

Saksframlegg

Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2008-2011

Arkivsaksnr.: 07/5988

Saksbehandler: Ivar Arne Devik

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar Trafikksikkerhetsplan for Trondheim for 2008 –2011.

Forslag til vedtak:

Formannskapet gir sin tilslutning til søknad om tilskuddsmidler til Aksjon skoleveg 2008, datert 28.09.07.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Trafikksikkerhetsplanen er en videreføring av Trondheims kommunes trafikksikkerhetsplan for 2002 – 2005 og gjelder for perioden 2008 – 2011. Planen er et viktig styringsverktøy for målrettet kommunalt trafikksikkerhetsarbeid og viser hvilke områder og tiltak det skal satses på i perioden. Høringsutkast til trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2008 – 2011 er sendt på høring til berørte etater og interesseorganisasjoner før politisk behandling i Trondheim kommune.

Planarbeidet er utført av en arbeidsgruppe under ledelse av byplankontoret, og med deltakere fra oppvekstområdet, byteknikk, barnas representant, politiet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk.

Fylkes trafikksikkerhetsutvalg ønsker at kommunene har en vedtatt trafikksikkerhetsplan som er forankret politisk når de behandler søknader om fylkeskommunale tilskuddsmidler fra "Aksjon skoleveg".

Nedenfor følger kort hovedpunktene i planen:

Status og økonomiske rammer

Den forrige trafikksikkerhetsplanen inneholdt ambisiøse mål om en reduksjon av antall ulykker. Her ble "nullvisjonen" forankret som ledestjerne og hovedmål for kommunens planarbeid. I tillegg ble det formulert konkrete mål med hensyn til å redusere trafikkulykkene:

- Reduksjon i gjennomsnittlig antall skadde og drepte for 5-årsperioden 2001 –2005 skal være 15 % i forhold til gjennomsnittet for 5-års-perioden 1996-2000.
- Reduksjonen i gjennomsnittlig alvorlig skadde og drepte i perioden 2001-2005 skal være 30 % i forhold til gjennomsnittet for perioden 1996-2000.

I perioden 2002-2005 er det bevilget ca 6,5 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak, inkludert ca 2,5 mill. kr fra fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler (tidligere aksjon skoleveg) årlig. I 2006-7 er den totale summen oppe i ca 9 mill kr årlig. Ulykkesutviklingen har imidlertid gått i feil retning. Gjennomsnitt antall skadde/drepte i 2001-05 var 397 pr år, mot 332 pr år i perioden 1996-2000. For de alvorlige ulykkestypene har man planperioden hatt en bedring fra 22,6 til 20,6 pr. år, men bedringen er mindre enn den 30% reduksjon som var satt som mål. De samtlige ulykkeskostnadene er beregnet til å summere seg til rundt 490 mill. kr årlig for Trondheim.

I kommende planperiode forventes trafikksikkerhetsmidlene (kommunale pluss tilskudd fra fylkeskommunen) å summere seg til 8-9 mill kr årlig. I tillegg kommer mulige riksvegmidler. Her er imidlertid rammene svært usikre, og Trondheim kommune har begrenset handlefrihet etter at transportforsøket er avsluttet ved utgangen av 2007. Foruten offentlige midler, benyttes også en del private midler til gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med utbyggingsavtaler for utbyggingsprosjekter i etablerte bystrøk.

Spørsmålet vi må stille oss når vi ikke når de konkretiserte målene, er om ressursene er tilstrekkelige, og om vi gjør de riktige grepene. Er vi er beredt til å gjennomføre mer kontroversielle tiltak som sterkere prioritering av myke trafikanter, strengere fartsregulering og utvidet overvåking for å få større effekt?

Trondheim kommune

Årsaker og utfordringer

Trafikkmengden er den viktigste forklaringsfaktoren for de totale ulykkestallene. Biltrafikken i Trondheim har vokst jevnlig og forventes å vokse framover. Når trafikken øker med 10%, forventes personskaulykkene å øke med 8% og dødsulykkene med 2-3%. En rekke tiltak kan imidlertid virke forebyggende og potensielt redusere skadeomfanget.

Det er viktig å ta befolkningens opplevde utrygghet på alvor, særlig i boligområder som er utsatt for gjennomkjøring. Imidlertid er det ofte vesentlig sprik mellom opplevd og reell usikkerhet, og dersom man skal redusere de reelle ulykkestallene, må ressursinnsatsen i hovedsak rettes mot områder med mange ulykker der tiltakene får faktisk ulykkesreducerende effekt.

Dette gjelder de sentrale byområdene der det er mange konfliktpunkter mellom harde og myke trafikanter. Det er en viktig utfordring å separere de ulike trafikantene for i størst mulig grad å begrense både konflikter og ulykker. Spesielt gjelder dette hovedårene i Midtbyen og de viktigste innfartsårene hit. Gjennom utbyggingen av Nordre avlastningsveg og E6- øst bedres forholdene langs Innherredsvegen og langs innfarten fra vest gjennom Ilaområdet. Gjennomføringen av den nylig vedtatte gatebruksplanen for Midtbyen forbedrer situasjonen i Olav Tryggvasons gate og Sandgata. Derimot reduseres trafikksikkerheten i Prinsens gate om en utvider kollektivholdeplassene i Prinsenkrysset uten å redusere biltrafikken.

Fartsbegrensning er et annet viktig virkemiddel som kan benyttes i områder med blandet bruk. Redusert fart har en klart dokumentert virkning for å redusere både ulykkene og omfanget av ulykkene. For Trondheims vedkommende kan dette være det virkemiddelet som har størst virkning, jfr. intensjonene i nullvisjonen. Bystyret avviste et forslag om å redusere hastigheten i Midtbyen til 30 km/t ved behandling av gatebruksplanen for Midtbyen. Derfor har en relativt begrensede muligheter til å oppnå vesentlig forbedring av trafikksikkerheten i Midtbyen bortsett fra Sandgata og Olav Tryggvassons gate.

