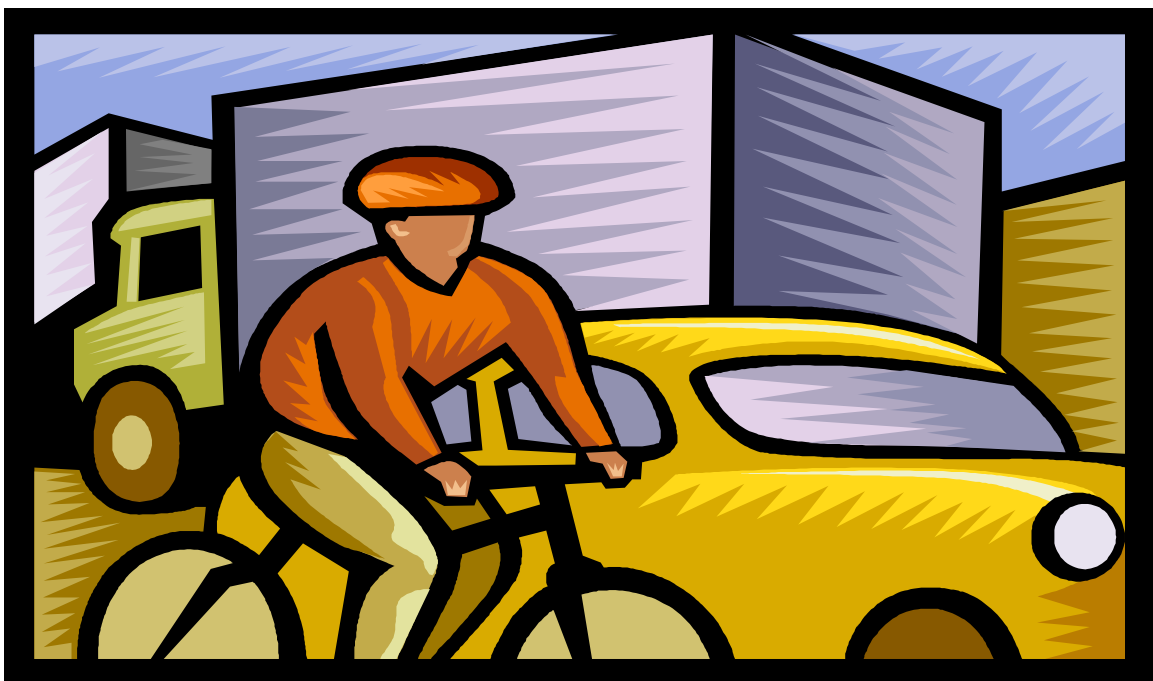




Plan for trafikk sikkerhetsarbeid i Namsskogan kommune

2021-2024



Innholdsfortegnelse

- FORORD**
- 1. INNLEDNING**
 - 2. ANSVAR I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET**
 - 3. DAGENS SITUASJON**
 - 4. VISJON, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER**
 - 5. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET**
 - 6. KRITERIER FOR FARTSGRENSER OG FYSISK FARTSDEMPENDE TILTAK PÅ TETTSTEDER**
 - 7. RETNINGSLINJER FOR SKOLESKYSS PÅ TRAFIKKFARLIG VEG**
 - 8. ØKONOMI OG RESSURSER**
 - 9. HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET**
 - 10. BEHANDLING OG OPPFØLGING**

Annet:

* Prioriteringer fra trafikksikkerhetsutvalget

Rullert og vedtatt av formannskapet i sak 3/18 den 30.01.2018

Rullert og vedtatt av kommunestyret i sak x/xx den xx.xx.2021



FORORD

Kommunens trafikksikkerhetsplan er sist behandlet og vedtatt av kommunestyret 2018. Det er nå behov for å få revidert og rullert planen slik at den framstår som en oppdatert og nyttig plan i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten. Planen vil dermed bli et viktig verktøy i arbeidet med å prioritere de oppgaver som vil gi størst effekt, samt at den vil bidra til å samordne ressursene om trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen. Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har dessuten satt krav om at kommunene skal ha oppdaterte trafikksikkerhetsplaner, for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafikksikkerhetsmidler.

Arbeidsgruppe for trafikksikkerhetsplanen for Namsskogan kommune er kommunens trafikksikkerhetsutvalg valgt av kommunestyret i Namsskogan. Utvalget har følgende sammensetning:

Bjørn Dahl

Politisk valgt (AP) Leder

Renate Greiner

Politisk valgt (SP)

Marthe Bekkevold

Politisk valgt (SP)

Odd Bakken

Namsskogan kommune

Som grunnlag for planen er det gjennomført en omfattende registrering av trafikksikringsforhold. Tiltakene omfatter både fysiske tiltak på vegnettet og tiltak i forbindelse med opplæring, informasjon og kontroll.

Vi har i forbindelse med denne revisjonsrunden også sendt invitasjon til alle innbyggerne i Namsskogan gjennom vårt lokale informasjonsblad Namsin samt utleggelse på vår hjemmeside om å komme med eventuell nye innspill på trafikksikringsforhold det anses nødvendig å få gjort noe med. Dette har resultert i flere ønsker om tiltak, og vi mener med grunnlag i dette å ha en solid behovsregistrering som grunnlag for å prioritere aktuelle tiltak som skal bidra til bedre trafikksikkerhet. Noen av de tiltakene som var prioritert i planen fra 2018-2021 har man fått gjennomført, men det er fortsatt nok av oppgaver å gripe fatt i for å få bedret trafikksikkerheten i kommunen.

