda
	V	Ved barnehagen, Voll	Kjøres for fort	Skilt skolebarn.
	I	Nord for Bottenbekken vestsida, R3	Skoleelever står i veikanten, stor trafikk	Behov for busslomme
	I	Avkjørsel boligfelt på Ulsberg	Farlig og uoversiktlig avkjørsel	Ønsker å opprettholde at elevene blir hentet i boligfeltet Permanent ordning
	I	Fra Rønningen i sør v. Kiplesund til Ulsberg	Stor trafikk og tunge kjøretøy	Gang og sykkel felt med lys
	I	F 700 og R3	Skolebarn står i veikanten og venter på buss	Bygge ut flere busslommer der en vet det er skoleelever eller blir det i nær framtid. Lys i busslommene.
	I	E6 ved avkjørsel til Åshuset og Seierdalen	Overgang for elever taxi/buss. Mange skal av og på, farlig når det skjer i krysset. Sjarp avkjøring, kryssing av E6. Mange gående og syklende	Bygge ut busslomme her. Avkjøringsfelt. Det er 70-sone, men bør vurderes til å redusere farten til 60 da du fort får en langtransport bak deg
	I	Busslomme Rognøya, E6	Vanskelig å se om noen står der og det kjøres fort	Lyssetting av busslomma Fotoboks?
	I	Fra Kløftbrua – Skjeppehaugen Innspill fra Jorun Havdal.	Høy fartsgrænse -80. Farlige situasjoner oppstår, smal veg. Mange innkjørsler fra boliger ( ca 10 stk )	Nedsatt fartsgrænse til 50 fra Kastet til Rabben (Magne Olav og Mona Stølen)
Holdninger og atferd	B	E6 fra Rennebuhallen til Cirkel K og Ekstra	Her krysses E6 selv om det ikke er gangfelt over veien, alle aldre	Må læres opp til å benytte undergangen og gang- og sykkelbane
	B og I	Alle strekninger	Mange glemmer at de må ha refleks for å bli sett i trafikken	Kampanjer for å benytte refleks-vest, alle aldre. Kanskje samarbeide med forsikringsselskaper og bedrifter for å få ned kostnadene på vester Påbud med vest

Tema		Strekning	Situasjon	Forslag til tiltak
	I	Fra 80-sone til 50 sone	Kommer brått på folk	Skilting for å forberede nedbremsing av farten Skilting etter dagens standard med økt trafikk og bosetting
	B og I		Mangel på rollemodeller og veiledere.	Alle voksne må være gode rollemodeller for barn og unge
	V			Trygg Trafikk – holdningsskapende arbeid for barn og foreldre Ungdomstrinnet: Reelt trafikkproblem/utfordring som diskuteres og som det må finnes løsninger for
	V og I	I 50 og 60-soner på F700 og R3 FV 6508 og 502 i 50-sona	Det kjøres for fort gjennom 50 og 60-soner langs F700, E6, fylkesveiene og på R3 Folk respekterer ikke fartssoner Mange bruker denne veien som en snarvei fra Orkdal til hytta (502)	Fotobokser? Automatisk måling? Fartsdumper? Forlengelse av sonene? Varsel om sone? Skilt skolebarn? Flere fartskontroller som i ettertid blir omtalt i pressen
	I	Langs veinett med 50- og 60-sone	Sjåfører tar ikke hensyn til gående/syklende/barn med sykkel/ folk med barnevogn	Sjåfører må lære å akseptere rettighetene til myke trafikanter gjennom for eksempel kampanjer?
Eldre og personer med spesielle behov	B	E6 ved Hallen/Cirkel K og Ekstra	Eldre med rullator krysser veien, ikke alltid at de leser trafikkbildet godt nok, beregner ikke bilenes hastighet	Trafikkopplæring? Hvordan ferdes i sentrum. Benytte undergangen
	B	Joveien – Løkkjakkveien til arbeidssenteret	Mye biltrafikk	Gang og sykkelvei slik at myke trafikanter skilles fra biler
	B, I	Boligfeltet på Ulsberg	Vanskelig kryss, blir ikke sett Vanskelig å finne innkjørselen til boligfeltet Mange store biler parkerer i busslomma der	Lyssetting av krysset Bedre skilting?
	B	De eldres boligområder	Eldre folk kvier seg for å gå ut da det ikke føles trygt	Tilrettelegge gang- og sykkelveier slik at de tør å gå tur i nærområdet sitt