Mål og visjoner

Trafikksikkerhetsplanen bygger på nullvisjonen som overordnet rettesnor. Dette innebærer null drepte og varig skadde. Denne tankegangen er i tråd med mål i Nasjonal transportplan, Sør-Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsplan og Transportplan for Trondheim 2006-15. Innenfor planperioden foreslås følgende konkrete hovedmål og delmål:

Hovedmål:

Tallet på drepte og alvorlig skadde skal reduseres uten hensyn til trafikkveksten. Gjennomsnittlig for perioden 2007 –2011 skal det være en reduksjon på drepte, meget alvorlig og alvorlig skadde på 30% i forhold til perioden 2002-06.

Hovedmålet er i hovedsak lik hovedmålet for forrige trafikksikkerhetsplan, men ut fra erfaringer med ulykkesutviklingen er ambisjonene om reduksjon i antall ulykker noe redusert. Tidligere hadde en mål om en reduksjon på 15% sammenliknet med planperioden foran, mens en nå nøyer seg med et mål om at antallet skal reduseres. Fokus flyttes i større grad over på de alvorlige ulykkene og det foreslås å opprettholde gjeldende mål om 30 % reduksjon av disse.

Delmål:

- Tilpasning av fartsnivået i tråd med nullvisjonen skal prioriteres høyt.
- Ulykkespunkt skal utbedres slik at antallet reduseres sammenliknet med perioden 2002-05.
- Barns og unges sikkerhet skal økes ved at skolevegen sikres og at arbeidet med informasjon om trafikksikkerheten bedres, økes og målrettes.
- Drifts- og vedlikeholdsoppgaver av anlegg for fotgjengere og syklister skal gis høy prioritet.

Trondheim kommune

- Trafikksikkerhetshensyn skal vektlegges i all kommunal plan- og byggesaksbehandling.

Dette er de samme satsingsområdene som i tidligere plan, men rekkefølgen er noe endret ut fra at en nå har oppnådd mye med hensyn til utbedring av skoleveger. I forhold til nullvisjonen må tiltak mot fartsnivå og ulykkespunkt prioriteres for at det skal være mulig å nå de ambisiøse målene.

Handlingsprogram

Plandokumentet inneholder et handlingsprogram med prioriterte tiltak innenfor en ramme på ca 30 mill. kr. De foreslåtte tiltak er gruppert i forhold til delmål, og forutsettes å ligge til grunn for søknader om tilskuddsmidler fra fylkeskommunen, samt kommunale prioriteringer i årlige budsjett og arbeidsprogram. Når det gjelder tiltak på skoleveg, bygger handlingsprogrammet på en omfattende innhenting av synspunkter fra grunnskolene i Trondheim. En rekke skoler har pekt på trafikkfarlige punkter og strekninger, samt foreslått utbedringstiltak. Det vises her til skolevegsrapport som er vedlagt trafikksikkerhetsplanen.

HØRINGSUTTALELSER

Gjennom høringsprosessen har det kommet inn ca. 20 merknader fra etater, interesseorganisasjoner, skoler, velforeninger og privatpersoner. Tilbakemeldingene er generelt positive til innholdet, men de innspill som gis er i hovedsak tilleggprosjekt som bør være med på de tiltakslistene som er utarbeidet i forbindelse med utarbeidelse av skolevegsrapporten.

En del av merknadene er tatt inn i trafikksikkerhetsplanen (TS-planen). I tillegg vil skolevegsrapporten som er laget revideres slik at kommunen har en utgave som er ajourført mht. de tilleggskommentarer en har fått fra høringsrunden. Skolevegsrapporten som vedlegges trafikksikkerhetsplanen i forbindelse med oversendelse til vedtak er ikke revidert.

Vi har nedenfor gjort en gruppering av merknadene som kommenteres enkeltvis/samlet ut fra hensiktsmessighet.

Offentlige etater:

1. Statens vegvesen (SVV)

Generell kommentar er at TS-planen er et omfattende og gjennomarbeidet dokument som danner godt grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen i tiden framover.

Merknaden har enkelte innspill på formuleringer og presiseringer i rapporten som ikke kommenteres her, men følges opp i TS-planen. Når det gjelder konkrete innspill så har de følgende merknader:

Mål og visjon

Delmål 1: Fartstilpasning. Det kan tas inn en passus om at fartsgrenser skal utformes etter kriterier gitt for fartsgrenser henholdsvis i og utenfor tettbygdstrøk (NA-rundskriv nr. 03/11 og 01/16) som er gjort gjeldende for Statens vegvesen behandling av fartsgrenser.

Delmål 3: Barns og unges sikkerhet: Fylkets handlingsplan for trafikksikkerhet (2006 – 2009) sier om skolevegen at "alle barn i grunnskolen skal kunne gå til skolen på en sikker skoleveg innenfor en radius på 2 km". Dette var et innspill som kom til fylkets handlingsplan via representanter fra Trondheim kommune. Denne målsetningen burde også være en del av kommunens plan.

Trondheim kommune

Prioriteringer/handlingsprogram

Statens vegvesen kan vanskelig ta stilling til sin andel av finansiering av de enkelte tiltakene. SVV må forholde seg til vedtatt handlingsplan for 2006-2009 og følge opp ved oppsett av årlige handlingsprogram, men de vil så langt de kan forplikte seg til å følge opp planens intensjoner og konkrete tiltak.

Fartsreducerende tiltak: Planarbeid – tiltak nr. 1.1. Etter all sannsynlighet vil de tidligere fylkesvegene føres tilbake til fylkesvegstatus. Disse bør også inngå i fartssoneplanen.