Namsskogan 25.01.2021 ved Arbeidsgruppen

1. INNLEDNING

Veitrafikken krever daglig sine offer. På landsbasis omkommer for mange mennesker årlig på norske veier. I tillegg til dette kommer personsaker. Dette skjer om igjen og om igjen. Statistikken viser at også Namsskogan er representert i disse tallene. I sum må trafikksikkerheten betraktes som en tragedie som alle ønsker å få gjort noe med.

For å ha best mulig grunnlag for å prioritere tiltak lokalt er det viktig å ha en trafikksikkerhetsplan. Kommunen er pålagt å ha sitt eget trafikksikkerhetsutvalg, og skal selv organisere arbeidet med trafikksikkerhet.

Bevilgningene har vært små og kommunens trafikksikkerhetsutvalgs aktivitet har vært lav. Fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg er kommunene oppfordret til å prioritere arbeidet ved blant annet å utarbeide en plan som grunnlag for å kunne søke om midler. Planen bør være tverretattlig slik at alle etater har ansvar for å bedre trafikksikkerheten i kommunen.

Målet er å øke trafikksikkerheten i kommunen, og med det oppnå reduksjon av antall ulykker. Tiltak i dette arbeidet blir ofte knyttet til det rent fysiske miljøet langs veger og gater. I denne forbindelse er det også særdeles viktig å rette oppmerksomheten mot opplæring av barn og unge, holdningsskapende arbeid, informasjon, overvåking m.m.

Trafikksikkerhetsarbeidet må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi, da trafikksikkerheten ikke er en tragedie bare for dem som rammes, men de utgjør også et betydelig tap for samfunnet. Disse trafikksikkerhetene påfører samfunnet en kostnad på over 400 millioner kroner årlig. For å få gjort noe med ulykkestallene må det mobiliseres til tverretattlig innsats. Denne innsatsen må ikke begrenses til et skippertak eller to, men legges på et jevnt nivå.

Trafikksikkerhetsarbeidet må ikke bli et offer for interne budsjettkamper og byråkratisk sektortenkning. Her må det tenkes samfunnsøkonomi, da trafikksikkerheten ikke er en tragedie bare for dem som rammes, men de utgjør også et betydelig tap for samfunnet. Disse trafikksikkerhetene påfører samfunnet en kostnad på over 400 millioner kroner årlig. For å få gjort noe med ulykkestallene må det mobiliseres til tverretattlig innsats. Denne innsatsen må ikke begrenses til et skippertak eller to, men legges på et jevnt nivå.

2. ANSVAR I TRAFIKKSikkerHETS-ARBEIDET

Kommunens ansvar er hjemlet i følgende lov:

- **Folkehelseloven**

Personskader som følge av ulykker, krever mye av helsesektoren og medfører store samfunnsmessige kostnader. Lov om folkehelse beskriver kommunens ansvar for å fremme folkehelse og forebygge skader.

§ 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatiske sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

§ 5 Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen
Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne.

§ 7 Folkehelse tiltak

Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseuordninger, jf. § 5. Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.

- Etter **vegtrafikkloven** -

§ 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.

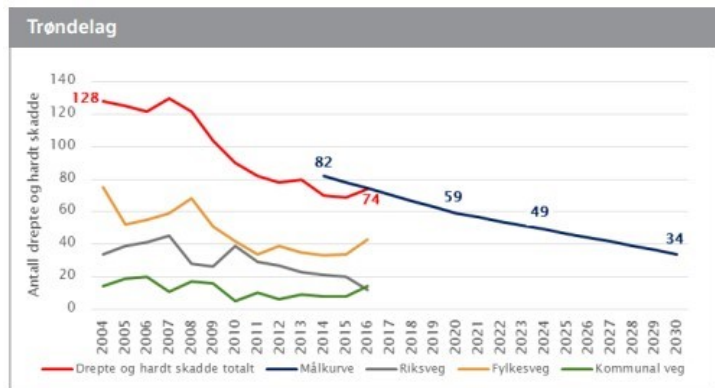
Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som veieier, som eier av skoler og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

3. DAGENS SITUASJON

For Trøndelag fylke har antall politirapporterte personskadeulykker med skadde og drepte de siste 25 år vært forholdsvis stabilt, med et årlig gjennomsnitt på ca 200 ulykker og ca 290 skadde og drepte. I den samme perioden har trafikkmengden økt med 74 %, og dette betyr at risikoen for å bli innblandet i en personskadeulykke er redusert med 50 % .

Tabellen på nedenfor viser ulykker i Trøndelag med personskader de siste 10-15 åra. Omtrent halvparten av alle skademeldingene gjelder ulykker langs E6. Det skyldes selvfølgelig at E6 har størst trafikk. På grunn av at stedsanvisningen er mangelfull i skademeldingene, er det ikke så mange ulykkespunkt som kan påpekes. Noen ganger har vi likevel registrert flere ulykker på samme plass. Bulking på parkeringsplasser ser vi da bort fra.

	Ulykker
	2019
50 Trøndelag - Trøndelag	
A. Påkjøring bakfra	29
B. Andre ulykker med samme kjøreretning	13
C. Møting ved forbi kjøring	2
D. Andre møteulykker	50
E. Samme og motsatt kjøreretning med avsving	12
F. Kryssende kjøreretning	25
G. Fotgjenger krysser kjørebanen	10
H. Fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanen	6
I. Akende o.l.	0
J. Enslig kjøretøy utover veien	88
K. Enslig kjøretøy veltet i kjørebanen. Påkjøring av dyr, parkerte biler mv.	18
L. Andre ulykker	16



E6 går gjennom hele kommunen, fra syd til nord. Veien er hovedforbindelsen mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Veien er også viktigste forbindelse mellom tettstedene i kommunen. I tillegg benyttes E6 også som lokalvei i det enkelte tettsted. Bare på Brekkvasselv er veien lagt utenom tettstedet. Deler av veien har blitt utbedret de senere åra, men fortsatt har lange strekninger for lav standard. Veien er ikke bygd for den store trafikken som det etter hvert har blitt på E6. Spesielt er det den økte trafikken av vogntog som bekymrer. En opprusting av de strekninger som fortsatt har for lav standard, bør få høyere prioritet.

