



LEVANGER KOMMUNE

HOVEDPLAN

**HOVEDPLAN  
VEG OG TRAFIKK  
BIND II  
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN  
2012-2015**

*ANDRE RELEVANTE PLANER:* Økonomiplan 2012-2015  
Budsjett 2012

*ANSVARLIG ETAT:* Kommunalteknikk  
*PLANEN VEDTATT AV:* Kommunestyret  
*REVIDERES:* Hvert 4. år

HOVEDPLAN

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1.0 INNLEDNING.....</b>	<b>3</b>
1.1 VEGSYSTEM OG TRAFIKKTALL.....	4
<b>2.0 HOVEDMÅL OG VISJONER. ....</b>	<b>4</b>
<b>3.0 KOMMUNENS ANSVAR I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET .....</b>	<b>5</b>
3.1 ØKONOMISKE BETRAKTNINGER.....	6
3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET. ....	6
<b>4.0 ULYKKESITUASJONEN I LEVANGER.....</b>	<b>7</b>
<b>5.0 TILTAK. ....</b>	<b>9</b>
5.1 FYSISKE TILTAK LANGS KOMMUNEVEGER. ....	10
5.2 PUNKTTILTAK. ....	11
5.3 FYSISKE TILTAK LANGS FYLKESVEG. ..	12
5.4 TALL FRA BUDSJETTET .....	14
5.5 HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK .....	15
5.5.1 FYSISKE TILTAK.....	17
5.6 LENSMANNEN I LEVANGER - MEDVIRKNING I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET. ....	19
<b>6. VEDLIKEHOLD.....</b>	<b>19</b>
<b>7. UTFØRTE OPPGAVER SISTE PERIODE.....</b>	<b>19</b>

## 1.0 INNLEDNING/BAKGRUNN FOR ARBEIDET.

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge 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 planen legges fram for Stortinget av regjeringen.

Nasjonalt transportplan for perioden 2010- 2019 bygger fortsatt på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren.

Målet for vegtrafikken i perioden er at antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020. Dette målet skal nås ved at:

- Det settes et minstekrav til sikkerhetsmessig standard på vegnettet for å redusere antall drepte eller hardt skadde i møteulykker og utforkjøringsulykker.
- Det settes inn tiltak for å redusere antall drepte og skadde syklister.
- Innsatsen for å påvirke trafikantene til mer trafikksikker atferd intensiveres.
- Det tas i bruk ny teknologi.

Planen understreker viktigheten av et aktivt tverretatlig trafikksikkerhetsarbeid på kommunenivå og presiserer betydningen av at alle kommuner utarbeider en trafikksikkerhetsplan.

### Fylkesnivå

Fylkeskommunen har i følge Vegtrafikklovens §40 et ansvar for ”å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket” Dette ansvaret er delegert til et politisk utvalg (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 en egen handlingsplan for dette. Handlingsplanen er forankret i fylkesplanen og skal være retningsgivende for fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) og Fylkesvegplanen.

### Kommunenivå

Ansvar for å tilrettelegge trafikksikkerhetsarbeidet innenfor kommunen er fordelt på virksomhetsområder. Gjennom oppgaver med bl.a. arealplanlegging, utbygging av drift av kommunalt vegnett, har enhetene PBOM og samferdsel hovedansvaret knyttet opp mot fysiske forhold som påvirker trafikksikkerheten.

Innenfor opplæring kommer ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet til uttrykk i Kunnskapsløftet. Også i rammeplan for barnehagene er trafikkopplæring påpekt som et viktig og nødvendig tema. Skoleskysningsordningen er også et område som trafikksikkerhetsarbeidet har stor fokus på.

Fra 2001 er det et krav at kommunene må ha en trafikksikkerhetsplan for i det hele tatt å få trafikksikkerhetsmidler. Hovedhensikten med en trafikksikkerhetsplan er å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt da hos myke trafikkanter.

I de siste årene har Levanger kommune utført tiltak som har bedret trafikksikkerheten på enkelte punkter/strekninger. Tiltakene har stått i forhold til bevilgningene og har derfor ligget på et lavere nivå enn ønskelig. Planen er gitt status som hovedplan. Planen skal være tverretatlig

slik at alle etatene skal ha ansvar for å bedre trafikksikkerheten i kommunen. TS-planen gjelder for fireårsperioden 2012-2015 og rulleres hvert 4. år.

Tiltak for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og med det oppnå reduksjon av antall ulykker, 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. 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.

Hovedhensikten med en trafikksikkerhetsplan er **å øke og samordne kommunens innsats i trafikksikkerhetsarbeidet**, for således å redusere antall ulykker og utrygghetsfølelsen, spesielt hos myke trafikanter. For å få ned antall ulykker og alvorlighetsgraden i ulykkene, er det viktig at alle aktører deltar aktivt.