Statens vegvesen har tidligere uttalt seg positiv til reduksjon av fartsgrensen i Midtbyen. SVV mener fortsatt dette vil være et godt tiltak for å redusere antall ulykker og skadegraden i disse, og mener også at dette er et tiltak som kan iverksettes så snart som mulig – uavhengig av en fartssoneplan. SVV vil imidlertid signalisere at det kan åpne seg en mulighet for å benytte 40 km/t som en sonefartsgrense på hovedvegene i Midtbyen. Dette er en diskusjon vegvesenet gjerne vil være med på.

Drift og vedlikehold: Det er noe tvil om hvilken vedlikeholdsstandard som skal gjelde for drift og vedlikehold av gang-/sykkelvegnettet. Det er henvist både til Vedlikeholdsstandard for kommunale veger og til Håndbok 111. Disse standardene har for eksempel ulike tiltaksgrenser for brøyting av snø. Etter vår mening skal Håndbok 111 gjøres gjeldende for hele hovednettet for gang og sykkel.

Trafikksikkerhet i fysisk planlegging: Tiltak 1.2 sier at Håndbok 222 skal tas i bruk i forbindelse med fysisk planlegging. Vi skulle ønske Trondheim kommune kunne være mer offensiv på også å ta i bruk metodene TS- revisjoner av planer og TS- inspeksjoner av eksisterende veg. Dette i kombinasjon med beskrivelsene om sikkerhetssoner i Håndbok 231 (Rekkverksnormalen). I tillegg bør Håndbok/veileder 271 "Risikovurderinger i vegtrafikken" benyttes for å ta de "riktige" beslutningene som påvirker trafikksikkerheten.

Statens vegvesen mener også at Politiet er en viktig medspiller i den fysiske planleggingen og burde vært nevnt.

2 Politiet

Politiet har følgende merknader:

Vedlikehold av skilting: Politiet ønsker å understreke viktigheten av at all eksisterende skilting blir riktig. Deres erfaring er at dette følges opp i svært liten grad. Politiet bemerker også at feil skilting gjør at de ikke kan håndheve skiltingen.

Fysisk utforming: Det må legges vekt på fysisk utforming på steder der man opplever blanding av trafikantgrupper. Hvis en tar en del av årets dødsulykker som eksempel, ser en at eldre personer har vært innblandet, og er blitt påkjørt av tunge kjøretøy. Fysisk utforming, og bedre ledning til trygge kryssingspunkter ville her ha vært et element som kan ha hindret ulykkene. Fokus på dette vil ikke minst være viktig ved planlegging av ny sentrumsterminal.

30-sone i Midtbyen: Innføring av 30-sone i Midtbyen vil fortsatt være det beste enkelstående tiltaket for økt trafikksikkerhet. Fortsatt arbeid for å få innført dette bør prioriteres. Etter politiets mening er de argumenter som er fremkommet så langt mot innføring av 30-sone, ikke godt nok begrunnet sett opp mot den trafikksikkerhetsgevinst som kan oppnås.

Sykkelruter: Fokus på bedret sikkerhet for syklende oppnås med at det arbeides mot en bedre separering av de enkelte trafikantgrupper. Planlegging av sykkelfelt vil være et viktig bidrag for å bedre dette.

Trondheim kommune

Syklistene må på sikt bort fra fortau, men dette forutsetter at de gis et sikkert alternativ på veggen, uten at de kommer i konflikt med andre kjørende.

Moped: Mopeden (scooteren) er et populært, miljøvennlig og fleksibelt kjøretøy for ungdommer. Antallet moped er økende. Kjøretøyet er i all vesentlighet benyttet av unge mennesker i alder fra 16 år og oppover, det vil si at det er mennesker med minst erfaring fra vegtrafikken som benytter disse kjøretøyene. På grunn av at mopeden er en motorvogn, blir de plassert i samme gruppe som tung MC, biler og tunge kjøretøy, selv om den har en begrensning i maks hastighet på 45 km/t. Politiet ønsker derfor å sette fokus på å vurdere kjøreruter for denne trafikantgruppen som i større grad øker sikkerheten. Flere traseer peker seg ut som gode alternativer hvis motorvognforbud endres til å unnta moped. Konkrete eksempler er Klæbuveien under Omkjøringsvegen, fra Byåsen over Ceciliebrua og Bromstadvegen under Omkjøringsvegen. Politiet ønsker at mopedruter får fokus som nytt temafelt i den perioden trafiksikkerhetsplanen omfatter.

Revisjon og vedlikehold av gangfelt. Med bakgrunn av ulykkesøkningen forbundet med gangfelt vi opplevde høsten 2006, ble det satt fokus på hele gangfeltproblematikken. Dette arbeidet må fortsette, også opp mot en revisjon av gangfeltene. Mange gangfelt ble etablert for mange år siden, da trafikkbildet var et helt annet. Undersøkelser politiet har gjennomført sammen med Trygg trafikk og Statens vegvesen, viser at respekten for vikeplikt for fotgjengere i gangfelt er langt under det som er ønskelig. Fortetting og økt antall kjøretøy på veggen forsterker problematikken. Politiet ønsker derfor sammen med andre aktører å se på om endret plassering eller fjerning av felt kan være en løsning. Vedlikehold av oppmerking bør også gis en bedre prioritering.

3. Melhus kommune.

Melhus kommune, Teknisk drift ber om at det blir lagt vekt på et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Trondheim til Støren. Dette bør være et samarbeid mellom kommunene.