Gang og sykkelvei er et viktig tiltak for å skille myke og harde trafikkanter. I kommunesenteret på Namsskogan, og langs E6 på Trones er det laget gang og sykkelvei. Den går fra Håpnes boligfelt og nesten fram til skolen. Den slutter ved jernbaneovergangen like ved skolen. Gang og

sykkelveien har gjort skoleveien mye sikrere for elevene. I en del boligfelt er det stor trafikk. Her vil en videre utbygging av gang og sykkelveier klart bedre trafikksikkerheten.

Trafikksikkerhetsarbeid i skolen er viktig for å forebygge ulykker. Det gjøres en del på dette området allerede. Spesielt 1. og 2. klassingene lærer om hvordan de skal te seg på skoleveien. Det er også vanlig å ha en refleksdemonstrasjon for alle elevene. En forsøker også å få elevene til å holde seg på skoleplassen til skolebussene har kommet. En forsøker også å lære barna hvordan de skal oppføre seg på skolebussen og mens de venter på bussen om morgenen. Skolen har også forsøkt praktiske øvinger i det å gå i sentrum.

Vintervedlikehold er viktig i en så snørrik kommune som vår. Både brøyting når det faller snø og strøing når det er glatt er ganske tilfredsstillende. Det største problemet er de store brøytekanter og snøhaugene som blir liggende etter brøytingen. De blir ofte ikke fjernet raskt nok. Veikryss kan da bli ganske uoversiktlige.

4. VISJON, MÅL OG SATSINGSOMRÅDER

I Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet legges grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet til en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade (nullvisjonen). Nullvisjonen betyr at vi skal arbeide både for å hindre alvorlige ulykker og for å redusere skadene i de ulykkene som likevel skjer. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ulykker vil forekomme også i framtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.

Nullvisjonen bygger på at trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse i forhold til hverandre. Trafikantene overholder spillereglene i trafikken og viser aktsomhet, myndighetene sørger for at trafikksystemet er så sikkert at en enkel feilhandling ikke fører til død eller livsvarig skade. Trøndelag fylkeskommune legger også nullvisjonen til grunn for sitt trafikksikkerhetsarbeid på regionalt nivå, og det vil være riktig at denne visjonen ligger til grunn også for det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

Namsskogan kommune vil arbeide for et framtidig lokalsamfunn der det ikke forekommer trafikkulykker som fører til død eller livsvarig skade.

Hovedmål.

Hovedmålet er et langsiktig mål som skal føre oss nærmere visjonen. Med nullvisjonen som et ønskelig framtidsbilde vil det være naturlig å knytte hovedmålet til nedgang i antall personskade-ulykker, og spesiell innsats mot de alvorligste ulykkene. På kommunenivå vil ulykkene kunne variere en god del fra år til år, og i forbindelse med resultatvurdering må lengre periode legges til grunn. Trafikksikkerhetsarbeidet skal være mål- og løsningsorientert. Dette betyr i praksis at tiltak som settes inn må rettes direkte mot å løse faktiske trafikksikkerhetsproblemer. Det er også viktig å legge et helhetssyn til grunn for arbeidet, slik at fokus på sikkerhet gjennomsyrrer alt arbeid med forhold som

kan ha betydning for trafikksikkerheten.

Antall skadde og drepte i trafikken skal i framtiden reduseres i forhold til dagens nivå

Satsningsområder/delmål.

Det er mange aktører som arbeider for et felles mål om bedre trafikksikkerhet. Ikke minst påhviler det hver enkelt trafikant et stort ansvar i å opptre slik at trafikkuulykker ikke oppstår. Med grunnlag i ulykkessituasjonen må trafikksikkerhetsarbeidet konsentreres om endel viktige satsningsområder/delmål, som etter hvert vil gi målbar effekt på hovedmålet.

1. Organisering av kommunens trafikksikkerhetsarbeid må avklares, og trafikksikkerhetsarbeidet må gis en mer forpliktende posisjon med hensyn til ressursbruk.

Utfordringer innen kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er blant annet å få satt temaet på den politiske dagsorden, samt å sette trafikksikkerhet inn i en større sammenheng. Det er viktig å sikre at planen blir fulgt opp og tiltakene gjennomført. En forutsetning for dette er at planen forankres i kommunens politiske og administrative system. I denne sammenhengen er det viktig at planen inngår i det kommunale plansystemet, og får en politisk behandling i samsvar med dette. Kommunen har forøvrig et stort ansvar innenfor areal- og transportplanlegging, og det er da viktig at disse planer tilrettelegger for et transportsystem som er tryggest mulig.



2. Opplæring i trafikkadferd må forbedres for alle aldersgrupper.

Den store utfordring i trafikksikkerhetsarbeidet fremover synes i stor grad knyttet opp mot trafikantene, og mulighetene for å gjøre dem bedre egnede og mer ansvarlige i trafikken. Trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. For at opplæringen i barnehage- og skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærere og barnehageansatte. Trafikksikkerhet for barn er de voksnes ansvar. Ansvar er knyttet til utformingen av et trygt oppvekstmiljø, til beskyttelse av de små og myke trafikantene og til aktiv bruk av riktig sikkerhetsutstyr. Voksne må ha høy bevissthet om hvor viktige de er som rollemodeller, og de har ansvar for at det foregår kontinuerlig trafikkopplæring gjennom alle barneårene og i ungdomstiden. Derfor må foreldre, helsepersonell, barnehage- og skoleansatte motiveres til å ta ansvar for barns og unges trafikksikkerhet.