## 1.1 Vegsystem og trafikktall

Etter omorganiseringen av vegnettet i 2010 finnes det ikke lenger riksveger i kommunen. Størsteparten av riksvegnettet ble nedklassifisert til fylkesveger over hele landet. I Levanger kommune er alle riksveger nedklassifisert til fylkesveger. De kommunale vegene utgjør nesten halvparten av det totale vegnettet i kommunen.

**Oppsummert har de forskjellige vegtypene følgende veglengde:**

Veg:	Lengde:	% - fordeling:
Europaveger	33,00km.	6,8 %
Fylkesveger	221,53km.	46,7 %
Kommunale veger	220,40km.	46,5 %

## 2.0 HOVEDMÅL OG VISJONER.

Levanger kommune støtter opp om nullvisjonen som er vedtatt i Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2010-2019. Helt siden 1970 har det vært drevet et langsiktig og målrettet trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dette har gitt resultater. Antall drepte pr. år er redusert fra 560 i 1970 til 170 i 2011. I tillegg til at bilene har blitt sikrere er dette også et resultat av det arbeidet som har vært initiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, politiet, kommunale- og fylkeskommunale myndigheter, samt Trygg Trafikk og andre organisasjoner. I forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011 la Regjering og Storting til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker i transportsektoren som fører til at personer blir drept eller varig skadd – Nullvisjon.

Nullvisjonen innebærer at det skal jobbes mot at det skal være ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken. Vi må erkjenne at det er menneskelig å gjøre feil og at ulykker vil forekomme også i fremtiden, men en menneskelig feilhandling skal ikke føre til død eller livsvarig skade.

Nullvisjonen representerer en ny giv i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. For det første er det klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller varig skadd i

trafikkulykker. Nullvisjonen bygger på at trafikantene og myndighetene har et 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 føre til død eller livsvarig skade.

Statens vegvesen har kjørt et prosjekt i Levanger kommune helt siden 2007 og fram til idag forbindelse med 0-visjon. Prosjektet gikk egentlig gå fram til 31.12.09, men ble forlenget til 2012. 0-visjonsstrekningen går fra Kvithammer i Stjørdal kommune og til rundkjøringa ved Mule i Levanger kommune. Det er nå bygd midtdeler fra Ronglan til Gråmyrsbakken og fra Branes til Mule. Utbedring av trafikksituasjonen på Gråmyra ble utført høsten 2011 med ny rundkjøring, stenging av avkjørsler og midtdeler.

Disse utbedringene har gitt en gledelig utvikling av ulykkene på disse strekningene med en nedgang av hardt skadde og drepte.

Levanger kommunes visjon for trafikksikkerhet:

**Levanger skal være et lokalsamfunn der ingen blir drept eller alvorlig skadet i trafikken**

I forhold til skolebarn skal det arbeides mot følgende hovedmål:

- **Alle barn skal ha en sikker skoleveg.**
- **Alle barn skal gjennomgå trafikkopplæring i samsvar med skolens/barnehagens egne planer for trafikkopplæring.**

Levanger kommune har følgende hovedmål for trafikksikkerhet:

- **Antall ulykker med myke trafikanter skal reduseres i planperioden.**
- **Antall ulykker på kommunale veger skal reduseres i planperioden.**

### **3.0 KOMMUNENS ANSVAR I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET/LOVGRUNNLAGET**

En rekke lover og bestemmelser omhandler forhold som virker inn på trafikksikkerheten. Noen av disse er: vegtrafikkloven, Vegloven, Plan- og bygningsloven, Rikspolitiske retningslinjer, Lov om helsetjeneste i kommunen, Helse-, miljø og sikkerhet samt bestemmelser knyttet til barnehage, grunnskole og videregående skole.

### 3.1 ØKONOMISKE BETRAKTNINGER.

Vi er av den oppfatning at et menneskeliv ikke kan måles i penger. Men vi er dessverre nødt til å presisere kostnadene ved trafikkulykker, fordi kostnadene legitimerer økte ressurser til fo-rebygging av trafikkulykker. Det er både moralsk riktig og samfunnsøkonomisk gunstig å bruke penger på trafikksikkerhetsarbeid.