Rådmannens kommentar:

De innspill som vegvesenet og politiet kommer med er konstruktive innspill som forsterker de prioriteringer og mål som trafiksikkerhetsplanen legger opp til. Merknadene tas inn i TS- planen. Tiltak til unge mopedførere bør også inn i planen. Statens vegvesen utarbeider nå en ny håndbok 270 "Gangfeltkriterier". De prioriteringer og anbefalinger som her legges til grunn vil også implementeres i trafiksikkerhetsarbeidet til kommunen. Det kan i den sammenheng være aktuelt å forsterke viktig fotgjengerfelt med ytterligere sikkerhetstiltak utover standard oppmerking og skilting. Vi må også vurdere om enkelte fotgjengerfelt skal fjernes ut fra trafiksikkerhetshensyn.

Statens vegvesen peker på at de i hovedsak har satt av sine rammer for trafiksikkerhetsarbeidet i perioden 2006-2009, men de sier også at de ser det som viktig å følge opp og støtte opp om trafiksikkerhetsplanen. Fra 1.1.2008 vil ansvaret for fylkesvegnettet gå tilbake fylkeskommunen. Etter foreløpig drøftelse med fylkeskommunen vil dette medføre at kommunen fortsatt vil ha ansvaret for drifting av dette vegnettet, men investeringer /prioriteringer av nye tiltak blir fylkeskommunens (statens vegvesen) ansvar.

Både statens vegvesen og politiet legger vekt på at et av de viktigste tiltakene mht. trafiksikkerhet i Trondheim vil være innføring av 30 km/t i Midtbyen. Tiltaket er i tråd med tenkingen/oppfølgingen av nullvisjonen. I forbindelse med behandling av gatebruksplan for Midtbyen (sak 79/07) har bystyret gjort vedtak på at en ikke ønsker innføring av generell 30 km/t i midtbyen. Rådmannen tar dette til etterretning.

Trondheim kommune

Vegvesenet peker på at alternativt kan 40 km/t fartsgrense utredes. Det er et betydelig antall politirapporterte ulykker i Midtbyen og i svært mange av disse ulykkene er ”myke trafikantgrupper” involvert. Bruk av hastighet som sikkerhetstiltak vil derfor være vesentlig for å oppnå reduksjon ulykkene, spesielt for de alvorlige ulykkene i Midtbyene. Viser her til fig. 11 i TS-planen som viser dødsrisikoen for fotgjengere ved påkjørsel. Blir en påkjørt i 30 km/t er det 90% sjanse for å overleve mot henholdsvis 70 % og 20% sjanse ved henholdsvis 40 og 50 km/t. De hastighetsmålinger som kommunen har utført i Midtbyene viser at hastighetsnivået i dag ligger på ca. 40 km/t. Innføring av 40 km/t vil derfor endre lite på hastighetsnivået i sentrum. Skal en oppnå en trafikkisikkerhetsgevinst så må en få ned hastigheten sammenliknet med i dag.

Rådmannen er enig i at en må få etablert et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Trondheim til Støren. Ansvar for koordinere arbeidet legges til Statens vegvesen. Trondheim kommune vil her delta sammen med de andre kommunene. I samarbeid med Statens vegvesen og Trondheim kommune har en nå definert et hovedrutenett for sykkel der Heimdalsruta inngår som en delstrekning for sykkelvegnettet Trondheim – Støren. Arbeidet med denne hovedruta vil også fanges opp i pågående planarbeid for ny E6-sør.

4. Syklistenes Landsforening (SLF)

SLF stiller seg bak hovedmålene som trekkes fram i planen, med nullvisjonen som bærende element. De støtter uttrykkelig delmål 1 om tilpasning av fartsnivået, spesielt fremheves betydningen av 30 sone i Midtbyen og på innfartsårene, som dermed blir mer attraktive for syklistene. SLF fremhever at det er mange sykkelanlegg som har stor risiko knyttet til seg, men som ikke har kommet fram tydelig i TS-planen. På enkeltstrekninger må sykkelfelt anlegges til erstatning for kombinert gang-/sykkelveg. De mener dette gir en sikkerhetsgevinst. De peker på at drifts- og vedlikehold av sykkelanlegg er av stor betydning for gjøre anleggene mer attraktive. De støtter opp under de mål/tiltak som her kommer fram i TS-planen.

Rådmannens kommentar

En arbeidsgruppe har sett på oppfølging av Transportplanens forslag om økt standard for drift/vedlikehold på hovednettet for sykkel. Det er ønskelig å legge til grunn standarden som er beskrevet i Håndbok 111. Det er foreslått at det iverksettes forsøk med gjennomføring av denne nye standarden på to av hovedrutene:

- S5 sørover (S5, S5A og S5B - “Heimdalsruta”)
- S1 østover (S1 og S1A - “Ranheimsruta”)

Til sammen utgjør dette 26,7 km. Bydrift har regnet på kostnader og funnet at den økte standarden på de to hovedrutene innebærer en tilleggs kostnad på ca 0,9 mill kr. Vegvesenet dekker de økte kostnadene. Kommunens ”motytelse” er at vi benytter ca 0,5 mill kr til fysiske utbedringstiltak på rute S1 østover. Dette dekkes av prosjektnr 200511 ”Sykkelveginspeksjoner, utbedringstiltak”.

Forsøket vil for øvrig følges opp med en evaluering.

5. Team Trafikk

De mener at trafikkisikkerheten bedres betydelig ved bedre rydding av skog/trær og busker langs vegene, bedre oppmerking, belysning av kryss og holdeplasser samt mer aktiv bruk av separasjon av de forskjellige typer trafikk. Team Trafikk har følgende enkeltkommentarer på tiltak som er beskrevet eller som bør komme i tillegg:

- Stenging av Klæbuvegen har også medført uønsket adferd (ulovlig kjøring) som har medført uheldige situasjoner.

