



REVIDERT



TRAFIKKSIKKERHETSPLAN
for
HOLTÅLEN KOMMUNE
2020 – 2024

Offentlig høring i tiden 16.03.2022 – 27.04.2022



INNHOLDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING	3
2. VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER	4
2.1. Visjon	4
2.2. Hovedmål	4
2.3. Delmål	4
2.4. Virkemidler.....	4
3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	5
3.1. Kommunen	5
3.2. Politiet.....	5
3.3. Statens Vegvesen.....	5
3.4. Trøndelag Fylkeskommune	5
3.5. Lover, forskrifter og trafikkregler	7
4. STATISTIKK	8
4.1. Folketallsutvikling frem til 1. januar 2022	8
4.2 Nåsituasjonen	9
5. TILTAK	14
5.1. Økonomiske virkemidler	14
5.2. Fysiske tiltak.....	16
5.2.1 Fylkesveg 30.....	16
5.2.2 Andre fylkesveger i Holtålen kommune.....	18
5.2.3 Lyspunkter/veibelysning	19
5.2.4 Bussholdeplasser langs FV 30.....	20
5.2.5 Kommunale veger	21
5.2.6 Bruer	22
5.3 – Andre tiltak.....	23
5.3.1 ”Trygt hjem for en 50-lapp”	23
5.3.2 Lagring av landbruksutstyr, spesielt rundballer, tett på veien.....	23
5.3.3 Rusfri trafikk	24
5.3.4 Godkjenning som Trafikksikker kommune.....	25
5.3.5 Opplærings- og informasjonstiltak	27
5.3.6 Kontroll.....	27
6. EVALUERING OG REVIDERING	28
VEDLEGG - STATISTIKK:	29



1. INNLEDNING

Hovedhensikten og målsetningen med en kommunal trafikksikkerhetsplan er å øke innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet i Holtålen kommune. Kommunen har dermed et naturlig ansvar for å samordne dette arbeidet.

Holtålen kommunes mål er å øke trafikksikkerheten, samt oppnå "0-visjon" i betydningen *ingen drepte, ingen meget alvorlig eller alvorlig skadde*.

Kommuner med godkjente trafikksikkerhetsplaner blir prioritert ved tildeling av trafikksikkerhetsmidler.

Status:

Det er heldigvis få trafikkulykker som skjer i Holtålen. Ser en bl.a. på statistikken over antall ulykker per 1 000 innbyggere i perioden 2005 – 2019 ligger Holtålen veldig langt ned på statistikken blant kommunene i Trøndelag.

De fleste trafikkulykkene i Holtålen skjer etter FV 30. I perioden 2005 - 2019 har det vært 4 dødsulykker i Holtålen.

Ulykkesstatistikken viser at 60 % av ulykkene skjer ved utforkjøringer. Ser en på politiregistrerte trafikkulykker i perioden 2005 – 2019, er det litt spesielt at mange ulykker skjer i aldersgruppen 45-49 år. Hva som er årsaken til dette er usikkert. Ellers henvises det til statistikk lengre bak i planen.

Som de siste kartene viser, er faktisk flere ulykker med Holtålinger utenfor kommunen enn innenfor kommunegrensene. Dette viser viktigheten av å jobbe med opplæring og god trafikantadferd.



2. VISJON, MÅL OG VIRKEMIDLER

2.1. Visjon

Holtålen kommune vil arbeide for en så god trafikkikkerhet som mulig i kommunen, slik at vi kan oppnå en "0-visjon". Det betyr *ingen drepte, ingen meget alvorlig eller alvorlig skadde*.

2.2. Hovedmål

Holtålen kommune skal tilstrebe en best mulig trafikkikker hverdag for alle aldersgrupper gjennom et aktivt trafikkikkerhetsarbeid.

2.3. Delmål

- Fysisk skille mellom myke og harde trafikanter langs veinettet i form av flere gang- og sykkelveger.
- Utbedring/sikring av trafikkfarlige punkter langs veinettet i kommunen
- Opplæring, holdningsskapende arbeid og kurs ønskes bl.a. gjennomført blant elevene i Holtålen, Allaken og Råd for eldre og funksjonshemmede.

2.4. Virkemidler

Det er mange utfordringer å ta tak i for å bedre trafikkikkerheten i kommunen. Til tross for utfordrende kommune- og fylkeskommunal økonomi er målet at det bevilges nok penger fra offentlige instanser slik at vi kan få gjennomføre planlagte tiltak. Opplæring og holdningsskapende arbeid kan gjennomføres uavhengig av økonomi.



3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET

3.1. Kommunen

Holtålen Formannskap har i møte 29.10.2019, sak 123/19 oppnevnt følgende politiske representanter:

Medlemmer:

Bård Skogås (leder)
Roar Aasen
Ingrid Moan

Varamedlemmer:

Iselin Engen Gjærevold
Ole Eidet
Petter Almås

Sekretær:

Inger Grøtli

Trafikksikkerhetsutvalget (TSU) er et permanent underutvalg av Formannskapet.

3.2. Politiet

Politiet har ansvaret for overvåkning og kontroll av trafikken og trafikksikkerheten i sitt distrikt. Fartskontroller utøves i samarbeid med utrykningspolitiet.

I samarbeid med skolene og barnehagene driver Holtålens politikontakt også forebyggende arbeid og opplæring.

3.3. Statens Vegvesen

Kontaktperson i arbeidet med rullering av den kommunale trafikksikkerhetsplanen er Helge Stabursvik, Plan- og trafikkseksjonen Trøndelag.

Trøndelag Fylkeskommune har det formelle ansvaret for drift og vedlikehold av det som er fylkesveg i vår kommune i dag.

Trafikksikkerhetstiltak inngår som en viktig del av dette. Årlige trafikksikkerhetsbefaringer og oppfølginger er viktig i denne sammenheng.

3.4. Trøndelag Fylkeskommune

Fylkeskommunen har sitt eget Trafikksikkerhetsutvalg FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg)

Trafikksikkerhetsutvalget er et fylkeskommunalt organ som er rådgivende i alle saker som gjelder trafikksikkerhetsspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Utvalget skal medvirke til at trafikksikkerhetshensyn blir ivaretatt innenfor all planlegging og drift gjennom et tett samarbeid med øvrige fylkeskommunale organ samt eksterne.

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU) har sitt mandat i Vegtrafikklovens § 40A:

Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.



Trafikksikkerhetsutvalget gir tilrådninger, holder seg orientert om eller tar opp saker overfor fylkestinget, og øvrige fylkeskommunale eller eksterne organ i følgende trafikksikkerhetsspørsmål:

- Koordinere forskjellige instansers forslag til aktiviteter og årlige budsjetter med tilknytning til trafikksikkerhetsarbeidet. Utvalget skal søke å koordinere den offentlige og private virksomhet og ta initiativ til nye tiltak.
- Stimulere og støtte det kommunale og frivillige trafikksikkerhetsarbeidet.
- Trafikkulykkessituasjonen i fylket.
- Kontroll- og opplæringsvirksomhet i trafikken.
- Kjøretøybruk og forskrifter.
- Informasjonstiltak for å bedre trafikksikkerheten.
- Vegvedlikehold og utbygging med betydning for trafikksikkerheten, herunder avkjørselspolitikk, gang-/ sykkelvegutbygging, trafikkregulering og andre saker utvalget ønsker å ta opp.