Kostnader ved trafikkulykker pr. skadd person og per skadetilfelle

(Kilde: TØI/Trafikksikkerhetshåndboka og vegdirektoratet:

Skadetilfelle	Kostnader i 2004-nivå
Drept	23 300 000
Hardt skadde	6 300 000
Lettere skadde	700 000
Personskade – gjennomsnitt	2 000 000
Materielle forsikringsskader – gj.snitt	21 000

For mange kommuner synes utfordringene knyttet til reduksjon av antall hardt skadde og drepte å føre til at man i første rekke ønsker å få gjort noe med europaveger, riksveger og fylkesveger. Det er oftest der de alvorligste ulykkene skjer. Det er da en utfordring for kommunene å komme med inngrep i de prioriteringene som fylkeskommunene og Statens vegvesen gjør.

Utfordringen innenfor kommunalt trafikksikkerhetsarbeid er bl.a. å få satt temaet på den politiske dagsorden, samt å sette trafikksikkerhet i en større sammenheng.

Forsiktige anslag viser at å investere i økt vegutbygging og vegvedlikehold gir samfunnsmessige store besparelser i form av lavere ulykkestall i trafikken.

### 3.2 ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.

I februar 1988 oppnevnte hovedutvalget for teknisk sektor det første trafikksikkerhetsutvalget i Levanger, da som et underutvalg til hovedutvalget. Etter å ha vært uten utvalg et par perioder ble det oppnevnt nytt utvalg som underutvalg til plan- og utviklingskomiteen i K-sak 083/03. Utvalget har følgende hovedoppgaver:

- samordning av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen.
- fungere som bindeledd mellom innbyggerne/lag og foreninger og administrasjon/politikere i trafikksikkerhetssaker i Levanger kommune.
- arbeide for å redusere trafikkulykkene og øke trygghetsfølelsen på vegnettet i kommunen.
- uttale seg i saker av betydning for trafikksikkerheten i kommunen.
- være pådriver overfor kommunale etater i trafikksikkerhetssaker.

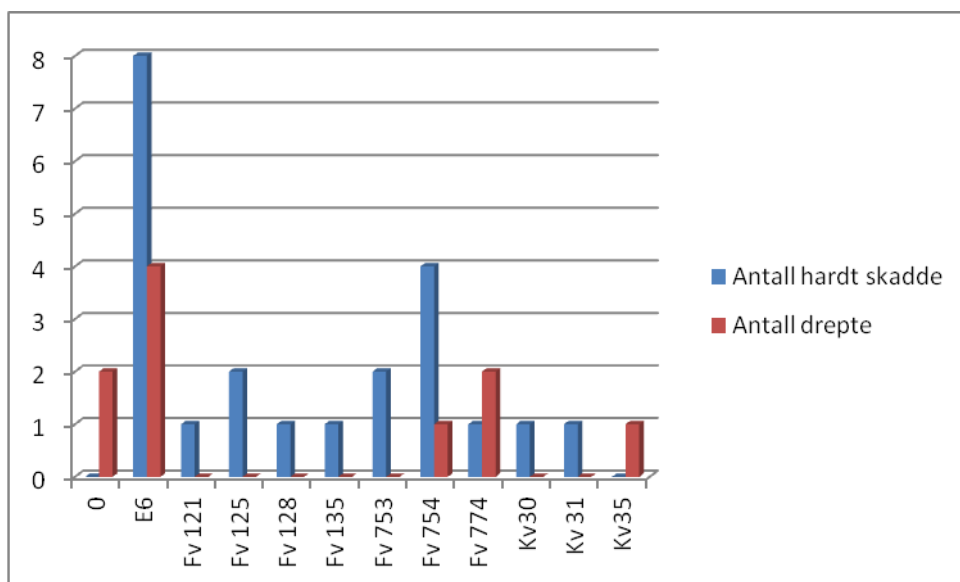
Trafikksikkerhetsutvalget i Levanger kommune består av 3 politisk valgte, samt barnerepresentanten i det faste utvalg for plansaker. I tillegg er lensmannen i Levanger representert på møtene. Sekretærfunksjonen er tillagt enheten kommunalteknikk.