Trondheim kommune

- Nytt kollektivknutepunkt i Prinsenkrysset uten at biltrafikken reduseres vil bli en meget dårlig løsning for kollektivtrafikkantene.
- De mener 40 km-soner i Midtbyen sammen med god belysning, god sikt, god merking vil gi kollektivtrafikken en god flyt. 40 km/t er bedre tilpasning enn 30 km/t.
- Bruk av gjerde i forbindelse med fotgjengeroverganger vil øke trafikksikkerhetsgevinsten. De mener også at "Trondheimgjerde" i midtdeleer må vurderes der en har mye uønsket kryssing av fotgjenger på gatestrekninger.
- Skoleveg: Team Trafikk (TT) mener at flere av de punktene som skolene har gitt tilbakemelding på som går på oppmerking, belysning og kontroller er sammenfallende med TT sine registreringer. Team Trafikk har utarbeidet retningslinjer for trygg og sikker skoletransport. Dette innebærer at de unngår å kjøre inn på områder det er fare for konflikt. Skolen får her ansvaret for følge barna til definert hente/holdeplass. Team Trafikk ber om at de tas med på råd når det gjelder plassering og utforming av hente/leveringsplasser ved ombygging og nybygg av skoler samt vegforandring rundt skolene.

Rådmannens kommentar

Flytting av kollektivterminalen i Midtbyen er behandlet i gatebruksplan for Midtbyen. Bystyret har her vedtatt å etablere området rundt Prinsenkrysset som et nytt av-/påstigningspunkt for buss og trikk, men avventer endelig behandling av spørsmålet om å stenge for ordinær biltrafikk til Nordre avlastningsveg er ferdigstilt. Rådmannen er enig i at en blanding av busser, trikk, næringstrafikk, lokaltrafikk, gjennomgangstrafikk og fotgjengere er uheldig. En utvidelse av kollektivholdeplassene i Prinsenkrysset må forventes å øke ulykkesrisikoen sammenliknet med i dag.

Rådmannen er enig i at en må se på tiltak som øker sikkerheten i viktige fotgjengerkryss i Midtbyen og innfartene til sentrum. Dette er en prioritert satsing i TS-planen. Rådmannen vil også følge opp ønsket om å involvere Team Trafikk ved planlegging av nye hente-/leveringsplasser i tilknytting til skolene ved ombygginger og nybygg.

Bruk av redusert hastighet som trafikkreduserende sikkerhetstiltak er kommentert tidligere.

6. Gråkallbanen

Figuren i høringsutkastet som viser relativ personskaderisiko for ulike kjøretøysgrupper anses misvisende for trikken i Trondheim. De henviser til at det ikke har vært alvorlige skader med trikk siden 1982. Gråkallbanen bemerker at planen i liten grad setter fokus på trafikksikkerheten i Selsbakkvegen ved Munkvoll stasjon. Denne begrensede strekningen trafikkeres både av skolebarn, trikker, busser og biler. Gråkallbanen mener at denne korte strekningen, med sin trafikale kompleksitet representerer en unødvendig stor trafikksikkerhetsrisiko som det bør iverksettes tiltak for å redusere.

De foreslår følgende tiltak:

- Fartsdump før planovergangen
- Bussene overføres til Arnt Smistads veg
- Alternativ kan det bygges et sammenhengende bygg fra Byåsen skole over Bøckmannsvegen og banen til Skjermvegen, med en indre gangbru langs Selsbakkvegen.

Generelt sett anser de utbedring av Gråkallbanens kryssinger med private og offentlige veier som kommunens viktigste sikkerhetstiltak ift. banen. De peker på at det er kryssingene i Ila og på Munkvoll som har desidert mest trafikk, og på begge disse stedene har anleggstrafikk ved flere anledninger bl.a. revet ned banens kjøreledning og medført driftsstans for Gråkallbanen. Aktuelle sikkerhetstiltak her kan

Trondheim kommune

være skilting, lysregulering, bom over veien som viser høyden på kjøretrådene. Andre kryssingssteder kan sikres med skilt, speil, fjerning av vegetasjon og lignende.

Gråkallbanen etterlyser en egen trafikksikkerhetsgruppe med representasjon fra trafikkutøverne, Trygg Trafikk, politiet osv..

Rådmannens kommentar

Figuren som er benyttet er en generell figur hentet fra Trafikksikkerheshåndboken. Ulykkestallene baserer seg på offisiell statistikk, men for trikk vil vi anta at det er ulykkesstatistikk for Oslo som dominerer. Vårt ulykkesregister viser at det etter 1996 bare har vært en ulykke i 2003 i Trondheim der buss og trikk var involvert. I denne ulykken var 6 personer skadde, hvorav en alvorlig skadd.

På Munkvoll er det utført en del trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med utbygging av ny Byåsen skole. Selsbakkvegen har også fått innført 40 km/t supplert med fartsputer på strekningen. I tillegg er det utført tiltak i krysset Bøckmannsv./Selsbakkvegen (lysregulering med prioritering av fotgjengerstrømmene, opphøyd gangfelt, ledegjerder osv.). I TS-planen har rådmannen foreslått ytterligere tiltak i Selsbakkvegen der veien krysser trikkesporet.

Det er i forbindelse med arbeidet med trafikksikkerhetsplanen etablert en prosjektgruppe med representanter fra Trygg Trafikk, statens vegvesen, politiet, oppvekstområdet, byteknikk og byplankontoret. I tillegg er det egen gruppe med representanter fra kommunen, statens vegvesen og Syklistende Landsforening som har månedlige møter og skal jobbe med trafikksikkerhet og sykkelsetning i kommunen. Rådmannen mener at vi har etablert en organisasjon som ivaretar trafikksikkerheten i forvaltningen, men vil være åpen for å trekke inn interesseorganisasjonene for få belyst sikkerheten i en bredere sammenheng. Dette vil følges opp i det videre arbeidet med trafikksikkerhetsplanen.

7. NAF Sør-Trøndelag

NAF sier at TS-planen er oversiktlig med god dokumentasjon over hvor ulykker skjer og hvilket omfang disse har også ut fra økonomisk betraktning.

