



ORKLAND
KOMMUNE



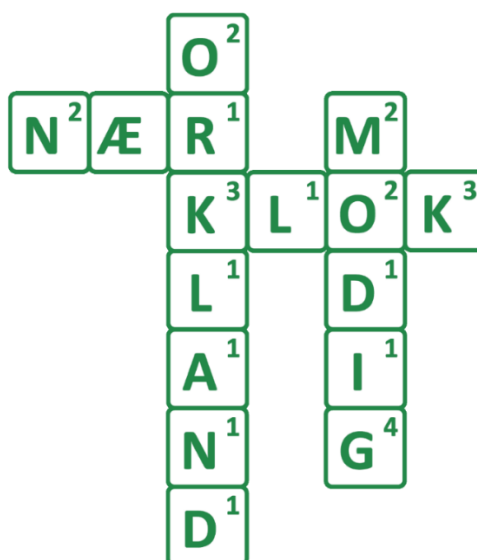
Temaplan trafiksikkerhet

Vedtatt av Kommunestyret i Orkland kommune 29.09.2021

Handlingsdelen revidert av Hovedutvalg Teknikk 24.09.2024

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
2. Sammendrag.....	4
3. Bakgrunn.....	5
3.1. Formålet med temaplanen	5
3.2. Dagens situasjonsbilde	5
3.2.1. Politirapporterte trafikkulykker 2010 – 2019 ORKLAND KOMMUNE?.....	6
3.2.2. Fordeling av ulykker ORKLAND KOMMUNE?	6
3.2.3. Antall drepte/skadde Orkland kommune	7
3.3. Fire planer blir til en.....	7
3.4. Forankring av temaplanen	7
4. Sentrale og lokale føringer.....	8
4.1. Lovverk og føringer fra sentrale myndigheter	8
4.2. Sikkerhet ved jernbaneoverganger.....	9
4.3. Lokale føringer	9
4.3.1. Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel	10
4.3.2. Føringer fra utfordringsdokumentet.....	10
5. Tiltak og økonomiske konsekvenser	12
5.1. Oversikt tiltak kommunale veier	12
5.2. Oversikt tiltak fylkeskommunale veier.....	14
6. Forventede resultater	16
6.1. Økonomiske fordeler	16
6.2. Sosiale fordeler	16
6.3. Klima- og miljøfordeler	16
7. Konklusjon	16
8. Innspill til Miljøpakken.....	16



1. Innledning

Lover og forskrifter gir Orkland kommune ansvar for å arbeide systematisk med ulykkesforebygging. Derfor er det lagt det ned stor innsats i temaplan trafiksikkerhet.

Orkland kommunes ambisjon er å bli godkjent som Trafikksikker kommune i henhold til Trygg Trafikks godkjenningsordning, se [Trafikksikker kommune](#) for mer informasjon.

For å bli godkjent som Trafikksikker kommune må kommunen oppfylle visse kriterier og dokumentere angitte forhold. Å være Trafikksikker kommune krever kontinuerlig innsats. Temaplan trafiksikkerhet skal bidra til at kravet til kriterier og dokumentasjon er oppfylt for å bli Trafikksikker kommune.

- Kommunen har forankret ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte enhetsleder.
- Kommunen har et utvalg med ansvar for trafiksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, samt ved kjøp av transporttjenester.
- Trafiksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen.
- Trafiksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid.
- Kommunen har en trafiksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikanterrettede og fysiske tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss på grunn av særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte enhet.

Fordi kommunen er veieier, barnehage- og skoleeier, arbeidsgiver, kjøper av transporttjenester og ansvarlig for beboeres helse og trivsel, har kommunens fagområder viktige roller i det ulykkesforebyggende arbeidet.

Kommunens rolle som samfunnsutvikler innebærer et ansvar for å mobilisere og samhandle med lag og foreninger, frivillighet, næringsliv og andre offentlige aktører som også kan bidra i trafiksikkerhetsarbeidet. Summen av aktørenes innsatser avgjør hva vi klarer å oppnå med trafiksikkerhetsarbeidet. Samtidighet i enkeltinnsatser kan ofte forsterke den samlede effekten. Det er derfor viktig både å koordinere aktørenes innsats og sikre koordinering når dette er hensiktsmessig.