## 4.0 ULYKKESSITUASJONEN I KOMMUNEN.

### HVOR SKJER ULYKKENE

#### *Ulykker med hardt skadde og drepte fordelt på vegklasse*

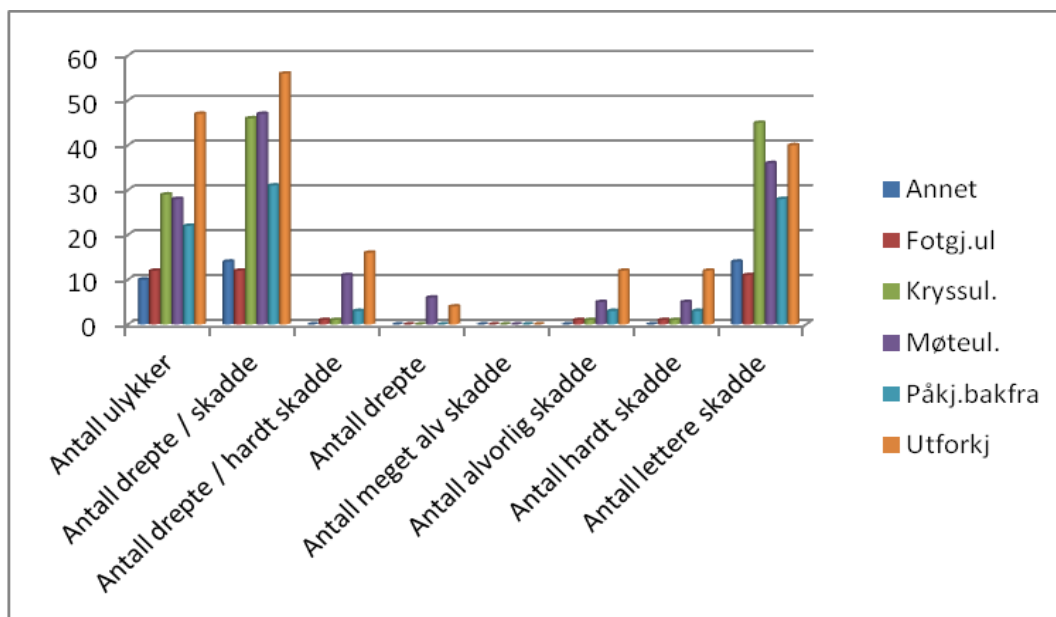
Tabell 1:



Tabell 1 viser hvor ulykker med hardt skadde og drepte har skjedd i perioden 2005 – 2011.

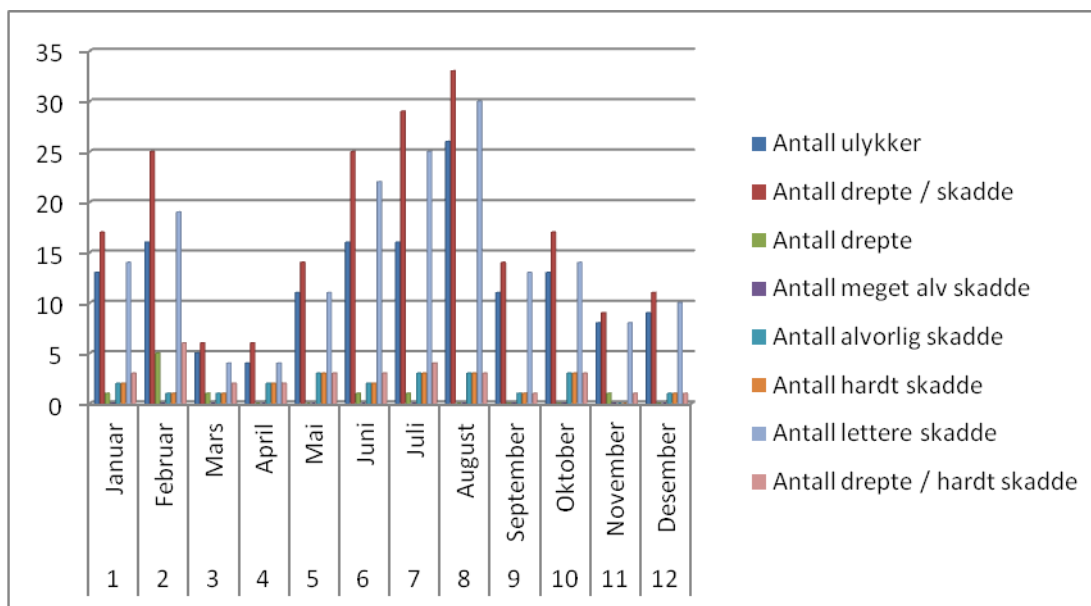
De fleste ulykker med dramatisk utfall skjer på E6, men som vi ser av tabellen hadde vi også i planperioden en tragisk utforkjøringsulykke på kommunal veg med dødelig utgang og 2 ulykker med hardt skadde på kommunal veg.

Tabell 2:



Tabell 2 viser ulykkestype, og som vi ser er utforkjøringsulykker de mest fremtredende.