Holtålen kommunes kontaktpersoner i fylkeskommunen er:

- Henvendelser om trafikksikkerhet (herunder FTU), Marianne Løvhaug Eklo (FTU-koordinator) marekl@trondelagfylke.no
- Byggeleder for driftskontrakten i området Morten Aune - moraun@trondelagfylke.no



3.5. Lover, forskrifter og trafikkregler

Trafikksikkerhet og planer behandles etter flere lovverk og forskrifter, bl.a.:

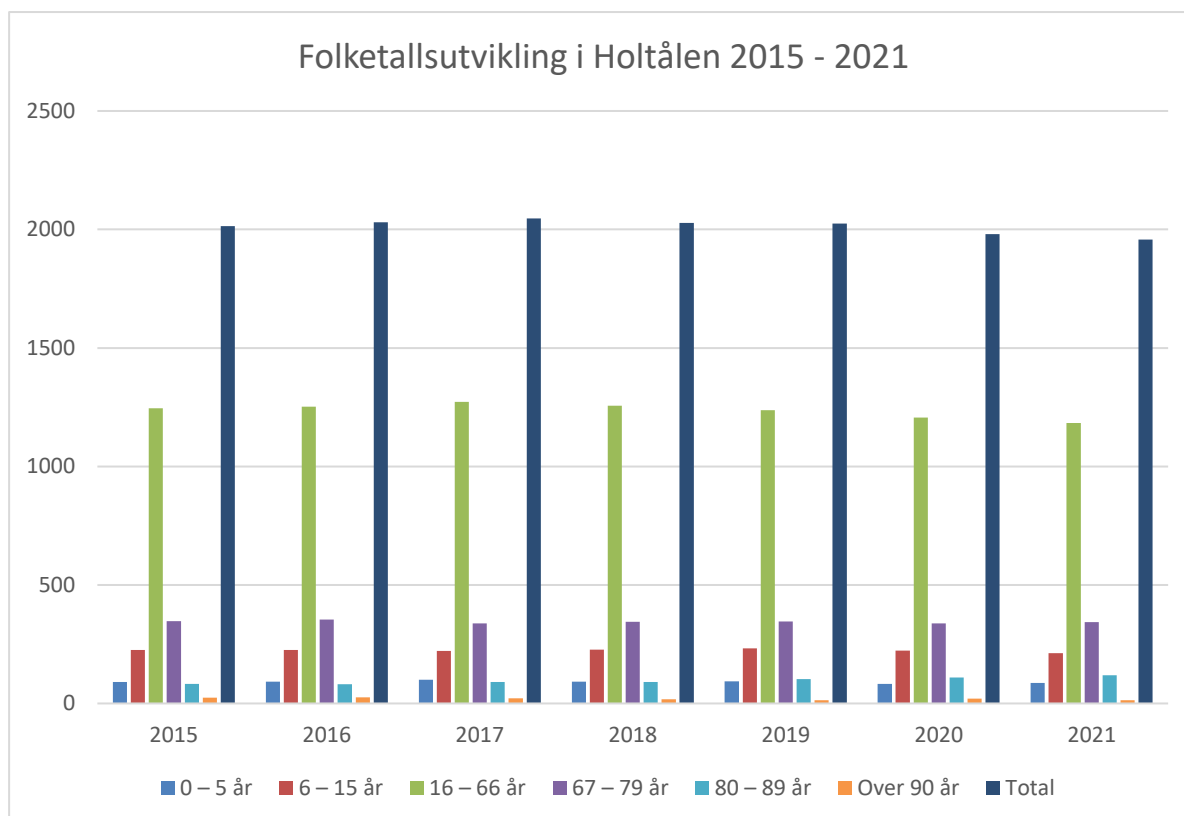
Vegtrafikkloven	Bestemmelser om: <ul style="list-style-type: none">• Aktsom adferd• Trafikkregulering• Fartsgrenser• Trafikk kontroll• Skilting• Krav til kjøretøy, osv.
Folkehelseloven	Pålegger kommunene å arbeide systematisk og tverretattlig med ulykkesforebyggende arbeid. - Herunder trafikkulykker
Forvaltnings-reformen	Har betydning ved at kommunene nå har fått et større ansvar ved behandling og rehabilitering av trafikkskadede. Dette burde være et incitament for kommunene til i større grad å jobbe med adferds rettede tiltak (og på den måten unngå ulykker).
Plan- og bygningsloven	Bestemmelser om: <ul style="list-style-type: none">• Kommuneplaner• Reguleringsplaner hvor trafikkforhold tillegges vekt.
Forurensningsloven	Forskrifter angående trafikkstøy og utslipp fra kjøretøyer
Trafikkregler	Regelsett for opplærings- og kontroll-virksomhet Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. <ul style="list-style-type: none">• Pålegger kommunene å ta hensyn til denne befolkningsgruppen ved planer og tiltak innen trafikkforhold.
Norsk Vegplan	Fastlegger de økonomiske rammene og hvilke trafikksikkerhetstiltak som skal prioriteres.
Fylkesplan for Trøndelag (Delstrategi veg)	Inneholder kapitler om trafikksikkerhet https://www.trondelagfylke.no/contentassets/8f10de03f29e4d5f5be9425f462c059c9/delstrategi-veg-versjon-04.pdf
Trafikksikkerhetsplanen for Trøndelag (Delstrategi trafikksikkerhet)	Fastlegger mål og tiltak for trafikksikkerhets-arbeidet i Trøndelag https://www.trondelagfylke.no/contentassets/0eba48d4b38e4248a07aebd995b4dbf5/delstrategi-trafikksikkerhet-2019---2030.pdf
Nasjonal tiltaksplan for trafikk-sikkerhet	https://www.vegvesen.no/_attachment/2188830/binary/1239906?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+p%C3%A5+veg+2018%E2%80%932021.pdf
Skiltforskriften	https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219
Vegnормaler	
NA-rundskriv	Gjelder for Vegvesenet



4. STATISTIKK

4.1. Folketallsutvikling frem til 1. januar 2022

Befolknings- gruppe	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
0 – 5 år	90	92	100	92	93	83	87
6 – 15 år	225	226	222	227	232	223	212
16 – 66 år	1245	1252	1273	1256	1237	1207	1183
67 – 79 år	347	354	338	345	346	338	343
80 – 89 år	83	81	91	90	103	110	119
Over 90 år	24	26	22	18	14	20	14
Total	2014	2031	2046	2028	2025	1981	1958





4.2 Nåsituasjonen

I Holtålen er bilen det helt dominerende transportmiddelet. Kjøringen er knyttet til arbeidsreiser, transport av skole- og barnehagebarn, samt transport til fritidsaktiviteter.

Den største trafikk tettheten foregår etter FV 30 gjennom kommunen.

I perioden juni – august øker trafikkintensiteten ved FV 30 betydelig pga. turisttrafikken (ca 500 flere kjøretøy pr. døgn).

Statens Vegvesen baserer sin statistikk på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Vegvesenet regner med at de har registrert de fleste ulykker med alvorlige skader. Det er svært god kvalitet på data i de ulykkene som blir registrert. De antar også at rapporteringsgraden er jevn fra år til år.

Som man ser av tabellene/figurene så opererer Vegvesenet av og til med betegnelsen “hardt skadde”. Dette trenger kanskje en forklaring:

I utgangspunktet har vi 4 skadegrader: drepte, meget alvorlig skadde, alvorlig skadde og lettere skadde. Null-visjonen er en visjon om at vi ikke skal ha noen drepte eller hardt skadde i trafikken. Det vil si at vi skal fokusere på de alvorligste ulykkene. I den forbindelse er “alvorlig skadde” og “meget alvorlig skadde” slått sammen til “hardt skadde”.

Det er alltid interessant å sammenligne ulykkesbildet i en kommune med andre kommuner. I noen av figurene er det sammenlignet med “Sør-Trøndelag utenom Trondheim”. Dette henger sammen med at ulykkene i Trondheim er vesentlig forskjellig fra ulykkene som er i de andre kommunene i fylket. Dette har sammenheng med bl.a. fart, vegnett og trafikkmengder. - Og dette er noe som gir seg utslag i mange forhold knyttet til ulykker. Vegvesenet har derfor funnet ut at det er mer interessant å sammenligne en enkelt kommune med resten av fylket der Trondheim er tatt ut av statistikken.

Det at det skjer få ulykker i kommunen er en side av saken. Vegvesenet har også laget et kart som viser alle ulykker der en Holtåling er innblandet. Som man ser av kartene er det ganske mange ulykker med Holtålinger som skjer utenfor kommunen.