Ambisjonen er at temaplanen skal være en «samfunnskontrakt» mellom kommunale instanser og lokale og eksterne aktører, hvor det avklares hva aktørene vil bidra med i trafiksikkerhetsarbeidet, hva som skal koordineres og hva som skal skje samtidig. Det legges opp til at «samfunnskontrakten» evalueres og revideres årlig.

Orkland kommunes trafiksikkerhetsutvalg har en sentral rolle i dette arbeidet. Slik imøtekommes kravet fra fylkets trafiksikkerhetsutvalg om oppdaterte trafiksikkerhetsplaner som grunnlag for å kunne bli med i vurderingen om tilskudd fra fylkets trafiksikkerhetsmidler.

Temaplan trafiksikkerhet inngår i kommunens plan- og styringssystem. Temaplanen omhandler samfunns mål, strategier og tiltak knyttet til trafiksikkerhet. Temaplanen følger opp strategiske føringer i kommuneplanens samfunnsdel og relevante temaplaner, og tilfører ny kunnskap når disse planene revideres, ved at kunnskap og erfaringer knyttet til trafiksikkerhet innarbeides i den helhetlige samfunnsanalysen.

Tiltakene i temaplan trafiksikkerhet må ses i sammenheng med tiltak i andre planer med betydning for trafiksikkerheten.

Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for veiene med størst ulykkesbelastning i Orkland, noe som medfører utfordringer for trafiksikkerheten i kommunen. Fylkeskommunen har et ansvar for å tilrå og samordne tiltak på riksveier og fylkeskommunale veier. Dette kommer frem i Delstrategi Trafiksikkerhet 2019 - 2023.

2. Sammendrag

Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale veinettet. Som veieier har kommunen også et spesifikt ansvar for trafiksikkerhetstiltak på kommunale veier. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunen har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet, og er en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester. I tillegg er kommunen eier av barnehager og skoler.

Trafiksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist. Trafiksikkerhet er viktig for barn, ungdom, voksne og eldre.

Orkland kommune begrenser planen til å gjelde kommunale veier.

- Temaplanen 2021 - 2024 vil danne grunnlaget for trafiksikkerhetsarbeidet i Orkland kommune.
- Fysiske tiltak for bedring av trafiksikkerhet vil i planperioden handle om større tiltak som, når de utføres, har komplett utførelse med alle aktuelle elementer. Forslagene til tiltak er tonet ned når det gjelder små tiltak i forhold til tidligere, da tiltakene bør ha et visst volum for å få god effekt både trafiksikkerhetsmessig og i forhold til folkehelse. Det er likevel viktig å bevare bevisstheten på at mindre tiltak også kan ha god effekt, enten fordi summen av dem endrer vaner eller fordi effekten blir stor når de kobles til mer omfattende, fysiske tiltak.
- Trafiksikkerhetsarbeid for alle trafikantgrupper er viktige folkehelsetiltak. Temaplan trafiksikkerhet har fokus på helseperspektivet som er et satsingsområde for kommunen.

3. Bakgrunn

Bakgrunnen for planen er et ønske fra Orkland kommune om å øke egen kompetanse og bevissthet rundt arbeidet med trafiksikkerhet.

Temaplanen har som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafiksikkerhetsarbeid i kommunen.

Det er utfordrende med forankring i alle kommunens ledd, samt finansiering av alle tiltak.

Veldig mange av ulykkene i Orkland kommune skjer på fylkeskommunale veier som kommunen ikke har et direkte ansvar for. Det er fylkeskommunen som har ansvaret for de fysiske tiltakene.

Holdningsskapende arbeid som kan være med å forebygge disse ulykkene, har kommunen et medansvar for.

Under utarbeidelsen av Orkland kommunes trafiksikkerhetsplan har samordning med overordnede planer, spesielt Trøndelag fylkes trafiksikkerhetsplan, blitt betydelig vektlagt.

Dette for å sikre en rød tråd i arbeidet fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, blant annet gjennom Delstrategi Trafiksikkerhet 2019-2023.