NAF er noe skeptisk til bruk av redusert fartsgrense og intensivering av fartskontroller som virkemiddel og mener at det IKKE på noen som helst måte er dokumentert at trafikkulykkene har sin årsak i for stor fart.

NAF peker på at den desidert mest effektive måten å unngå ulykker er å bygge trafikksikkerheten inn i "veisystemet". De foreslår derfor et det settes av betydelig større midler til investeringer i trafikksystemet. Dette vil friggi ressurser slik at blant annet kontrollvirksomheten dreies over til rus-/promillekontroll osv.. Ytterligere hastighetsreduksjon vil medføre at en oppnår en "kriminalisering" av ellers lovlydige folk. NAF ønsker større fokus på utbedring av ulykkespunktene. De mener at det må tas en ordentlig gjennomgang på hele trafikksystemet og finne "alle" potensielle ulykkespunkt/strekninger og sette inn tiltak som sikrer alle trafikanter. NAF vil gjerne bidra i denne prosessen.

Rådmannens kommentar.

Det ulykkesregisteret vårt og nyere forskning viser, er at det er sammenheng mellom hastighet og sjansen for å bli utsatt for en alvorlig ulykke. Dette er også et av de bærende elementene i nullvisjonstenkingen. Det vises her til merknader som er gjengitt ovenfor mht. bruk av hastighetsreducerende tiltak. Utenfor tettbygd strøk vil bruk av midtdeler og rekkverk for å hindre henholdsvis møteulykker og utforkjøringsulykker være gode tiltak. I Trondheim der en stor del av transportarbeidet skjer i tett bebygde områder, vil en reduksjon av hastigheten ha størst betydning for å få ned tallet på de alvorlige ulykkene. Dette vegsystemet har mange brukergrupper og en vil her aldri unngå konflikt mellom harde og myke trafikanter.

Trondheim kommune

Det er viktig å bygge sikkerheten inn i vegsystemet. Kommunen har nå nettopp vedtatt en ny transportplan som gir rammene for vegutbyggingen de neste 10 årene. I løpet av perioden 2008 – 2011 vil Nordre Avlastningsveg stå ferdig. En stor del av gjennomgangstrafikken i Midtbyen vil da forsvinne og dette forventes å medføre en gunstig ulykkesutvikling i Trondheim. I tillegg vil E6-øst utbyggingen medføre en trafiksikkerhetsgevinst for østre deler av byen. Utover dette vil dagens vegnett bestå, og vi må jobbe videre med andre tiltak som har trafiksikkerhetseffekt.

8. Tilbakemelding skole

Høringsutkastet av Trafiksikkerhetsplanen med skolevegsrapporten ble sendt ut til alle barneskolene. De fikk utvidet høringsfristen til medio september. Enkelte skoler har nå kommet med tilleggskommentarer. Følgende nye tiltak er meldt inn:

- 8.1. Nidarvoll skole: De viser til at ingen av de registreringer/tilbakemeldinger skolen har gitt er tatt med i planen.
- 8.2. Brundalen skole: De ønsker å sette større fokus på foreldrenes kjøreadferd til/fra skole. I mange sammenhenger er det mye av denne trafikken som medfører at man føler seg utrygg for å sende barna til skolen. De foreslår følgende forslag til nye mål i TS-planen:
 - Få ned antall foresatte og andre som kjører barn til skolen
 - Utvide "sikker sone" rundt skolen der det ikke bør være tillatt å kjøre
 - Opprette foreldreinvolvering i gå-til-skolen kampanjer-foreldre og eldre søsken kan dele på å følge over veier og lære mindre elever- og bilførere, sikker atferd i trafikken.

De ønsker også ytterligere redusering av fartsnivået på Granåsvegen fra 40 til 30 km/t. De vil også påpeke at en del gang- og sykkelveger ikke er sikre nok pga. blant annet ulovlig ferdsel med motorkjøretøy. Ulovlig moped/scooter kjøring på gang- og sykkelveger er et stort problem i hele byen. Det må derfor gjøres tiltak som rettes mot ungdom som her bryter trafikkreglene (hyppigere kontroller).

- 8.3 Stabbursmoen skole: To nye problempunkt som bør innarbeides i rapporten:
 - Søbstadvegen ved Bunnpris (gangfelt)
 - kryssingspunkt Ringvålvegen/Sørbruvegen (opphøyd gangfelt).
- 8.4 Åsveien skole: Nye punkt er utbedring av undergang Byåsveien/Breidablikkvegen og inngjæring av rundkjøring ved skolen.
- 8.5 Charlottenlund: Følgende nye pkt er meldt inn:
 - Bompris ved Ranheim settes til 0 kr.
 - Nytt lyskryss Innherredsvegen/Tunvegen
 - Nye støyskjermer langs Innherredsvegen (lede skolebarna til gitte kryssingssteder)
 - Brundalsforbindelsen bygges fram til Hørlocks veg som medfører stor avlastning på Skovgård.
 - Fortau nedre del av Jakobslivegen bygges¹
 - Forlenge midtrabatt for å hindre innkjøring til bensinstasjon i Skovgårdkrysset
 - Nytt gangfelt ved Prix på Jakobsli
 - Gangfelt ved Rema/Frati i Jakobsliområdet.
- 8.6 Utleira skole: Følgende tilleggskommentarer ønskes tatt inn i planen:
 - Gangfelt over Stubban ved Marsvegen
 - Gangbru fra Stubbanvegen til Tverrvegen sikres.Begrunnelsen for de ulike tiltakene gjengis spesielt her. De mener også at de tiltakene som er fanget opp i skolevegsrapporten bør prioriteres i planperioden 2008-2011.
- 8.7 Åsheim skole etterlyser ferdigstillelse av gang- og sykkelvegen i Ringvålvegen ved Korsen. De

¹ Det er satt av midler til dette tiltaket i 2007. Bygges høsten 2007.