3. Bruken av sikringsutstyr må forbedres for alle trafikantgrupper.

Forskning viser at økt bruk av bilbelte vil spare liv og i stor

grad begrense personskadeomfanget når ulykker først skjer. Det er imidlertid fortsatt mange som unnlater å bruke bilbelte. Kontroll av at barn er sikret på en forsvarlig måte har også en stor skadebegrensende effekt. Ved bruk av bilbelte reduseres dødsrisikoen med ca 50 % i framsetet og ca 25% i baksetet..

Kun en liten andel av fotgjengerne bruker refleks i mørket. Samtidig vet vi at 40% av alle fotgjengerulykker skjer i mørke, og at refleks reduserer risikoen for å bli påkjørt i mørket med 85%. Det bør derfor bli en selvfølge å bruke refleks når man beveger seg ute i mørke.

Syklister er spesielt ulykkesutsatt i krysningspunkter, og dersom det skjer en sykkelulykke betyr bruk av sykkelhjelm en betydelig reduksjon i risikoen for alvorlige hodeskader. I dag er bruksprosenten lav blant voksne syklister, ca 35%, mens den er høyere blant barn under 12 år, der litt i overkant av 50% bruker sykkelhjelm.

4. Trafikklfarlige steder på vegnettet må utbedres, og spesielt skal barn og unge ha en trygg og trafikksikker atkomst til barnehage, skole og fritidsaktiviteter i nærmiljøet.

Kommunen har som vegholder ansvar for å få gjennomført trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. Dette er ofte skoleveger og veger som brukes til fritidsaktiviteter eller kontakt med familie og venner. Kommunenes ansvar for trafikksikkerheten på dette området er derfor i stor grad knyttet til utformingen av et trygt lokalmiljø, til beskyttelse av myke trafikanter, fotgjengere og syklister, slik at befolkningen kan bevege seg trygt i sine nabolag. I de fleste tilfeller er imidlertid utfordringene for reduksjon av antall hardt skadde og drepte innenfor kommunen, knyttet til trafikksikkerhetstiltak på europaveger, riksveger og fylkesveger. Det er oftest her de alvorligste ulykkene skjer, og det er da en utfordring for kommunen å komme med innspill på de prioriteringer som fylkeskommunen og Statens Vegvesen gjør.

Namsskogan kommune skal tilstrebe seg å være en kommune med stor vekt på universell utforming. Universell utforming innebærer at tiltak i de offentlige rom og bebyggelse skal være slik at de kan brukes av alle, og dette må da legges til grunn også for utforming av trafikkanlegg. Nye anlegg vil bli planlagt og utført med dette grunnleggende prinsipp. Kommunen har imidlertid endel "gamle synder" på dette området, som det gjennom planen settes fokus på å få gjort noe med. Dette gjelder spesielt utforming av fortau og kryssingsfelt på tettsteder og boligfelt.

5. FN's bærekraftsmål

Trafikkuulykker er den ående vanligste dødsårsaken i verden. I 2015 vedtok FN bærekraftsmål 3.6, som sier at antall skader og dødsfall i verden forårsaket av trafikkuulykker skal halveres innen 2020. I 2015 ble 5641 personer drept eller skadd i trafikken i Norge. 2019 var antallet 4262, altså 24 % lavere enn i 2015. Bærekraftsmålet er altså ikke innfridd i landet som helhet.

5. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

Trafikksikkerhetsarbeidet er organisert på flere nivå; nasjonalt/regionalt, fylkes- og kommunenivå.

Nasjonalt/regionalt nivå.

Samferdselsdepartementet styrer trafikksikkerhetsarbeidet gjennom Nasjonal transportplan. Transportetatene utarbeider i fellesskap planforslaget, og den endelige plan legges fram for Stortinget av regjeringen. Som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan, ga Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en handlingsplan for trafikksikkerhet. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helse- og sosialdepartementet, Utdanningsdepartementet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og syv storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen. Handlingsplanen har som formål å presentere de utfordringer en står overfor i trafikksikkerhetsarbeidet og hvilke tiltak det skal satses på i planperioden. Planen har dessuten til hensikt å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker. Handlingsplanen har definert følgende mål for perioden:

- *Overholdelse av fartsgrensene.*
- *Reduksjon i omfanget av kjøring i ruspåvirket tilstand.*
- *Økt bruk av sikringsutstyr.*
- *Sikrere tungtransport.*
- *Ulykkesreduserende tiltak på ulykkesbelastede riksveger.*
- *Færre drept og hardt skadde ungdommer.*
- *Reduksjon i antall alvorlige overtredelser av trafikkreglene.*

Fylkesnivå.

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

Kommunenivå.

Ansvaret for å tilrettelegge trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på flere virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med bl.a. arealplanlegging, utbygging og drift av kommunalt vegnett, har teknisk drift og kommunalteknikk ansvar knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafikksikkerheten. Dette kommer til uttrykk gjennom flere lover og retningslinjer som omhandler disse virksomhetene.

Innenfor opplæring kommer oppvekstområdet ansvar for trafikksikkerhetsarbeid til uttrykk i Kunnskapsløftet. Også i rammeplan for barnehagene er trafikkopplæring påpekt som

et viktig og nødvendig tema. Skoleskyssordningen er også et område som trafikksikkerhetsarbeidet må fokuseres på.

Andre.