Tema		Strekning	Situasjon	Forslag til tiltak	
	V	Omsorgsboliger på Voll	Føles utrygt på en strekning hvor det ikke er gang- og sykkelvei	Bygges gang- og sykkelvei slik at de eldre kan gå rundt i området	
	V	Fra Lånke ved skolen	Strekning som ikke er trygg	Sikring av strekningen Orkdalsveien - Kråa	
	I	Strekninger med 50-sone	Vanskelig for eldre å bevege seg ut på FV 502 grunnet høy fart (sone 50)	Utvidet veiskulder? Gang- og sykkelvei?	
Folkehelse og klimavennlighet	B	F700, E6	For mye bruk av biler når en skal i sentrum – forurensing og dårlig helse	Flere gang- og sykkelveier slik at en slipper å benytte bilen: Jobb, skyss av barn, handle, fritidsaktiviteter	
	B	F700	Kun veibane. Mange som benytter 700eren til trening	Utvide med veiskulder langs hele 700en. Veiskulder blir standard	
	V	F700	Anleggstida med utbygging av E6 kan medføre mer trafikk på F700	Påkrevet med gang- og sykkelvei gjennom Voll	
Framtid:	I	Det planlegges ny R3 og E6		Gammelveien skal brukes som lokalvei	Kanskje løses noen av problemene da, men vi vet ikke når det blir utbygging

## Vedlegg 4.

### Evaluering av handlingsplanen i Trafikksikkerhetsplan 2010-14

Rosa farge- ikke gjennomført

Grønn farge – gjennomført

Grå farge – uaktuelt, utgår eller blir videreført ved andre tiltak

#### Fysiske tiltak:

Tiltak	Problemstilling	Status
Kartlegging av skolevegen for 6-åringene - spesielt tilpasset buss-stopp	Få redusert farlige trafikkpunkter samt manglende venteplasser på skolevegen	Må bli rutine at en får kartlagt skoleveg for framtidige elever alt i 4-årsalder, 2 år før de starter på skolen
Fartsgrense 30 km/t i alle boligfelt	Redusere farten der barn leker	Det er satt opp skilt med redusert fartsgrense, men ikke soneskilt Kan innebære at deler av boligfeltene ikke har redusert fart Det må utarbeides en skiltplan for kommunen med soneskilting
Trafikkregulering ved Rennebu barne- og ungdomsskole	Uryddig og uforutsigbar trafikksituasjon forbundet med skoleskys	Endring av kjøremønster, ny av- og påstigning av buss og drosje NB! Viktig at kjøremønster overholdes!!!!
Avstigningsforhold fra buss – kryssing av E6 Forslag om ventelommer og skilting	Nordskogen – sterkt trafikkert veg	Skolebussen vender og henter/ setter elevene på riktig side
Forlenge 60-sone ved Halland sørover	Utrygt for skolebarna å gå langs E6	Ikke gjennomført Uaktuelt nå da det ikke er elever her, men kan bli?
Avstigningsforhold fra buss med kryssing av E6 på Børsletta	Behov for 2 ventelommer på vestsida og østsida av E6 Veilys	Annet løsningsforslag? – gang og sykkelvei med belysning
E6 Gang og sykkelveg forlenges til 4 km sør og nord for Berkåk samt langs FV 700 fra E6 - Eggan	Myke trafikanter må gå langs E6/Fv 700	Delvis gjennomført: ok nord for Berkåk , også bygd ut busslomme slik at det er sammenhengende Sør for Berkåk behov helt til Skaumsvingen E6-Eggen: se på muligheter for å benytte Kosbergveien og forbindelse ned på Fv 700
E6 fotgjengerovergang ved Kroveien skal gi trygg kryssing for fotgjengere	Utrygt for de minste å gå langs E6 til fotgjengerovergang ved Skogliveien	Annen mulighet: å bygge sammen Skoglivegen og Krovein slik at det blir en overgang på E6
Hyttfossbrua -Plassveien	Utstikkende fjell i kurve	Uaktuelt?