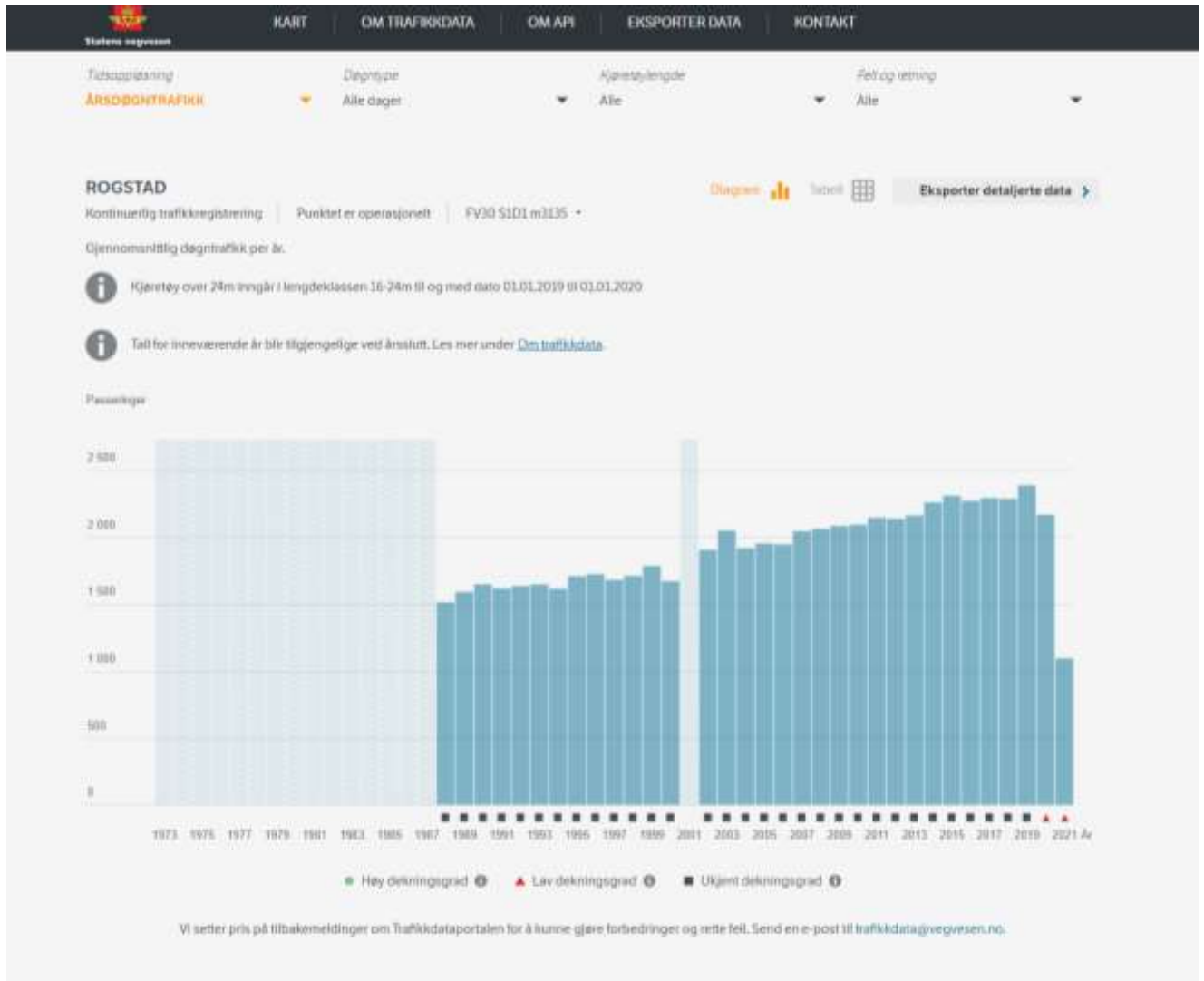
Dette bør ha betydning for kommunens arbeid med trafiksikkerhet! Kommunen har ansvar for helsen til innbyggerne. Og kommunen får regninga når innbyggerne skader seg også utenfor kommunen. (Jfr samhandlingsreformen og folkehelseloven).

Dette betyr at det er viktig at kommunen også jobber med trafikantadferd og holdninger!



ÅDT - Årsdøgntrafikk: Trafikken over hele året delt på 365

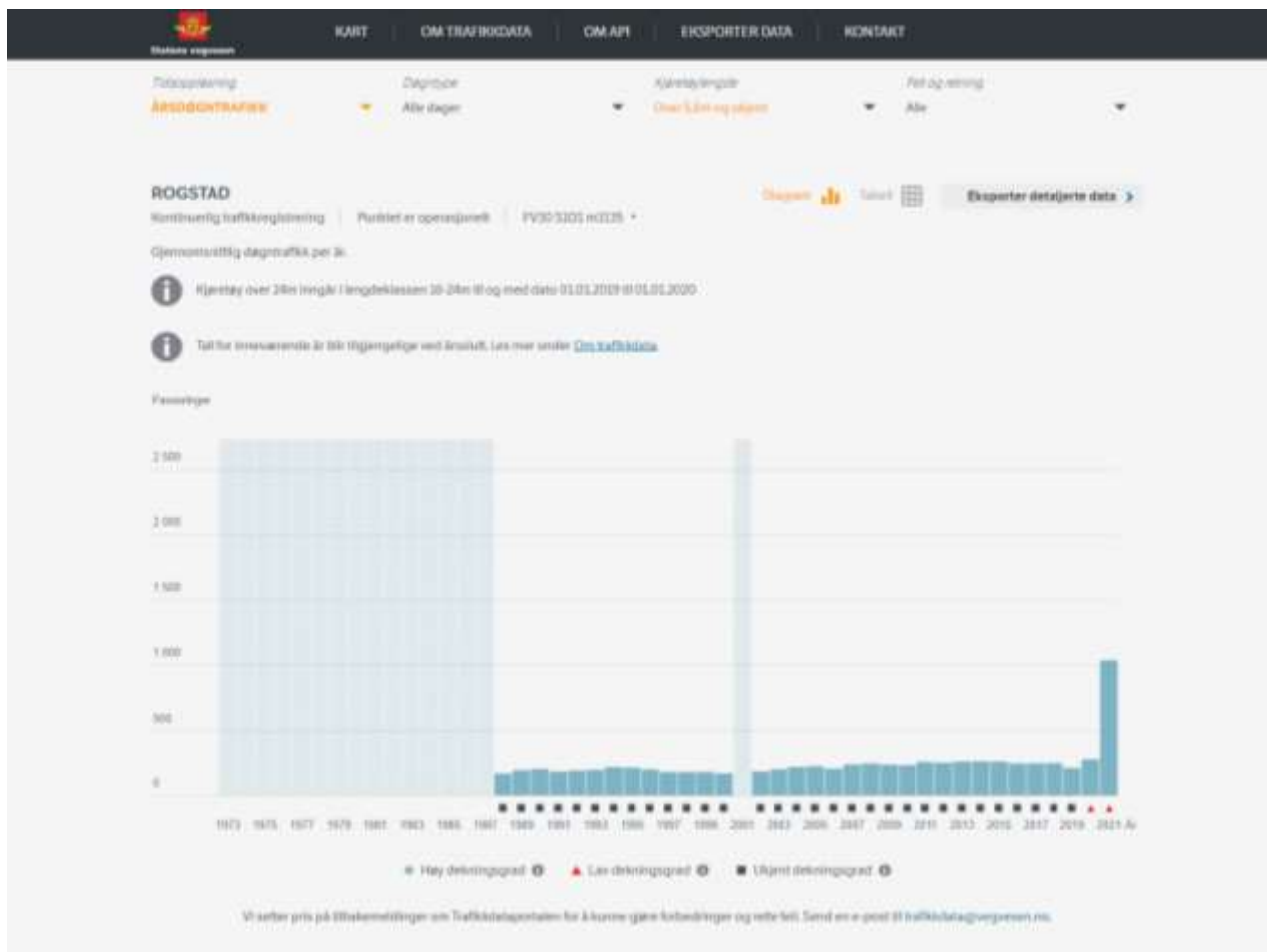
Dette er gjennomsnittlig trafikk pr. døgn sett over et helt år.