Også myndigheter og organisasjoner utenfor kommunens system har ansvar innenfor trafikksikkerhetsarbeidet, som i stor grad vil påvirke virksomheten til den enkelte kommune. Dette gjelder spesielt politiet som har særlig ansvar for overvåking og kontroll av atferden til trafikantene, og Trygg Trafikk som er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet med særlig ansvar for opplæring og informasjon. Likens gjelder dette bilorganisasjoner, transportselskaper, trafikkskoler m.fl. som gjennom sine aktiviteter har innvirkning på trafikksikkerheten i den enkelte kommune.

Arbeidsgruppen er kommunens trafikksikkerhetsutvalg. Utvalget skal:

- Samordne trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.
- Fungere som bindeledd mellom innbyggerne og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker i kommunen.
- Arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på vegnettet i kommunen.
- Uttale seg i saker av betydning for trafikksikkerheten i kommunen, dette være seg på fylkesveier, kommunale veier og statlige veier.
- Være en pådriver overfor kommunale etater, politietaten og vegmyndigheten i trafikksikkerhetssaker.

6. KRITERIER FOR FARTSGRENSER OG FYSISK FARTSDEMPENDE TILTAK PÅ TETTSTEDER.

Vegdirektoratet har fastsatt kriterier for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak i byer og tettsteder. Formålet med kriteriene er at antall skadde og drepte skal reduseres gjennom en reduksjon av fartsnivået. Samtidig er det lagt vekt på at redusert fartsnivå også vil gi bedre miljø. Det er vanskelig å etablere en vegutforming som sammen med omgivelsene alene gir trafikantene god nok informasjon om hvilket fartsnivå som er det riktige. Derfor vil det være nødvendig å skilte fartsgrenser for å ivareta hensynet til sikkerhet og miljø.

Kriteriene legger følgende til grunn:

Fartsgrense	Bruksområde
30 km/t	Brukes i første rekke på atkomstveger i boligområder og sentrumsområder, men kan også unntaksvis brukes på hoved- og samleveger i bolig- og sentrumsområder med stor aktivitet av gående og syklende og dårlig separering i forhold til motorisert trafikk.
40 km/t	Brukes i første rekke på samleveger i bolig- og sentrumsområder.
50 km/t	Generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk dersom særskilt fartsgrense ikke er skiltet.
60 km/t	Brukes på enkelte hovedveger når det er liten aktivitet av gående og syklende og god separering.

Forutsetningene for fartsgrensekriteriene er at fartsgrensene skal respekteres i akseptabel grad. Erfaringer viser at dette ofte ikke er tilfelle ved fartsgrenser lavere enn 50 km/t. I utgangspunktet bør det derfor brukes fysiske fartsdempende tiltak der hvor skiltet fartsgrense 30 eller 40 km/t ikke kan forventes å gi tilstrekkelig virkning, eller der fartsmålinger viser at det er behov for fartsdempende tiltak. Fartsdempende tiltak skal utformes slik at de er i samsvar med den aktuelle fartsgrensen. I praksis anvendes som regel en eller annen form for humper, men også andre type tiltak kan være aktuelle i spesielle tilfeller.

Kriteriene er bindende for Statens vegvesen på riksveger, og gjøres også bindende for fartsgrensevedtak på fylkesveger. Kriteriene er ikke bindende for kommunene på kommunal veg. Kommunene oppfordres imidlertid sterkt til å følge kriteriene for fartsgrenser og fartsdempende tiltak. Der områder med fartsgrensesone 30 km/t omfatter riksveg, fylkesveg eller privat veg i tillegg til kommunal veg, har Statens vegvesen skiltmyndighet for fartssoneskiltingen. I slike tilfeller forutsettes det at Statens vegvesen sørger for at kriteriene for fartsgrenser og fysisk fartsdempende tiltak blir oppfylt.

Kommunen mener kriteriene kan bli et godt verktøy for å få redusert fartsnivået på tettsteder, og vil legge dem til grunn i trafikksikkerhetsarbeidet. Med de store variasjoner en har i vegsystem, omgivelser og aktiviteter, kan kriteriene aldri bli entydige for alle situasjoner. Kommunen vil derfor fortsatt ha åpning for skjønnsmessige vurderinger, både med hensyn til fastsetting av fartsgrenser og bruk av fysiske fartsdempende tiltak. Spesielt vil det være viktig å få vurdert ulike former for fysisk fartsdemping, slik at det også blir tatt hensyn til blant annet yrkestrafikken. Kriteriene gjelder også for barneskoler, og det vil her være spesielt viktig å få fulgt opp dette gjennom planer for tiltak.

7. RETNINGSLINJER

Skoleskyss på trafikkarlig veg:

Gjeldende bestemmelser om skoleskyss i Opplæringslovas § 7-1: *"Elevar i 2. – 10. årstrinn som bur meir enn fire kilometer frå skolen, har rett til gratis skyss. For elevar i 1. årstrinn/førskolen er skyssgrensa to kilometer. Elevar som har særleg farleg eller vanskeleg skoleveg, har rett til gratis skyss utan omsyn til veglengda."*

I Namsskogan har vi ingen elever pr d.d. som gjelder under denne ordningen.

Brøyting (kommunale veier):

Brøyting skal omfatte all snørydding i sesongen på vedkommende rode. Dette innbefatter brøyting av selve veien samt møteplasser, avkjørsler/kryss og snuplasser for brøytemateriell. Vegen skal ryddes i full bredde. Det skal være gjenombrytet før kl 07:00 på morgenen dersom det er kommet over 11 cm snø i løpet av natten. Det skal ikke under noen omstendighet foregå brøyting ved skoler eller barnehager etter klokken 07:00 på morgenen.