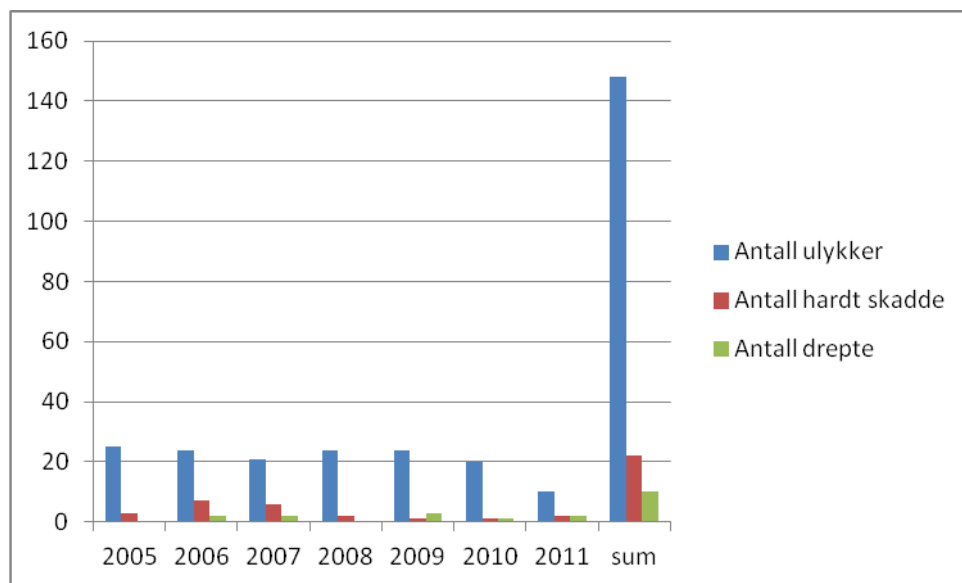
Tabell 3:



Tabell 3 viser når på året ulykkene skjer og de fleste ulykker skjer i sommerhalvåret med august som en klar ulykkesmåned.



Tabell 4:



Tabell 4 viser ulykker med hardt skadde og drepte. Antall ulykker og ulykker med hardt skadde har gått litt ned de siste år, mens drepte er noenlunde jevnt med 2 i 2011.

## 5.0 TILTAK.

Tiltak for å redusere antall trafikkulykker må settes inn på flere områder. Det kan være naturlig å dele de inn i følgende hovedkategorier:

- Fysiske tiltak - bygging av fortau og gang-/sykkelveger - og punkttiltak på utrygge steder for ulike trafikantgrupper. Fartsdempere/opphøyde gangfelt, belysning.
- Opplæring i skoler og barnehager.
- Generell informasjon.
- Kontroll/overvåking.
- Drift/vedlikehold av vegnettet



*Sikthindring av hekk*

## 5.1 FYSISKE TILTAK LANGS KOMMUNEVEGER I PLANPERIODEN.

Tiltak (ikke prioritert.)	Beskrivelse	Ant. kostnad
Fortau langs Nordsivegen v/gartneriet	Stor trafikk av gående/syklende, kombinert med stor biltrafikk	100 000,-
Fartsdempere/opphøyde gangfelt (generelt)	Skolebarn kombinert med trafikk /høyt fartsnivå	400 000,-
Tiltak v/Gjemblekorsen. Sammen med fylkeskommunen	Blandet trafikk, rotete trafikkbilde, flere kryssninger	300 000,-
Nesheimvegen, omlegging ved skoleområdet	Tidligere vedtak i kommunestyret (Ferdigstilles i 2012/13)	500 000,- (egen bevilgning)
Rydding av siktsoner (hekk/busker)	Forbedre sikt i kryss og langs gang/sykkelveg/fortau	200 000,-

## 5.2 PUNKTTILTAK.

Skolenes nærområder er ofte ulykkesutsatt. Her er det stor trafikk av personbiler, busser og gående/syklende barn. Dette gir en uoversiktlig trafikksituasjon. Det er viktig å få best mulige forhold på disse stedene:

Aktuelle punkttiltak ved skolebygg i kommunen:

- Generell forbedring av trafikkforholdene ved den enkelte skole.

Andre punkttiltak:

- Belysning.
- Bedre merking/belysning av gangfelt
- Fartsdempende tiltak.
- Rydding av siktsoner
- Busslommer

Andre generelle punkttiltak er skilting, fjerne sikthindringer i vegkryss, rekkverk, fartsdempende tiltak, oppmerking av gangfelt o.s.v. Dette er et kontinuerlig arbeid hvor tiltakene må vurderes i hvert enkelt tilfelle.