Trondheim kommune

peker også på behov for lys på gangveger/turstier i Lundåsen i tillegg til siktforbedringer i kryssene i området. Rundkjøringen i Lundåsen er ikke tilfredstillende. De legger med en uttalelse fra Lundåsen velforening som også tar opp enkelttiltak i Lundåsen boligområdet. Dette kommenteres i eget punkt.

Rådmannens kommentar

De innspill som her er kommet fra skolene vil bakes inn i skolevegsrapporten. Tiltakene vil også bli innarbeidet i tiltakstiltakstabellene i TS- planen. I TS- planen er det kun tiltak som har kostnadsrammer over 100.000,- skilt ut som egne prosjekt. Det forklarer hvorfor Nidarvoll skole ikke finner noen av sine innspill på tiltakslistene. Mindre tiltak vil kunne prioriteres under sekkeposten "Mindre trafikksikkerhetstiltak". Aktuelle tiltak her er skilting (f. eks. redusert fartsgrense), legging av fartshumper/opphøyde gangfelt og sikring av kryssingspunkt osv. I TS- planen foreslår vi at det settes av min. 2 mill pr. år til mindre trafikksikkerhetstiltak.

På Skovgård er det i år innført 40 km/t fartsgrense på Innherredsvegen gjennom Skovgård. Fortauet i Jakobslivegen vil bygges i løpet av høsten 2007/vinteren 2008. Ytterligere tiltak her vil utredes videre og prioriteres i kommende budsjett.

Bygging av Brundalsforbindelsen vil medføre en trafikksikkerhetsgevinst for nedre del av Jakobsliområdet, men dette er et stort vegprosjekt som ikke er prioritert utbygget i planperioden 2008-2011. Kommunen har tatt opp med vegvesenet om det kan gjennomføres tiltak i bomsystemet som medfører at gjennomgangstrafikken i Skovgård reduseres. Fra vegvesenets side ser en nå på tiltak i området som kan få flere til å kjøre E6, men hvordan dette skal gjøres er ennå ikke avklart.

Bygging av gang- og sykkelvegen i Ringvålvegen ved Korsen er nå i oppstartsfasen. Finansieringen er på plass på inneværende budsjett og entreprenør er nå valgt. Arbeidet skal etter planene ta til i høst.

Mange av kommentarene er rettet mot generelle forhold knyttet til drifting av vegnettet. Siktforbedringer i kryss pluss behov for bedre belysning på gangveger/turstier. Dette inngår i TS- planen der en setter større fokus på å bedre vedlikeholdet spesielt på gang- og sykkelvegnettet.

9. Private merknader

Nedenfor har vi listet opp de konkrete merknadene som går på mangler i TS- planen og skolevegsrapporten:

9.1 Nedre Vikåsen Velforening har følgende merknad til planen som de mener bør prioriteres høgt:

- Etablere fortau mellom innkjøringen til Markaplassen 2-40 og fotgjengerfelt mot Vikåsen skole
- Flere fartsdempere/opphøyde gangfelt i Vikåsveien
- Sikre gangfelt/kryssingspunkt Vikelvsveien ved innkjøring til Vikåsen.
- Forandre ut-/innkjøring til Vikåsen Oppvekstsenter.

I tillegg har de også listet opp en del andre punkt som går på supplering med fartsdumper, bedre oppmerking av gangfelt, fysiske skille mellom gang og kjørebane og oppsetting av fysiske sperrer på gangveg som viktig for sikkerheten i området. De viser også til behov for bygging av den regulerte tverrforbindelsen mellom Reppe og Vikåsen. De peker på at Tjønnsstuggu er et mye brukt tur- og treningsområde for mange. Mye av biltrafikken til Tjønnsstuggu vil med denne tverrforbindelsen forsvinne.

9.2 Robert Hjelmstad, Reppeveien 119, Brita Nyvoll, Reppeveien 123, Laila Øien, Reppeveien 129: Deres kommentarer går på manglende drift- og vedlikehold på vegnettet i området, spesielt rettet på

Trondheim kommune

skolevegen. I skolevegsplanen er deler av Reppevegen foreslått med fortau, men uavhengig av dette bør deler av Reppevegen få fast dekke og tilpasset bredde for dagens trafikk. Skihytta i området (Tjønnsuggu), som også benyttes som barnehage, er et meget populært utfartssted med mye trafikk på morgen og ettermiddag. I den forbindelse må øvre del av Reppevegen få en bedre standard supplert med fartsputer, fortau og nye skilt på strekningen. De ber også om at turstien mellom Vikåsen og Reppe øvre blir oppgradert og om at det vurderes skoleskyss i vinterhalvåret.

9.3 Jorun Gjære, Venusveien 23A:

Krysset Marsveien/Stubbanvegen brukes som skoleveg til Nidarvoll. De utbedringer som er gjort her er ikke godt nok. Det bør være opphøyd gangfelt i krysset gjerne med bruk av belysning for øke oppmerksomheten i krysset. Siktforholdene bør også bedres (vegetasjonsoppdydding).

9.4 Lundåsen velforening og Lundåsen Barnehage har kommet med innspill på følgende punkt:

- Lys i regulert tursti i øvre Lundåsen + bedre sikring av fotgjengerkryssingen i Lundvegen.
- Utbedring av rundkjøring (tilrettelegging for sykkel i rundkjøringen, dvs. nedsenk på fortau osv.).
- Gatelys bør settes opp på alle sideveger i Lundåsen.
- Ferdigstillelse av g/s-veg ved Korsen.

Rådmannens kommentar

De tilbakemeldinger vi har fått på enkeltpunkt/strekninger vil bakes inn i den endelige skolevegsrapporten. Mindre trafikksikkerhetsprosjekt vil bli prioritert i forbindelse med utarbeidelse av de årlige arbeidsprogrammene, jfr. rådmannens tidligere kommentar om mindre enkeltprosjekt.