Tiltak	Problemstilling	Status
Plassveien- Seierdalsveien Forleng 60 km sone til forbi Svarttjøna	Høy fart og smal/svingete vei	Ikke aktuelt
Rv 3 ved innkjøring til boligfelt på Ulsberg Lys og skilting	Uoversiktlig	Ikke gjennomført
Rv 3 ved Ulsberg – forleng 60 km sone sørover til forbi busslomme	Myke trafikanter langs sterkt trafikkert vei	Utført
Fv 700- Gunnesgrenda – Voll Gang- og sykkelvei	Myke trafikanter langs sterkt trafikkert vei	Ikke aktuelt
Fv 700- Hoelsjåren – Kjerkbrua –Risjåren – Fv 700 Redusere hastighet til 60, sikre bru og siktrydding Skilting	Høy hastighet, uoversiktighet	Delvis gjennomført: Sikret brua Annet: Lys ved brua 60 km/t
Fv 700 ved Skjervegrenda: Lys i busslomme	Uoversiktlig	Ikke gjennomført Nytt tiltak: Bygge busslomme
FV 700 – Grindal. Veglys langs skoleveg fra boligfelt til bussstopp	Skoleelever går langs veien. Mer og mer trafikk	Ikke gjennomført
E6 og Rv 3 Beitedyr langs vegen Gjerdet må vedlikeholdes		Gjennomført i stor grad ang E6. Jernbaneløst har betalt.
Kryssende vilttrekk – Siktrydding og skilting	Skaper farlige trafikksituasjoner og ulykker	Gjennomført av Viltnemda Stadig nye trekk oppstår. OBS
Nerskogveien Hoel og oppover Lia. Benytte mobile skilt	Husdyr i vegen	Tiltak ikke gjennomførbart

### Holdningskapende tiltak:

Tiltak	Hvem	Status
Plan for trafikkopplæring, skolen	Elever	Gjennomført - Trafikkopplæringsplan
Gå til skolen-prosjektet	Elever	Ikke gjennomførbart. Må ha gang- og sykkelbaner først
Bruk av sykkelhjelme, refleks, bilbelter, handsfree m.m.	Alle	Kampanjer – målet ikke nådd Spesielt ungdommer sykler uten hjelm Obs. ukonsentrasjon p.g.a. fikling under kjøring
Infokampanje « Ikke tøft å være død»	10.trinn	Utgått. Finne andre kampanjer
Oppfrisking av trafikk-kunnskap hos eldre	65+	Gjennomført en gang – arbeide for å få dette jevnlig



## Vedlegg 5.

**Barnetråkk, oppsummering av 7.klasse sine innspill**

Hvor	Hva
E6 ved Kroveien	Bilene kjører fort
Trondskogen, Joveien, Træthaugveien	Mørkt, skummelt å ferdes - ønsker opplyst vei
Gang- og sykkelvei E6 sør for Berkåk	Her sykles det, brukes jevnlig
Krysset E6 –Fv 700	På sykkel, må vente lenge før de kommer over.
Torget	Møteplass
Området rundt butikkene ved torget	Sykling på fritida, parkeringsplassene
Rennebu b- og uskole, uteområde	Møteplass på fritida
Kosbergveien	Misliker å ferdes her
Svendsgarden, privatvei	Mørkt, utrivelig å ferdes
Holsøya	Utrivelig busstopp med søppel
6516 Fra Granasjøen og nedover bakkene	Mørkt
Fv 700, Stamnan	Går og sykler her på fritida, til og fra fritidsaktiviteter