*Gang-/sykkelveg Korsbakken – Skogn barne-/u-skole planlagt oppstart 2012*

### **5.3 FYSISKE TILTAK LANGS FYLKESVEG.**

Fra 01.01.2010 skjedde det en omorganisering av vegnettet i Norge hvor mesteparten av riksvegnettet ble nedklassifisert til fylkesveger. I Levanger kommune ble alle riksveger nedklassifisert til fylkesveger. Det har i den gamle planen (2008-2011) eksistert 2 prioriteringslister av gang-/sykkelveger, en langs riksveger og en langs fylkesveger. Disse er nå slått sammen til en liste, en utfordring i seg selv, for bruk av fylkeskommunen til deres prioriteringer. I siste planperiode er gang-/sykkelveg Julsborg – Eideskorsen bygd, og Korsbakken – Lysaker er planlagt oppstartet i 2012. Prioriteringene er utarbeidet ut fra følgende kriterier:

- Trafikkmengde ÅDT
- Er vegen belyst
- Antall brukere
- Kurvatur/svingete/oversiktighet

Tiltak er opplistet i prioritert rekkefølge.

1. Fv. 753 Gang-/sykkelveg Åsen S.hus – Vollamarka/Hopla  
(ÅDT 1900, ikke belysning, svingete)
2. Fv. 119 Gang-/sykkelveg Eideskorsen - Korsbakken  
(ÅDT ca. 2000. ikke belysning, svingete)
3. Fv. 754 Tiltak for sikker kryssing av jernbaneovergang v/Skogn sentrum
4. Fv. 128 Gang-/sykkelveg gamle Hegle skole - Leveråsen.  
(ÅDT 560, ikke belysning, svingete)
5. Fv. 111 Gang-/sykkelveg ”Skjesol” – Remyra – Småland  
(ÅDT 1100, ikke belysning)
6. Fv. 112 Gang-/sykkelveg Ekne – Ronglan  
(ÅDT 260, ikke belysning, svingete)
7. Fv. 754 Gang-/sykkelveg Skogn barne- og u-skole - Stavlokorsen  
(ÅDT 2500, ikke belysning)
8. Fv. 119 Gang-/sykkelveg Tuv skole – Ronglan  
(ÅDT ca. 900, har belysning, svingete)
9. Fv. 132 Gang-/sykkelveg fra Mule skole til Haugskott boligfelt.  
(ÅDT 200, har belysning)
10. Fv. 128 Gang-/sykkelveg Okkenhaug skole – Avkj. kommuneveg til Kløvjan  
(ÅDT 500 ikke belysning, noe svingete)
11. Fv. 754/121 Gang-/sykkelveg Markabygda boligfelt – Markabygda Montesseriskole  
(ÅDT 340, har belysning)
12. Fv. 61 Gang-/sykkelveg Ekne skole - Falstadsentret  
(ÅDT 350, delvis dårlig belysning)
13. Fv. 125 Gang-/sykkelveg Halsan skole – Norengget/Matberg  
(ÅDT 480, har delvis belysning, noe svingete)
14. Fv. 135 Gang-/sykkelveg Ytterøy oppvekstsenter – X Kv. 85 v/Erstad  
(ÅDT 150, dårlig/ingen belysning, svingete/bakketopper)
15. Fv. 754 Gang-/sykkelveg Holsandlia  
(ÅDT 3700, har belysning, lite brukt som skoleveg, andre alternativ)



*Julsborg – Eideskorsen, ny gang-/sykkelveg ferdigstilt i 2009*

## 5.4 TALL FRA BUDSJETTET

I kommunens økonomiplan for 2012 - 2015 er det vedtatt følgende budsjett til trafikksikkerhetstiltak og andre gang-/sykkelvegutbygginger langs fylkesveger, (25 % andel). Ettersom Rv. 753 nå er nedklassifisert til fylkesveg betyr det også en andel fra kommunen på denne utbyggingen:

	2012	2013	2014	2015
Andel G-/sykkelveger	3.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Fylkesvegprosjekt/strakstiltak trafikksikkerhet				

## 5.5 HOLDNINGSSKAPENDE TILTAK.

Det er tidligere foretatt en grundig kartlegging av trafikkforholdene rundt den enkelte skole og på skolevegene i kommunen. En del kartlegging er gjort av skolene selv, og det er viktig at dette arbeidet fortsetter. Mange av de ønskede tiltak fra denne kartleggingen er fremdeles uløste og fortsatt aktuelle.

Mye kan ordnes ved fysiske tiltak, men ofte kan det være lange og tidkrevende saksganger og tunge økonomiske prosjekt som må settes i verk for å få en tilfredsstillende løsning. I mange tilfeller kommer en svært langt med å satse på holdningsendringer. Samfunnsøkonomisk er dette svært fornuftig. Ut fra uttrykghetspunktene (eks. ikke belysning) som elevene har meldt inn tror vi mye kan ordnes opp i ved hjelp av holdningsendringer. Dette er noe foreldrene og skolen i samarbeid bør ta tak i.