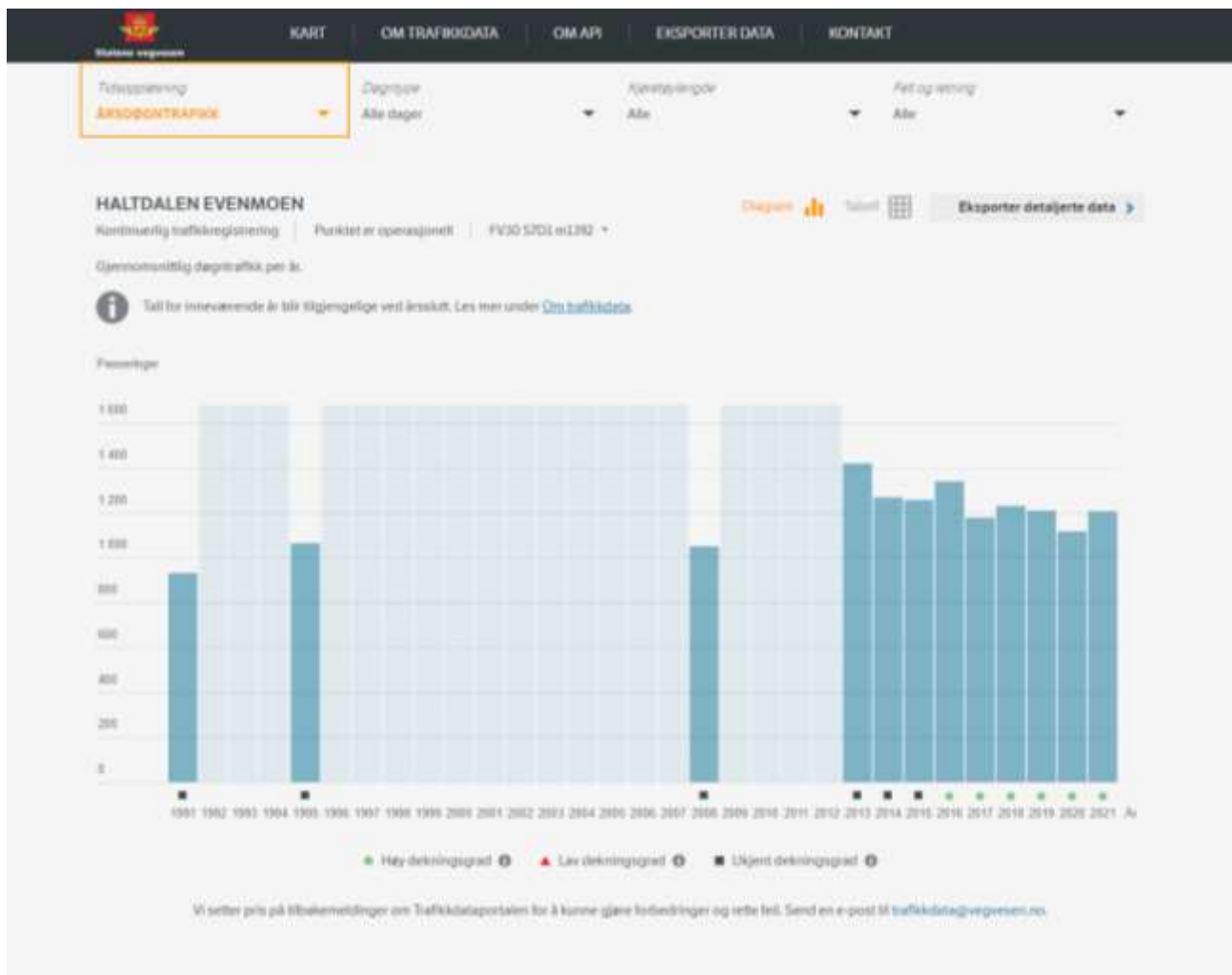


Antall tunge kjøretøyer sett over et helt år.

(Den høye søylen for 2021 skyldes at Stavåbrua på E6 i Rennebu ble stengt og tungtrafikken kjørte i stedet FV 30)

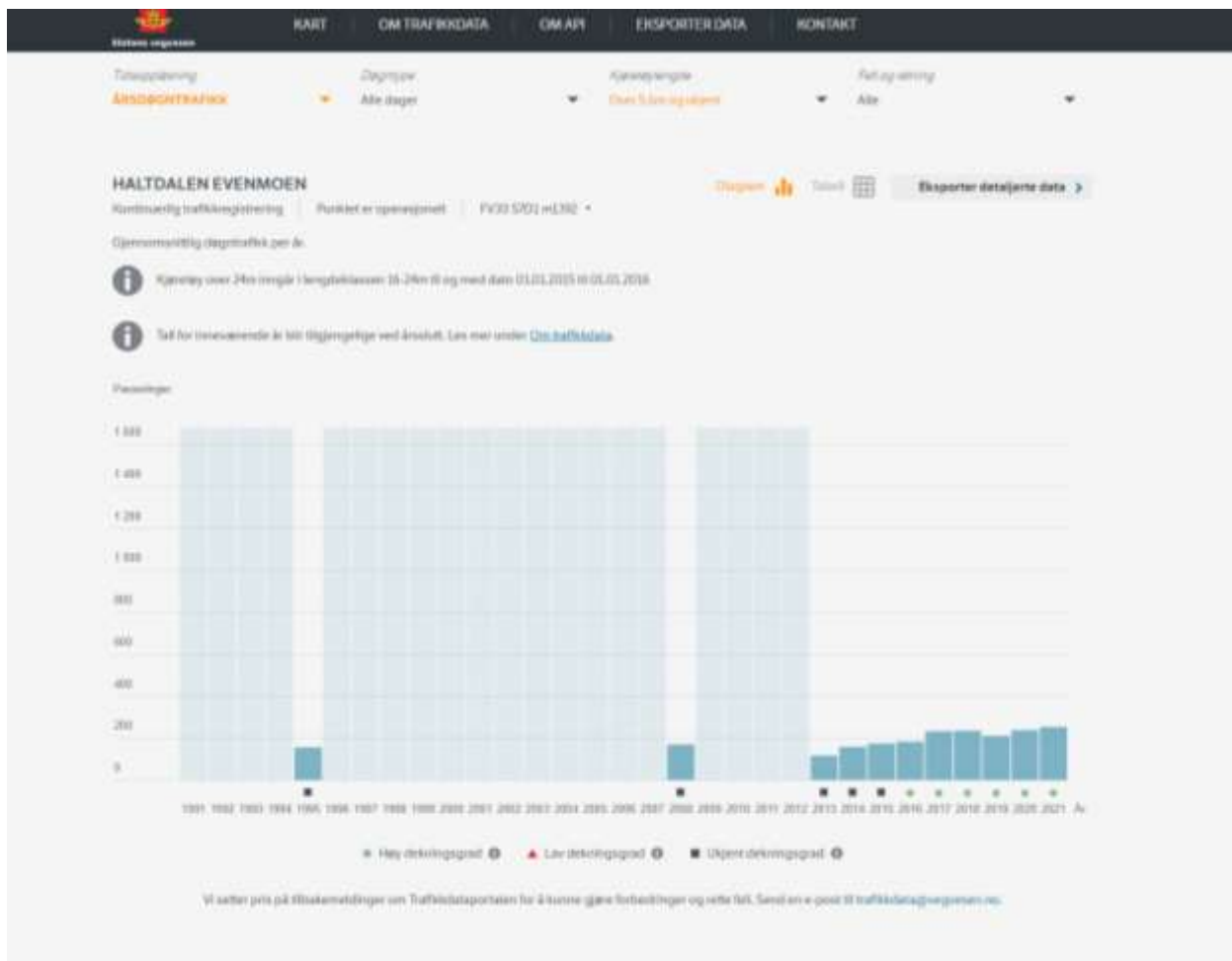


Dataene fra Rogstad (over) og Haltdalen Evenmoen (neste side), er hentet ut fra <https://www.vegvesen.no/faq/trafikk/trafikkdata/>





Antall tunge kjøretøyer sett over et helt år.



Dekningsgrad angir hvor mye data (antall timer og dager) av god nok kvalitet vegvesenet har, sammenlignet med det de hadde hatt uten bortfall.

Dekningsgraden beregnes basert på målestasjonens operasjonelle status og fulltallighet, samt eventuelle manuelle merkinger som gjelder for kjørefeltene på det aktuelle trafikkregistreringspunktet.

Gjennomsnittstallene (f.eks. ÅDT, MDT) beregnes som gjennomsnittlig trafikkvolum for dager med 95% dekningsgrad eller høyere. Dekningsgrad for gjennomsnittstrafikk er gjennomsnittet av dekningsgrad for dagene som inngår i gjennomsnittstrafikken, multiplisert med andelen dager som inngår. Som eksempel: Hvis halvparten av dagene i februar (14 dager) har dekningsgrad 60%, og halvparten (14 dager) har 96%, vil bare dagene med dekningsgrad 96% være inkludert, og dekningsgraden for februar vil bli $96\% * (14/28) = 48\%$. En lav dekningsgrad for gjennomsnittstall indikerer derfor at gjennomsnittstallet er mindre representativt enn det ville vært med 100% dekningsgrad.