Bygging av ny tverrforbindelse mellom Reppe og Vikåsen vil redusere trafikkbelastningen på Reppevegen. Vegprosjektet er ikke prioritert i Transportplan for Trondheim i perioden. Det kan være aktuelt å stille rekkefølgebestemmelser om utbygging av vegen før eventuell videre utbygging i området.

10. Ungdommens bystyre

Trafikksikkerhetsplanen er behandlet i Ungdommens bystyre i møte 22.08.07, sak 7/07. Følgende vedtak ble her vedtatt:

“Formannskapet i Ungdommens bystyre mener det er uheldig med syklist på fortau, og man ønsker dette ivare tatt i Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim 2008-2011. På strekninger hvor det er forsvarlig bør syklist holde seg i veien. Formannskapet foreslår at det er forsvarlig for syklist å ferdes i veien der det er lavfartsgrensestrekninger (40 km/t).

Formannskapet i Ungdommens bystyre mener at det er bra at Trondheim kommune har en ”nullvisjon”. Skolevegsrapporten skulle vært kjørt lokalt i nettverk. Her bør man gå gjennom skolene for å få innspill.

Formannskapet i Ungdommens bystyre mener at Skolevegsrapporten representerer for liten elevmedvirkning fra enkelte skoler. Det bør i større grad legges til rette for at man kan sette i gang en medvirkningsprosess med elever på skolene. En slik rapport vil være et svært viktig verktøy for å kartlegge problemområder lokalt, men man er usikker på hvor nøyaktig prosessen har vært ved den enkelte skole. Man ser helst at de skoler som ikke har medvirket får en mulighet til å uttale seg vedrørende skolevegsrapporten. ”

Rådmannens kommentar

I arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan har skolene og oppvekstområdet blitt involvert i arbeidet. Vi har

Trondheim kommune

tilskrevet alle barneskolene og bedt om innspill på farlige punkt/strekninger. Vi har også utarbeidet kartgrunnlag med viktig informasjon om ulykker der vi også har skissert de viktigste gangrutene inn mot de aktuelle skolene. Dette materialet er oversendt skolene i forbindelse med utarbeidelse av skolevegsrapporten. Vi har generelt en løpende dialog med skolene i arbeidet med trafikksikkerhetstiltak. Det legges nå også opp til et samarbeid for å involvere skolene og barnehager mht. kampanjer for gjøre skolevegen sikrere og få flere til å gå-til skolen. Oppvekstområdet vil her få et ansvar for å koordinere arbeidet.

Konklusjon

Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim 2008 – 2011 anbefales vedtatt. Forslag til endringer og tilføyelser som er presisert foran er tatt inn i planen. Føringer og prioriteringer som er gjort i Trafikksikkerhetsplanen legges til grunn for videre planlegging og prosjektering. Rådmannen vil understreke at de målene som er satt er ambisiøse og at kommunen dersom vi skal nå disse målene, må være villig til å gjennomføre upopulære tiltak som for eksempel strengere fartsgrenser.

Kommunen har i brev datert 28.09.2007 søkt fylkeskommunen om tilskuddsmidler for Aksjon skoleveg 2008. Tiltakene for 2008 er prioritert ut fra tidligere søknader og de prioriteringer vi nå har gjort i forbindelse med de innrapporteringer som er gjort av skolene (se [skolevegsrapport 2007](#), vedlegg 1). I forbindelse med behandling av tilskuddsmidlene og de samtaler kommunen har hatt med Fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) er det viktig at prosjektene som en har søkt om tilskuddsmidler for er forankret i politiske vedtak. Søknaden om tilskuddsmidler blir behandlet av FTU i medio november 2007. Rådmannen ber formannskapet gi sin tilslutning til de tiltak som er søkt om tilskudd til for 2008 slik at den politiske forankringen er på plass ved behandling av søknaden. Tiltakene i prioritert rekkefølge er listet opp nedenfor:

Tiltak:	Egenandel:	Tilskudd:	Sum:
1. Roald Amundsens veg/Møllebakken, lysregulert fotg.felt	kr. 200.000	kr. 300.000	kr. 500.000
2. Gamle Osloveg, utbedre fotgjengerkryssing	kr. 600.000	kr. 900.000	kr. 1.500.000
3. Loholt alle, gang-/sykkelveg og fortau	kr. 609.000	kr. 913.000	kr. 1.522.000
4. Bøckmans veg, fortau Otto Skirstads veg-Svalevegen	kr. 680.000	kr. 1.020.000	kr. 1.700.000
5. Bregnevegen, fortau	kr. 240.000	kr. 360.000	kr. 600.000
6. Asbjørnsens gate/Tyholtvegen, planlegging	kr. 160.000	kr. 240.000	kr. 400.000
7. Fossestuvegen, lysregulert fotgjengerfelt	kr. 240.000	kr. 360.000	kr. 600.000
8. Krysset Industrivegen / Johan Tillers veg	kr. 300.000	kr. 450.000	kr. 750.000
9. Sørbruvegen – Ditlev Bloms veg, fortau	kr. 400.000	kr. 600.000	kr. 1.000.000
10. Nonnegata, Weidemanns veg – Kirkegata	kr. 3.200.000	kr. 500.000	kr. 3.700.000
11. Svenskjordet, gang-/sykkelveg	kr. 760.000	kr. 1.140.000	kr. 1.900.000
12. Ensidig busslomme Jonsvannsvn v/Solbakken skole	kr. 462.000	kr. 693.000	kr. 1.155.000

Rådmannen i Trondheim, 29.10.2007

Trondheim kommune

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg: Trafikksikkerhetsplan for Trondheim 2008 – 2011 med vedlegg.