Det er svært viktig at foreldrene tas med i det holdningsskapende arbeidet. Uten deres medvirkning og forståelse har arbeidet liten verdi. Foreldrene er barnas forbilde i trafikken, både med hensyn til å respektere de regler som gjelder, bruk av refleks og sykkelhjelmer m.v.

Eksempel på holdningsskapende aktiviteter ved skolene i forhold til trygghet i trafikken:

- Bruk av Trygg Trafikk sitt undervisningsmaterieell
- Gjennomføring av gåprøver
- Kampanjer for økt bruk av refleks
- Kampanjer for økt bruk av sykkelhjelmer
- ”Gåbuss”

”Gåbuss” – kampanjen er noe nytt og beskrives derfor nærmere nedenfor.

### Gåbuss

Selv om mange barn sykler eller går til skolen er det likevel mange foreldre som føler det utrygt å la barna gå eller sykle til skolen og kjører dem i stedet dit.

Vi vil derfor komme med en oppfordring til skolene i kommunen om å starte ”Gåbuss”.

”Gåbuss” er en ordning som har som mål å få flere til å sykle eller gå trygt til skolen. Ordningen går ut på at en voksen, familie eller andre, er ”bussjåfør” og følger barna til skolen. ”Bussjåfør” jobben kan for eksempel gå på omgang blant foreldrene.

Gåbusskampanjen har vært aktiv i flere byer over noen år og resultatene er positive. Flere og flere barn går eller sykler i dag til skolen og det fører også til en mer ryddighet og sikkerhet ved skolene når foreldre ikke kjører barna til skolen.

Hvordan komme i gang med ”Gåbuss”

- Be skolen om adresselister
- Kontakt foreldre som bor i nærheten
- Avtal et møte og diskuter hvordan dere skal legge det opp
- Bestem et naturlig treffpunkt. Her venter man til alle kommer, og går sammen til skolen. Alternativt kan vær å ha ”holdeplasser” under veis hvor barna blir plukket av ”Gåbuss” på vei til skolen.

- Slutter barna til ulike tider kan en eksempelvis velge å ha ”Gåbuss” bare om morgenen

Hvorfor starte ”Gåbuss”?

- Sikrere skoleveg
- Mindre forurensing
- En sprekere kropp/opplagte skoleelever
- Får venner
- Skaper en bedre trafiksituasjon for alle, spesiell ved og rundt skolene



Trafikksikkerhet for barn handler på den ene siden om **fysiske trafikksikkerhetstiltak** som skjermer barna fra trafikken, om **bruk av sikkerhetsutstyr** og om **informasjon til voksne** om barns atferd i trafikken.

På den andre siden handler det om å gjøre barna selv til gode trafikanter gjennom **opplæring og veiledning**. Kunnskaper og ferdigheter til å ferdes trygt i trafikken oppøves gjennom praktisk erfaring, teoretisk kunnskap og mange og hyppige gjentakelser. Trafikkferdighet er også i stor grad avhengig av **modenhet** hos barnet.

**I barnehagen** er trafikkopplæring et viktig og nødvendig tema som hører naturlig inn under området « Samfunn, religion og etikk» (Rammeplan for barnehagen s. 65)

**Foreldre og foresatte har hovedansvaret for sine barn. Trafikkopplæring bør være en del av barneoppdragelsen i alle hjem, og det er viktig at de voksne er gode modeller i trafikken**

**Trygg Trafikk** utvikler materiell og holder kurs for **barnehagene** og **alle trinn i grunnskolene**. Med støtte i læreplanene blir trafikk et aktuelt og faglig relevant tema på alle klassetrinn. Trygg Trafikk har i samarbeid med andre aktører en rekke tiltak for elever i videregående skole og idrettsorganisasjoner.



### 5.5.1 FYSISKE TILTAK

Eksempel på fysiske tiltak som kan gjennomføres for å bedre trafikksikkerheten

- Universell utforming
- Nye gang-/sykkelveger
- Fortau
- Busslommer
- Fartsregulerende tiltak
- Fartsgrenser
- Innsnevring av kjørebane
- Underganger/Overganger
- Belysning
- Frisikt
- Overgangsfelt
- Drift og vedlikehold



*Hekk i frisiktsone*

- **KARTLEGGING AV TRAFIKKFORHOLD**

- Det lages ny statusliste for trafikkforholdene ved hvert skoleanlegg.
- **Parkeringsforhold og forhold ved bringing/ henting med privatbil. (Noe er utført)**
- **Rutiner og regler ved busstransport**, (av/ påstigning, sitteplasser til de minste, seler, «busskultur» og trivsel på skolebussen)
- «**Skolevegen min-hvordan er den?**» Kartlegging av skolevegen ut fra elevenes egen opplevelse.