8. ØKONOMI OG RESSURSER

Da det er mange aktører som arbeider med trafikksikkerhet, vil også midlene være fordelt over flere budsjetter. Det er derfor ikke mulig å gi et konkret oppsett over tilgjengelige midler i trafikksikkerhetsarbeidet. For kommunenes arbeid har de tilskuddsmidler som stilles til disposisjon fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg stor betydning. Forutsetningen for tilskudd er at det går til trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og at kommunen dekker halvparten av kostnaden.

Øvrige trafikksikkerhetstiltak på kommunalt vegnett blir vurdert og prioritert i forhold til andre investerings- og driftsoppgaver på vegnettet. I økonomiplanen for kommende 4-årsperiode er det prioritert investeringsmidler til kommunale veger, og mange av disse prosjektene vil være direkte knyttet til trafikksikkerhetstiltak. Dessuten er det i samme perioden prioritert investeringsmidler til miljøgateprosjekt og utvikling av Namsskogan sentrum. I miljøgateprosjektet vil det også være mange tiltak som er direkte knyttet opp mot trafikksikkerhet. På denne måten er trafikksikkerhetsoppgaver til en viss grad ivarettatt uten at dette kommer spesifisert fram av kommunens årlige budsjetter.

*For et kommunalt trafikksikkerhetsutvalg **bør** det imidlertid opprettes egen budsjettpost som kan disponeres til mer konkret tiltak knyttet til trafikksikkerhetsarbeidet.*

Statens vegvesen har sine budsjetter som gjelder vegformål på fylkesveger og riksveger, og mange trafikksikkerhetsoppgaver er innlemmet her. I tillegg er det i disse budsjettene også disponert midler til særskilte trafikksikkerhetsoppgaver. Bevilgningene her vil variere fra år til år avhengig av hvilke oppgaver som prioriteres gjennomført.

Kommunen mener at økt samspill mellom offentlig sektor og frivillige organisasjoner innen trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne bidra til at de satte målsettinger oppnås tidligere samt at det opparbeides større forståelse for viktigheten av dette arbeidet. De aktuelle tiltak som i den sammenheng blir fremmet er i stor grad avhengig av initiativ fra lag- og organisasjoner, og vil da i mange tilfelle ikke være sammenfallende med den gjeldende prioriteringen. Initiativet er imidlertid så prisverdig at det må være rom for å belønne dette, dersom det aktuelle tiltaket har en viktig trafikksikkerhetsmessig betydning. Det er da viktig at trafikksikkerhetsutvalget disponerer midler som kan gis som tilskudd i forbindelse med slik frivillig innsats.

9. HANDLINGSPROGRAM FOR FYSISKE TILTAK PÅ VEGNETTET (uprioritert)

• **Opplæring/Informasjon.**

Trygg Trafikk kan bidra med materiell til informasjon og til støtte i trafikkoppleringen i barnehager og skoler. Spesielle aksjoner rettet mot både barn og voksne kan også være aktuelt. I slike aksjoner er det i samarbeid med flere, forsikringsselskaper, Statens Vegvesen, politi

m.fl.

- **Overvåking/kontroll**

Trafikkkontroller og generell overvåking av trafikken er viktig. Politi, tollvesen og biltilsyn må få nok ressurser til å gjennomføre nødvendig kontroll og overvåking av trafikken. Spesielt bør ressursene rettes mot vogntogene som kjører gjennom kommunen.

Litt om de innkomne forslag til trafikksikkerhetstiltak i Namsskogan:

Det er kommet inn 02 skriftlige forslag (uprioritert).

- * **Busslomme i Bjørhusdalskrysset ved E6.**

Her har det kommet inn et forslag om at det bør etableres en busslomme ved E6. For dagens situasjon må vgs elev(er) stå i kryss når skolebuss kommer, samt at man må krysse E6 når man kommer hjem etter skole.

- * **Avkjørsel ved Heimly.**

Her er det mottatt brev fra Heimly boliggruppe hvor man informerer om at avkjørsel til boligfelt er veldig farlig. Her er det etablert en busstopp i tilknytning til avkjørsel, men busstoppen blir veldig ofte brukt til parkering for lastebiler som tar sin hviletid der. Dette medfører til at oversikt både inn og ut fra avkjørsel blir veldig farlig på en strekning som har 80 km/t. Her er det kommet forslag om at busslommen blir flyttet nord for avkjørsel og at fartsgrensen forbi aktuelt område blir redusert. Bør også skiltes med parkering forbudt skilt.

Ellers har arbeidsgruppen for trafikksikkerhetsplanen utarbeidet listen med bakgrunn i de punkter som ble vedtatt tidligere samt nye punkter er satt inn (uprioritert).

- * **E6 på Brekkvasselv.**

Avsvingning til Brekkvasselv sentrum.

Her bør det etableres felt som kan brukes til å øke hastigheten for å unngå ulykker, samt felt hvor man kan kjøre forbi ved avsvingning til kro. Kjøre hastigheten bør senkes forbi dette området. Er 80km/h pr i dag.

- * **Forbedring av E6 nord for Mellingsmoen.**

Svinger ved tidligere forsamlingshus bør utbedres.

- * **E6 på Kjelmoen. Sør for Trones.**

Her bør det etableres felt som kan brukes til å øke hastigheten for å unngå ulykker, samt felt hvor man kan kjøre forbi ved avsvingning til rasteplass. Kjøre hastigheten bør senkes forbi dette området. Er 80 km/h pr i dag.

- * **Asfalt inne på Labbetussen bhg (Brekkvasselv).**

Her er det veldig dårlig dekke.

- * **Lyspunkt ved kryss Lupinveien/Labbetussen bhg (Brekkvasselv)**

I krysset er det veldig mørkt, og det er vanskelig å oppdage folk som kommer ut fra bhg.

- * **Skilting gjennom Brekkvasselv til 40 km/t.**

Foreslås at hele Lupinveien får en fartsgrense på 40 km/t.