Størrelser som har dekningsgrad lik null, får ingen verdi for trafikkmengde.



5. TILTAK

5.1. Økonomiske virkemidler

I forbindelse med Økonomi- og handlingsplan for Holtålen kommune må det årlig innarbeides et beløp til trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Dette er viktig for å få utbedret trafikkfarlige punkter i Holtålen kommune, men også for å få utløst sentrale midler. Det stilles krav om 50% egenandel fra kommunen.

Støtte til trafikksikkerhetstiltak

Fylkeskommunen oppfordrer kommunene til å gjøre den årlige tilskuddsordningen kjent blant aktuelle aktører i lokalsamfunnet.

Disse kan søke om tilskudd til trafikksikkerhet:

- Kommuner
- Lag/foreninger/borettslag
- Skoler/barnehager/FAU

Fylkeskommunale midler som fordeles etter søknad fra kommunene.

- Tilskuddsordningen er primært anlagt for atferdsrettede tiltak. Dette kan være ulike former for trafikanpåvirkning, herunder kampanjer, opplæring og ikke-fysiske tiltak.
- Det kan også søkes om mindre fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, da med krav om 50% egenandel. Dette kan f.eks. være gangfelt, fartshumper, busstopp og lignende.
- Ved søknad om veglys, forutsettes det at drift av disse dekkes av søker.
- Maks tilskudd for enkelttiltak vil normalt være 200.000 kroner.
- Midlene kan brukes til fysiske tiltak på fylkesveier og kommunale veier. Støtte kan gis til alle som på frivillig og ideell basis arbeider med trafikksikkerhet. Det forutsettes at de som mottar støtte ikke skal ha noen økonomisk gevinst ved å gjennomføre tiltaket.

Følgende legges til grunn ved prioritering av tiltak:

- Tiltak rettet mot barn og ungdom
- Forankring og prioritering i kommunal trafikksikkerhetsplan
- Gjennomførbarhet i tildelingsåret
- Hjertesonetiltak (tiltak nær skoleområdet)
- Tiltak innenfor en radius på 2 km fra grunnskoler vil bli høyt prioritert
- Stimulering til stor grad av egeninnsats og frivillig arbeid
- Samordning av innsats mellom flere aktører



Ellers er det viktig at Holtålen kommune legger til rette for at veifarende har mulighet til å stoppe opp og hvile når de er på tur gjennom vår kommune.

En trøtt bilist kan sammenlignes med en person som kjører i ruspåvirket tilstand.

Tilskuddsordning for rydding av skog langs fylkesveg – årlig utlysning

Fylkeskommunen har søkelys på siktrydding langs veg og jernbane, og har etablert en egen styringsgruppe for vilt/rein langs fylkesvegene.

Trafikksikkerhetsutvalget oppfordrer alle grunneiere som grenser ned til primærveg å rydde sine eiendommer for å åpne opp i vegetasjonen for å øke muligheten til å se hjortevilt som kan komme til å krysse vegen.

Ansvarsforhold i private avkjørsler mot primærveg (her Fv30) er helt klar:

«For private veger og avkjørsler har eieren eller brukeren av avkjørselen ansvaret for sikten mot primærvegen».

Dagens tilskuddsordning er ikke nok til å dekke behovet for å åpne opp ulike strekninger i hele Holtålen kommune.



5.2. Fysiske tiltak

Nedenfor følger en oversikt over tiltak som planlegges gjennomført i kommunen. Dette for å bedre trafikksikkerheten både på kort og lang sikt.

EGET, HØYT PRIORITERT TRAFIKKSikkerHETSTILTAK

5.2.1 Fylkesveg 30

Kirkhusmoen arena

Dette er søkt innlagt i det Fylkeskommunale budsjettet.


Her er det aktivitet hele dagen og på kveldstid, og mange barn krysser FV 30 for å komme til arenaen.

Det har allerede vært trafikkarfarlige situasjoner i denne forbindelse, og Trafikksikkerhetsutvalget mener at denne må prioriteres høyt og foreslår et av følgende tiltak:

1. Redusere dagens 60-sone til 50-sone, samt etablere fartshumper med gangfelt.
2. Lysregulert gangfelt
3. Bru over FV 30
4. Kulvert under FV 30





Nesvollbakken	Omlegging Nesvollbakken. Planbehov: Reguleringsplan 
Nesvollen	Omlegging ved Nesvollen planovergang. Planbehov: Reguleringsplan.
Raste- /hvileplasser for tungtransport	Det er viktig at Holtålen kommune og fylket legger til rette for at veifarende har mulighet til å stoppe opp og hvile. Det har vært en betydelig økning i trafikkmengden etter FV30. En stor del grensekryssende trafikk går til/fra Vauldalen/EU.
Eggafossen	Krav om ny vei, bru eller tunnel fra Åsplassen i sør til Drøyvollen i nord. En smal og uoversiktlig strekning, med et rasfarlig område rett ovenfor fylkesvegen. Planbehov: Reguleringsplan.



5.2.2 Andre fylkesveger i Holtålen kommune

Hessdalsvegen - Jenshaugen FV 6546	<p>Hele Hessdalsvegen er veldig dårlig. Særlig fra Hessdalskjølen og innover til Jenshaugen. Deler av vegmassen må skiftes ut. Strekningen med fast dekke må prioriteres. I tillegg må det bygges ei ny bru over Benda. Den er i dag smal (det går kun en personbil på brua) og meget trafikkfarlig. Dagens vei, foran og etter brua, er meget uoversiktlig. Den må det gjøres noe med samtidig. Holtålen kommune prioriterer denne på topp på grunn av stor trafikk og økt fritidsbygging i Hessdalen.</p> <p>Hastigheten i Hessdalen, særlig i søndre del av fylkesvegen, bør taes opp til vurdering. Dette pga. ulykker/nestenulykker ved bl.a. påkjørt sau.</p>
Aunvegkrysset – Aunegrenda FV 6548	<p>Strekningen trenger opprustning. Vegmassen må skiftes ut. Spesielt gjelder det strekningen fra Hultbrua og veien videre inn i Aunegrenda. Det mangler fast dekke på samme strekning. Også her forventes det økt trafikk. Bl.a. på grunn av økt boligbygging og fritidsbebyggelse. Skogrydding langs veien mangler.</p>
Graftåsvegen FV 6542	<p>Den asfalterte delen er dårligere enn grusvegen, særlig strekningen fra Svarthåggån opp til starten av grusvegen. Stor-Rena bru må opprustes. Brua er smal og trafikkfarlig. I tillegg er enkelte svinger meget smal og bør utbedres. Fra Stor-Rena – opp til Reitan må det legges fast dekke. Vegmassen må skiftes ut.</p>



5.2.3 Lyspunkter/veibelysning

Graftåsvegen




Det finnes pr i dag et lyspunkt oppe i krysset før man kjører ned til Elvland, men videre nedover mot Ålen sentrum er det ingen lyspunkter før man har runda det gamle meieriet.

For en mer trafikksikker vei opp til boligfeltet bør det settes opp lyspunkter ved Renbrua og ved det gamle meieriet (se kartskisse), eller at det blir gatelys hele veien fra Nørvegen opp til Svarthåggåkrysset.