**Eks:** Elevene tegner og/ eller forteller om skolevegen sin. En klasse, eller elevrådet, får i oppgave å kartlegge trafikkforholdene på skolevegen og ved skolen.

- **INFORMASJON**

- Informasjon til foreldre. Infomateriell fra Trygg Trafikk. («På vei til skolen-for første gang» «Vi går i nærmiljøet») Sendes ut til alle skolestartere .
- Informasjon ved den enkelte skole via rektor (foreldre , lærere og elever)
- Informasjon i media (aviser) i forbindelse med skolestart. Denne info. bør rettes til foreldre, til de voksne trafikantene, og til skolebarna selv.

- **ANDRE TILTAK**

- Trafikksikkerhetsmidler (tidl aksjon skoleveg) etter samme lest som i fjor.
- Skolene oppfordres til å oppnevne en egen trafikkansvarlig. Mål: Mer aktiv dialog mellom skole og trafikksikkerhetsutvalg i kommunen, mer samlet info, bedre koordinering.
- Skoler og barnehager deltar i «**Samlet plan for trafikksikkerhet i Levanger kommune**» (Samarbeidstiltak mellom Trygg Trafikk/Trafikksikkerhetsutvalget/Fylkets traf.s.utv. Russestyrene/Lensmannen/skoler/ barnehage med flere)
- Foreldre får ansvar for å gå skolevegen sammen med ungene sine, eksempelvis Gåbuss.
- Refleksvester til alle 1. klassinger.

## **5.6 LENSMANNEN I LEVANGER - MEDVIRKNING I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET.**

### **• FOREBYGGENDE:**

- Samarbeid med skoler/barnehager (oppsøkende virksomhet/trafikkopplæring i alle barnehager og barneskolen 1. - 4. klasse).
- Møte i foreldregrupper etter forespørsel.
- Etterforskning/analyser av årsakssammenhenger i trafikksikkerhetsspørsmål.

### **• KONTROLL/HÅNDHEVING:**

- Det er satset på økt kontroll i.f.m. 0-visjonsprosjektet.
- Samarbeidskontroller med UP, Vegtrafikktilsynet, Trygg Trafikk, m.fl.
- Ca. 30 % av uteoperativ tjeneste er konsentrert om trafikk.
- Deltar i trafikksikkerhetsaksjoner rettet mot spesielle tema.

## **6. VEDLIKEHOLD.**

Det er bekymringsfullt at bevilgningene til vegvedlikehold er så sterkt nedprioritert. Det er en klar sammenheng mellom lav vedlikeholdsstandard og tallet på trafikkulykker. Trafikkulykkene i seg selv er en tragedie for alle som blir berørt. I tillegg til dette kommer de høge kostnadene dette påfører samfunnet totalt sett. Økt vedlikehold vil være god investering da dette vil redusere menneskelige lidelser og samfunnsøkonomiske utgifter som følge av alle trafikkulykkene. Gang-/sykkelveger skal brøytes/strøes tidlig for at myke trafikanter skal benytte gangvegen og ikke kjørevegen. Dette vil bli prioritert høyt.

### **UTFØRTE OPPGAVER I SISTE PLANPERIODE:**

- Fartsdempere Høgberget
- Utbedring av trafikkforhold ved Frol oppvekstsenter, busslommer, avstigningslommer, opphøyde gangfelt
- Utbedring av trafikkforhold ved Åsen oppvekstsenter
- Utbedring av trafikkforhold ved Nesheim skole
- Tiltak ved Skogn barne- og ungdomsskole
- Belysning langs Halssteinvegen, Momarka

- Opphøyde v/Ekne skole, ny busslomme
- Fullført ny belysning på gammel E6 fra Holsandlia mot Korsbakken
- Opphøyd gangfelt v/Neset U-skole
- Ny belysning langs gammel E6 fra Tuv skole til Ronglan S-hus
- Ny belysning v/Okkenhaug skole
- Ny belysning v/Nesheim skole
- Ny belysning v/Halsan skole, nytt fortau og opphøyd gangfelt.

I tillegg er det utført en rekke punktutbedringer, nedsatte fartsgrenser på en rekke veger, utbedring av trafikkforhold ved flere skoler.

Levanger sentrum fikk innført sone 30 km/t i planperioden

Bygd ny gang-/sykkelveg fra Julsborg til Eideskorsen. Fylkesveg med 25 % tilskudd fra kommunen.

Det er de 2 siste år lagt nytt dekke på de fleste gang-/sykkelvegene i kommunen. Resterende gangveger vil bli fornyet i løpet av 2012/2013. I tillegg er det foretatt en del siktryddinger langs disse vegene.