- * **Kryss E6/Trongfossveien på Trones - Skilting sørover langs E6.**

Tiltak som har vært med i mange år.

- * **Reparasjonsasfalt på kommunale veger.**

Viktig at kommunen har et eget lager som kan brukes når det oppstår farlig/kantete hull på kommunale veier.

- * **GJELDER FOR ALLE VEIER I KOMMUNEN:**

Skog inntil veien bør fjernes i 10 meters beltet mot vei for bedre oversikt.

Oversikt over skademeldinger i Namsskogan 2013 - 2020:

Informasjonen er gitt av brannsjef.

Årstall	Antall	Annet på E6
2013	5	
2014	11	1 bilbrann
2015	13	1 førstehjelp
2016	8	

Årstall	Antall	Annet på E6
2017	15	1 bilbrann
2018	13	1 campingvognbrann
2019	10	1 togavsporing
2020	14	

Tiltak i uprioritert rekkefølge	Ansvarlig
Barnehager:	
Øke bruken av hjelm, bilbelte og refleks	barnehagene/trygg trafikk, politi
Grunnskole:	
Øke bruken av refleks, hjelm og bilbelte	skole/trygg trafikk, politi
Bedre sykkelopplæring	skole/trygg trafikk
Sykkeldager i forbindelse med skolene	politi/trygg trafikk, skole

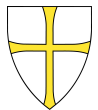
- **Fysiske tiltak - E6**

Tiltak i uprioritert rekkefølge:	Ansvarlig
En må bli raskere til å fjerne snø i alle veikryss og innkjøring til bolighus! Veikryssene blir fort uoversiktlige når snøen laver ned.	Statens vegvesen og kommunen
Gang og sykkelvei fra Håpnas bru til Statoil.	Statens vegvesen
Etablering av busslomme langs E6 ved kryss inn til Bjørhusdalsveien.	Statens vegvesen
Avkjørsel Brekkvasselv Nord. Bør bygges bredere avkjørsel, og belysning i krysset. Her bør det utarbeides en annen utforming av krysset mot avkjøringsfelt.	Statens vegvesen
Etablering av ny busslomme langs E6 (nord) ved kryss inn til Heimly boliggruppe. Skilting med parkering forbudt skilt.	Statens vegvesen
Utkjøring fra eiendom og inn på E6 for hus i sving på østsiden av E6 på Flåtådal. Denne utkjøringen ligger i sving og er veldig farlig.	Statens vegvesen



- **Fysiske tiltak - Fylkesveier**

Tiltak i uprioritert rekkefølge:	Ansvarlig
Vikepliktsskilt i kryss ved Nyrudveien og Skolhaugen. (FV 374)	Fylkeskommunen
Steinfjelltunellen må merkes med høyde (vest). Det bør være en fartsgrense på 70 km/t i hele tunellen. På vestsiden bør veibanen utvides vestover slik at man kommer rett på tunnellingang.	Fylkeskommunen



- **Fysiske tiltak - Kommunale veier**

Tiltak i uprioritert rekkefølge:	Ansvarlig
Skilting med nedsatt hastighet for Nyrudvegen (40 km/t)	Kommunen
Veibane utenfor Namsskogan hotell / Trones svømmehall må merkes slik at det er bedre retningsanvisning for trafikantene.	Kommunen
Skilting ved Trones skole med innkjøring forbudt på skole mellom klokken 0800-1600.	Kommunen
Skilting på Stubben (Battle Griffin vei) til 30 km/t og fram til kryss ved E6.	Kommunen
Ny asfalt opp til boligfelt og rundt i boligfelt langs Furuveien (Søndre Litjåsen)	Kommunen
Ny asfalt på veg opp til Skifthuset i Skorovatn samt ut for hele Myra. Her er den gamle asfalten frest opp i 2020 slik at det pr d.d. kun er grusdekke.	Kommunen
Namsskogan kommune må be Bane NOR rydde mer skog for å bedre sikt ved PLO (planovergang) på Strompedalsveien.	Kommunen / Bane NOR
Det bør prioriteres at det gjennomføres grøfting på kommunale veier samt oppgrusing ved behov.	Kommunen



10. BEHANDLING OG OPPFØLGING

Trafikksikkerhetsplanen sendes på høring og legges fram for politisk behandling i formannskapet og deretter kommunestyret. Det gjennomføres en årlig evaluering for å vurdere eventuelle endringer av veg- og trafikkforhold, som kan medføre reviderte prioriteringer. Også handlingsprogrammet for fysiske tiltak på vegnettet evalueres årlig for å vurdere nye prosjekt som skal prioriteres. Samtidig gjøres en vurdering av ulykkesutviklingen. Evalueringene og revisjoner skal ligge til grunn for budsjettarbeidet.

Trafikksikkerhetsplanen revideres hvert 4. år.
Som grunnlag for revisjonen gjennomføres det nye registreringer av trafikkfarlige forhold i samarbeid med skoler, barnehager, foreninger m.fl. Revidert trafikksikkerhetsplan sendes også på høring og behandles av formannskap. Trafikksikkerhetsutvalget har ansvar for oppfølging av evaluering og revisjon av trafikksikkerhetsplanen.

SAMARBEIDSPARTER



Tiltak som er meldt inn av trafikksikkerhetsutvalget og som er behandlet og utbedret:

E6:

- Broen på E6 nord for Namsskogan sentrum er så smal at den bør skiltes. Enten en advarsel om at broen er smal, eller forkjøringsrett en vei.
- Fotgjengerovergang over E6 i Namsskogan sentrum bør markeres sterkere, gjerne ved at gangfeltet opphøyes. Miljøgateprosjektet.
- Farlig utkjøring og dårlig sikt ut fra kommunehuset og ut på E6. Utkjørsel fra kommunehuset/Homensenteret bør anordnes lenger nord.
- Redusere hastigheten fra 80 km/h til 60 km/h nord for skjæring på Trones etter den nye E6-traseen.
- Gang- og sykkelvei ved E6 fra Litjåsen og ned til Trones sentrum.