5.2.4 Bussholdeplasser langs FV 30

<p>Bussholdeplassene ved Eidet i Ålen</p> <p>Ønskelig med lyspunkt.</p>	<p>Lyspunkt ved bussholdeplassene ved Eidet i Ålen.</p> <p>Buss-skur og bussholdeplass er oppdatert, men lyspunkt mangler på holdeplassene. Skolebarna må krysse mørk FV 30 når de går av bussen etter skoletid.</p>
<p>Busslomme Holden + Buss-skur</p>	<p>Busslomma bør utvides på venstre side av vegen i sørgående retning. Lomma på denne siden bør utvides slik at den blir toveis. Lomma på høyre side kan da fjernes fordi det på stedet er 80 km/t og trafikken holder høy hastighet i området. Det er farlig å krysse veien for gående, særlig for barn.</p> <p>Massen som er i lomma på høyre side kan flyttes over på venstre side, og kan benyttes til utvidelse av lomma. Det kreves ikke så mye masse for å få utvidet lomma fordi terrenget er helt flatt i området.</p> <p>Her bør det også settes opp et busskur.</p> <p>Busskuret som tidligere sto ved holdeplassen i Ålen sentrum, står nå bak garasjen til Winsnes maskin. Dette kan flyttes opp til busslomma ved Holden Øvre.</p> <p>Holtålen kommune</p>  <p>x Utvidelse av eksisterende busslomme.</p>



Busslomme
Gåregrenda

Holtålen kommune



* Forslag til ny busslomme i Gåregrenda.

5.2.5 Kommunale veger

Rønningsvegen

Høvling, grusing og skogrydding nødvendig.
Planarbeid igangsatt i forbindelse med ny bru og veg.



5.2.6 Bruer

Heksem bru

Planarbeid igangsatt for ny bru og vei til Rønningen industriområde.

Kraftig høydeforskjell mellom brudekke og veg på vestsiden.

Brudekket er meget dårlig.

Dårlig rekkverk.





5.3 – Andre tiltak

5.3.1 ”Trygt hjem for en 50-lapp”

Det er meget viktig at det finnes midler slik at ordningen kan videreføres i årene som kommer.

I samarbeid med Fylkeskommunen tilbys ordningen Trygt hjem for en 50-lapp.

Nye retningslinjer pr. august 2021

- 50,- for drosje hjem fra offentlig fest og serveringssteder
- Gjelder for ungdom mellom 14 og 19 år
- Gjelder kveld/natt til lørdag og kveld/natt til søndag, og alle dager i påskeferien og juleferien.
- Gjelder hele året, bortsett fra i skolens sommerferie
- Gjelder fra offentlig fest og serveringssteder i Holtålen og Røros, og hjem til bosted.
- Bestillinger gjøres til tlf. 902 01 700 før kl. 20.00 samme kveld.

Transporten kan besørges av drosje, maxitaxi eller buss (nattbuss) og gjelder i utgangspunktet kun i skoleåret fredag kveld/natt til lørdag og lørdag kveld/natt til søndag.

5.3.2 Lagring av landbruksutstyr, spesielt rundballer, tett på veien.

Statens vegvesen har en tabell som viser sikkerhetsavstand fra vegens kantlinje(hvitstripe):

Fartsgrense (km/t)				
ÅDT	50 og lavere	60	70 og 80	90 og høyere
0 - 1500	2,5 m	3 m	5 m	6 m
1500 - 4000	3 m	4 m	6 m	7 m
4000 - 12000	4 m	5 m	7 m	8 m
>12000	5 m	6 m	8 m	10 m

En rundball veier mellom 700 og 800 kg. Om vinteren blir rundballene harde som stein og kan gjøre like stor skade i en ulykke som å kjøre i en bergvegg.

Det må unngås at rundballer lagres tett inntil veien. De må lagres på en slik måte at det ikke hindrer å se vilt som løper ut i veibanen, samt hindrer sikt ut fra avkjøringer og kryss.

Opplasting av rundballer på offentlig vei krever godkjent arbeidsvarslingsplan. Lagring av rundballer skal skje i god avstand fra vei.



5.3.3 Rusfri trafikk

Alkohol er fortsatt det vanligste rusmidlet en finner i trafikken. Alkolås kan være med på å redusere antallet som kjører i fylla. Det er nå innført krav om alkolås i alle busser og minibusser som kjører mot vederlag på veg.

Trafikksikkerhetsutvalget foreslår at Holtålen kommune krever:

1. Alkolås i alle egne kjøretøy, ikke bare ved kjøp av nye biler. Dette kan enkelt ettermonteres. I tillegg ha et aktivt forhold til rus blant ansatte i egen bedrift, gjennom for eksempel AKAN. AKAN er en statlig organisasjon som skal bidra til at arbeidslivet settes i stand til å forebygge og håndtere rus- og avhengighetsproblematikk.
2. Alkolås i alle kjøretøy som kjører i tjeneste for kommunen gjennom anbud. Dette gjelder f.eks. taxi, renovasjonsbiler, brøytebiler mm.
3. At personbiler som kommunen enten selv eier eller som utfører tjenester for kommunen har god nok innebygd kollisjonssikkerhet, om en arbeidstaker skulle være så uheldig å komme ut for en trafikkulykke. Bilene bør ha 5 stjerner i det europeiske kollisjonstestprogrammet EURONCAP, noe som er helt i tråd med anbefalinger fra Statens vegvesen. Sikre biler er et av de tiltakene som har bidratt mest til reduksjon i antallet drepte og hardt skadde i trafikken i Norge.



5.3.4 Godkjenning som Trafikksikker kommune



Godt trafikksikkerhetsarbeid gir kommunen bra omdømme, trygt lokalmiljø, mindre skader og fornøyde innbyggere.

Kommunen er en viktig aktør i trafikksikkerhetsarbeidet. Som veieier, barnehage – og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboernes helse og trivsel, har kommunen et stort ansvar for å forebygge ulykker. Gjennom lover og forskrifter har kommunen plikt til å arbeide systematisk med ulykkesforebyggende arbeid i alle sektorer. For å lykkes må alle kommunens etater involveres i arbeidet og den enkelte etatsleder ta sitt delansvar. Arbeidet må forankres i den politiske og administrative ledelsen.

I samarbeid med fylkeskommunene har Trygg Trafikk utarbeidet kriterier for godkjenningsordningen Trafikksikker kommune. Å bli godkjent betyr ikke at det ikke skjer trafikkulykker, men godkjenningen er et kvalitetsstempel for godt, målbevisst og helhetlig arbeid med trafikksikkerhet.

Målsetting: I løpet av planens periode.

Godkjenningsordningen Trafikksikker kommune stiller en rekke krav til flere virksomheter innen kommunen.

Kriterier for kommunens ledelse

- 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 trafikanter 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.



En kommune som ønsker å bli godkjent må ha oppfylt alle kriteriene. I tillegg må følgende kunne dokumenteres skriftlig:

- Skriftlig dokumentasjon fra kommunedirektør om at alle kriteriene er oppfylt
- Kommunens trafiksikkerhetsplan
- Retningslinjer for ansattes ferdsel i trafikken (i tjeneste)
- Rutiner for kjøp av transporttjenester
- Dokumentasjon fra barnehagene
- Dokumentasjon fra skolene
- Dokumentasjon fra teknisk avdeling
- Dokumentasjon fra planavdelingen
- Dokumentasjon fra kulturavdelingen
- Dokumentasjon fra kommunelegen
- Dokumentasjon fra helsestasjonene

All dokumentasjon (samlet) må være tilsendt elektronisk til Trygg Trafikks distriktsleder minimum tre uker før avtalt godkjenningssmøte.



5.3.5 Opplærings- og informasjonstiltak

Nr.	Område	Problem/tiltak	Tid	Ansvar	Kommentar
A	Info/opplæring – barnehagene	Tema – Trafikksikkerhet Herunder Refleks – Sykkelhjelmer – Sikkerhetsbelter	Hvert år – vår og høst	Oppvekst og Politi	
B	Info/opplæring – skolene 6-åringene og alle trinn fra 1 – 10.	Tema – Skolestart Trafikksikkerhet Herunder Refleks – Sykkelhjelmer – Sikkerhetsbelter Foreldreparkeering Sykkelkampanjen NAF	Hvert år på høsten	Oppvekst og Politi	FAU oppfordres til å ta opp temaet foreldreparkeering etter skoletid. Refleksdagen (siste torsdag i oktober)
C	Info/opplæring – eldre	Tema – Trafikk-kurs	Hvert år – om vinteren	Helsevesen, Råd for eldre og funksjonshemmede, samt Politi	

Det er TSU som har ansvaret for å følge opp at alle tiltak blir utført i forbindelse med innføringen av «Trafikksikker kommune».

5.3.6 Kontroll

Fartskontroll og teknisk kontroll gjennomføres flere ganger årlig av Politiet.