FV 773:

- Skog inntil veien bør fjernes i 10m beltet mot vei for bedre oversikt.
- Kryss mot E6 fra Finnvollalsveien; Her bør det settes opp speil i kryss mot E6 og stoppskilt bør settes opp.
- Finnvollalsveien nord for steinbrudd - forbedring av veg.

FV 374:

- Det bør monteres gatelys fra Namsskogan skole til Sandåmokrysset
- Det bør være nedsatt hastighet fra Sandåmokrysset til E6
- Gang- og sykkelvei fra Namsskogan skole til Sandåmokrysset
- Finnvollalsveien er utbedret og asfaltert i 2017.

FV

- Grøndalsvegen (FV 764) - forbedring av veg 2020.

Kommunale veier:

- Tiltak for å redusere fart gjennom gårdstun, ved gårdstun i Brekka.
- Lys på gangvei i Håpnes boligfelt
- Gatelys på Trones i svingen rundt omsorgsbolig. Satt i budsjett for 2008

TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET FOR NAMSSKOGAN KOMMUNE FORESLÅR FØLGENDE PRIORITERINGER FOR TILTAK INNEN NAMSSKOGAN SOM GRUNNLAG TIL Å SØKE OM FYLKESKOMMUNALE OG STATLIGE TILSKUDD / UTBEDRINGER.

Namsskogan kommune vedtar følgende prioriteringer for Trafikksikkerhetsplan for Namsskogan for årene 2021-2024 som grunnlag til å søke om fylkeskommunale og statlige tilskudd:

E6 (ansvar Statens Vegvesen):

1. Etablering av busslomme langs E6 ved kryss inn til Bjørhusdalsveien.
2. Kryss E6/Trongfossveien på Trones-Skilting sørover langs E6. Skilt for 60 km/t bør flyttes nord for steinskjæring.
3. Videreføre gang og sykkelbane fra miljøgatens slutt til Circle K og jernbanestasjonen.
4. Etablering av ny busslomme langs E6 (nord) ved kryss inn til Heimly boliggruppe.
Skilting med parkering forbudt skilt.
5. Det må utvides med avkjøring for skolebuss på E6 ved Elvset (Flåtådal). Skogrydding og rekkverk.
6. Skilting/utvidelse for smal bru på E6 Brekkvasselv. Forkjørersrett nordover.
7. Ny løsning for veikryss/ avkjøring og bedre tilrettelegging for mye trafikanter ved Namsskogan Hotell/Namsskogan Familiepark. Innføring av sommerfartsgrense på 50 km/t gjennom Trones sentrum.
8. Det må utarbeides en plan for ny gangbane over Håpnes bru på E6.
9. Forbedring av E6 nord for Mellingsmoen (tidligere forsamlingshus). Svinger bør utbedres.
10. E6 på Kjelmoen. Sør for Trones. Retardasjonsfelt og akselerasjonsfelt samt redusert fartsgrense.
11. Busslomme på E6 v/Ole Gulliksen på Bjørnstad er for dårlig, farlig av og påstigning for elever og buss.
12. Søndre innkjørsel på E6 v/Matkroken Trones. Her har bygdefolket opprettet snarvei over E6 midt i den uoversiktlige svingen sørover. Her bør det komme opp rekkverk/støyskerm eller lignende slik at vi ikke får fotgjengertrafikk over E6.
13. Burde vært fotgjengerfelt og skilting over E6 der sørligste innkjørsel til Tronesflate er, det er jo en slags gangveg ned fra E6 på østsiden av E6

Uprioriterte tiltak:

- Retardasjonsfelt og akselerasjonsfelt på Brekkvasselv ved kryss på E6 inn til sentrum i sørgående kjørefelt.
- Bedre avkjørsel mot kryss for Strompedalen etter E6.

Stamvegnett:

Her bør det forsterkes/rustes opp med bedre grunndekke og ny asfalt. Vegene våre smuldrer bort

Fylkeskommunale og kommunale veier:

1. Forbedring av gangfelt ved jernbaneovergang ved Namsskogan skole.
2. Gangfelt over FV 374 til Skolhaugveien.
3. Grøndalsvegen (FV 764) - forbedring av veg i 2020, men her bør hele strekningen asfalteres.
4. Skilting med nedsatt hastighet for Nyrudvegen og Sandåmovegen. På Nyrudvegen bør det skiltes for gårdstun.
5. Opprettelse av veilys for de kommunale veiene Nyrudveien og Sandåmoveien.
6. Større snuplass i enden av Skolhaugvegen på Namsskogan.
7. FV 374 Finnvollidalen må være forkjørsvei.
8. Det bør bygges ny bru på FV 764 over Grøndalsveien ved kommunegrense Grong og Namsskogan.
9. Allerede oppsatte gatelys bør være i orden og vedlikeholdt til enhver tid.
10. Det bør være maks 40 km/t på FV 374 fra kryss ved E6 og like forbi Nyrudkrysset pga mange barn/skoleelever.

Uprioriterte tiltak:

- Skilting gjennom Brekkvasselv til 40 km/t.
- Reparasjonsasfalt på kommunale veger.
- Lyspunkt ved kryss Lupinveien/Labbetussen bhg (Brekkvasselv).
- Asfalt inne på Labbetussen bhg (Brekkvasselv).
- Skog inntil veien bør fjernes i 10 meters beltet mot vei for bedre oversikt.