Trafikksikkerhetsutvalget vil ha flere fartskontroller, særlig på

- Ålen sentrum
- Ysetmoan i Haltdalen.
- Rønningen i Haltdalen
- Hessdalen

Kontrollene ønskes utført til forskjellige tider i døgnet.



6. EVALUERING OG REVIDERING

Problemer:

Den økonomiske situasjonen både kommunalt og fylkeskommunalt.

Mål:

TSU vil jobbe offensivt for å få gjennomført målene i trafikksikkerhetsplanen.

Tiltak:

De fleste tiltak beror på finansiering av prosjektene.

Det er meget viktig at det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak i kommunens budsjett hvert år. Jfr. Pkt. 5.1. økonomiske virkemidler.



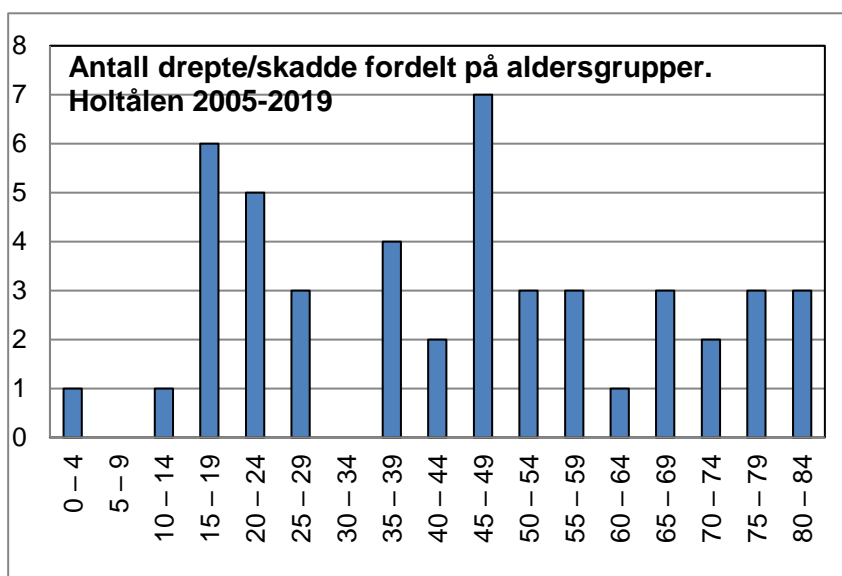
VEDLEGG - STATISTIKK:

Statens Vegvesens statistikker er basert på politirapporterte trafikkulykker. I utgangspunktet skal alle vegtrafikkuhell med personskade rapporteres til politiet. Det er imidlertid en stor grad av underrapportering. Dette gjelder spesielt uhell med lettere skade. For eksempel er eneulykker med sykkel blant de minst rapporterte ulykkestypene. Vegvesenet regner med at de har de fleste ulykker med alvorlige skader. Det er svært god kvalitet på data i de ulykkene som blir registrert. Man antar også rapporteringsgraden er jevn fra år til år.

Det er alltid interessant å sammenligne ulykkesbildet i en kommune med andre kommuner. I noen av figurene er det sammenlignet med "Trøndelag utenom Trondheim". Dette henger sammen med at ulykkene i Trondheim er vesentlig forskjellig fra ulykkene som er i de andre kommunene i fylket. Dette har sammenheng med bl.a. fart, vegnett og trafikkmengder. - Og dette er noe som gir seg utslag i mange forhold knyttet til ulykker. Vegvesenet har derfor funnet ut at det er mer interessant å sammenligne en enkelt kommune med resten av fylket der man har tatt Trondheim ut av statistikken.

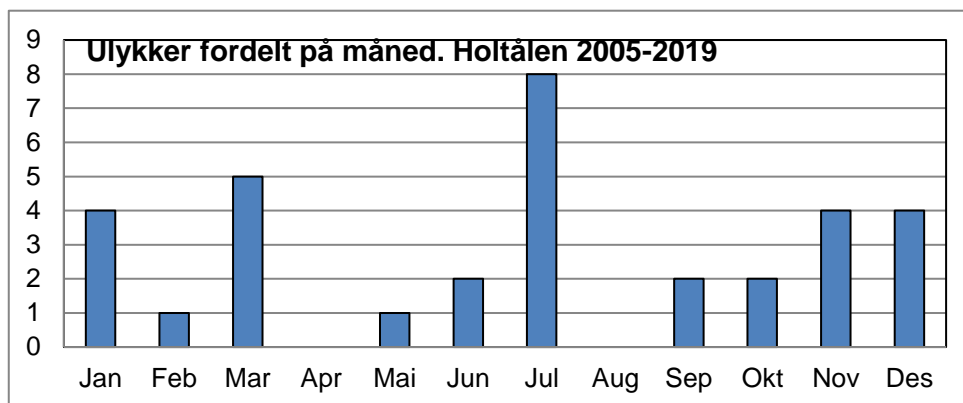
Politiregistrerte trafikkulykker – Holtålen kommune - Drepte/skadde fordelt på aldersgrupper

Alder 5-årsgrupper	Drepte/skadde 2005-2019
0 – 4	1
5 – 9	0
10 – 14	1
15 – 19	6
20 – 24	5
25 – 29	3
30 – 34	0
35 – 39	4
40 – 44	2
45 – 49	7
50 – 54	3
55 – 59	3
60 – 64	1
65 – 69	3
70 – 74	2
75 – 79	3
80 – 84	3
	47





Måned.	Antall ulykker
Jan	4
Feb	1
Mar	5
Apr	0
Mai	1
Jun	2
Jul	8
Aug	0
Sep	2
Okt	2
Nov	4
Des	4
Sum	33



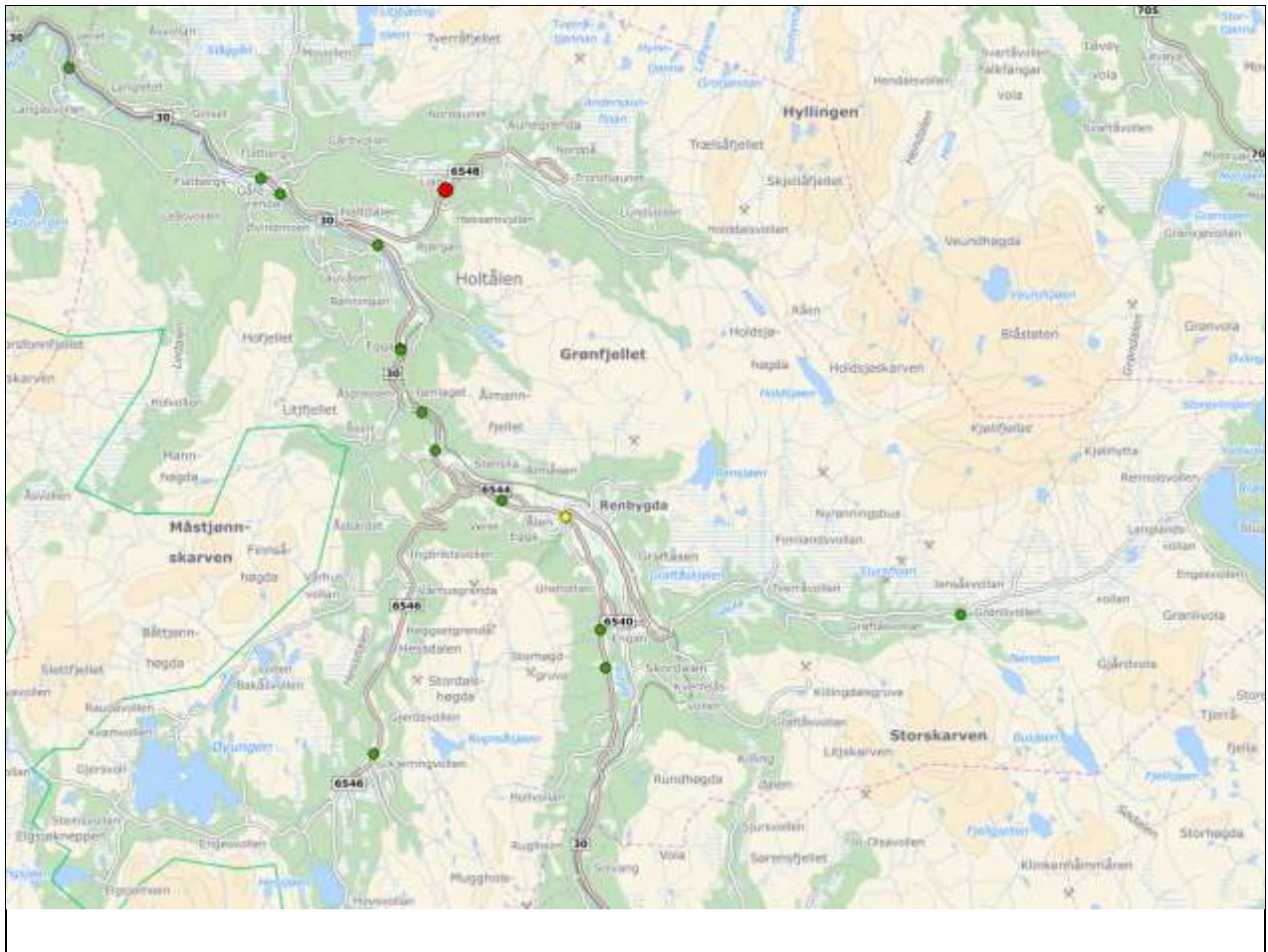
Definisjon av skadegrad

Skadegrad blir oppdelt i drept, meget alvorlig skadd, alvorlig skadd og lettere skadd.

- Som drepte regnes alle som dør innen 30 dager etter ulykkesdato av skader påført i ulykken.
- Meget alvorlig skadde er personer med skader av en slik art at personens liv en tid er truet eller har skader som fører til varig og alvorlig mén.
- Alvorlig skadde regnes personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadde er personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.



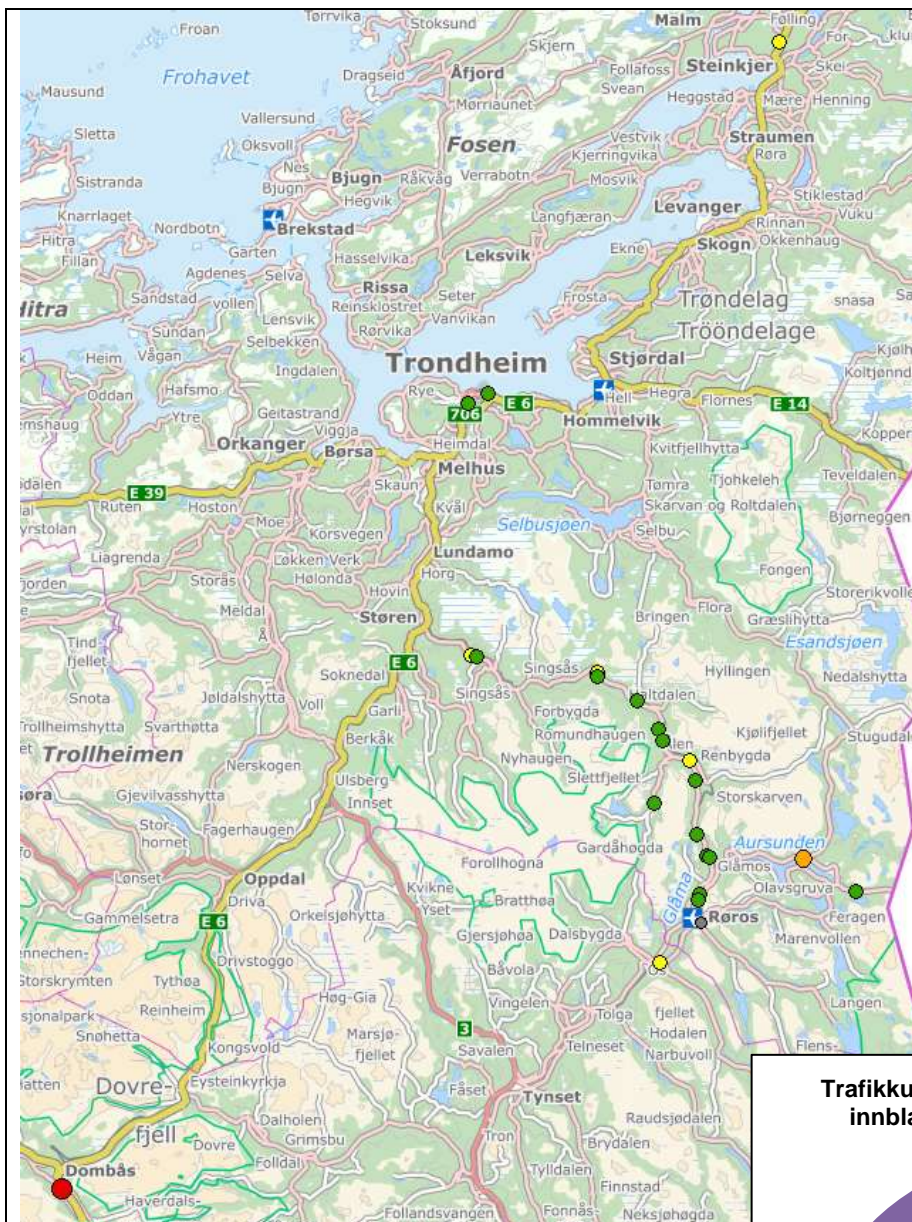
Politiregistrerte trafikkulykker – Holtålen kommune 2010 – 2019 – Alle ulykker



Trafikkulykker – alvorlighetsgrad	Kartet viser hvor det har skjedd ulykker og alvorlighetsgrad for disse. Kartet sier ikke noe om hvor mange personer som er skadd. Fargekoden viser hva som er den alvorligste skadegraden i ulykken. Det kan være flere personer med andre skadegrader i samme ulykke.
● Lettere skade	
● Alvorlig skade	
● Meget alvorlig skade	
● Dødsulykke	



Politiregistrerte trafikulykker – Norge 2010 – 2019 – Ulykker med Holtålinger innblandet



I perioden 2010-2019 er det i Norge registrert 24 ulykker der en Holtåling er innblandet (som minst en av de involverte).

I disse ulykkene var det tilsammen 1 drepte, 1 meget alvorlig skadd, 5 alvorlig skadde og 24 lettere skadde personer.

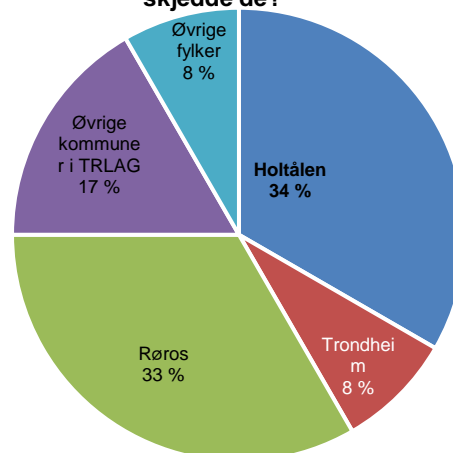
Av de 24 ulykkene skjedde 8 i Holtålen kommune.

Det betyr at av alle ulykker der en Holtåling er innblandet er det 2/3 som fant sted utenfor kommunegrensene

Hvor skjedde uhell der Holtålinger var innblandet?

Holtålen	8
Trondheim	2
Røros	8
Øvrige kommuner i TRLAG	4
Øvrige fylker	2
Sum	24

Trafikkulykker der Holtålinger er innblandet 2010-2019. Hvor skjedde de?





Trafikkulykker med personskade



Velg tabell



Velg variabler



Vis resultat

09006: Drepte eller skadde i trafikkulykker, etter statistikkvariabel, region og år

▼ Informasjon om tabellen ↻ ↻ ↻ Fullstopp

▼ Endre visning

▼ Rediger og beregne

▼ Lagre data som

▼ Lagre spørring

▼ Skjul tomme rader

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ulykker								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	314	269	300
Dødsulykker								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	10	9	5
Drepte								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	10	11	6
Skadde i alt								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	379	314	342
Hardt skadde								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	41	45	52
Lettare skadde								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	313	267	301
Unødgitt skadegrad								
50 Trøndelag - Trøndelage	0	0	0	0	0	25	2	9

▼ Fotnoter

▼ API-spørring for denne tabellen



Revidering utarbeidet av
Trafikksikkerhetsutvalget i Holtålen
1. mars 2022