3.1. Formålet med temaplanen

Temaplan trafiksikkerhet skal samordne tiltak og rette fokus mot trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhetsarbeidet skal også samordnes for de sammenslåtte kommunene.

Trafiksikkerhetsarbeidet skal bidra til:

- At innbyggere opplever trygghet, mestrer hverdagen, og har flere aktive leveår med god helse og trivsel.
- Å skaffe oversikt over behov for trafiksikringstiltak, fysiske og andre, som grunnlag for prioritering og bevilgninger til formålet.
- Trygg vei til skole og fritidsaktiviteter for barn og unge.
- Å hindre og forebygge ulykker med alvorlig personskade og tap av menneskeliv.

3.2. Dagens situasjonsbilde

For samfunnet betyr trafikkulykker store tap. Trygg Trafikk oppgir foreløpige tall som viser at det i 2020 omkom 95 personer i trafikken i Norge. Ungdom er fortsatt overrepresentert.

Tall fra Transportøkonomisk institutt viser at trafikkulykker koster samfunnet cirka 30 milliarder kroner hvert år. Det betyr at det i samfunnet, i tillegg til mange personlige tragedier, går tapt enorme summer og menneskelig innsats på grunn av trafikkulykker. Ved en oppnåelse av en nullvisjon kunne store ressurser blitt frigjort til mange gode og samfunnsnyttige formål. Det vil si at trafikkulykker, som andre ulykker, er en alvorlig hemske for samfunnsutviklingen. Trenden i antall drepte/skadde viser en nedgang de siste 10 årene med 2018 som det beste året med lavest antall personskader totalt. Fordelingen viser at de største utfordringene finnes langs fylkesveiene.

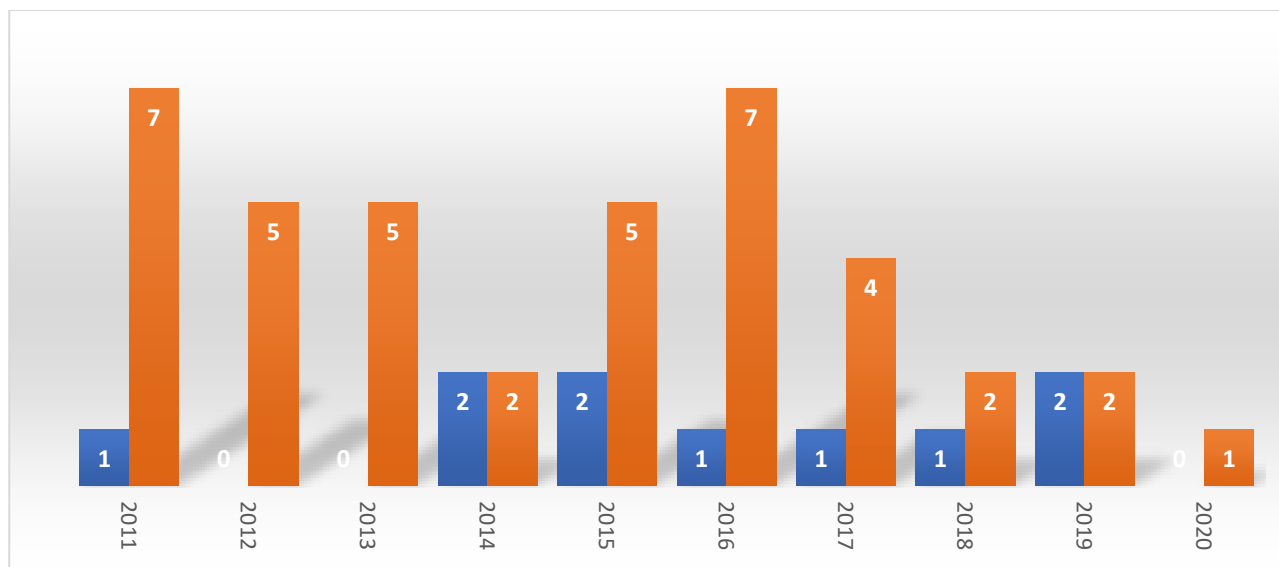
3.2.1. Politirapporterte trafikkuulykker 2011 – 2020 i området Orkland kommune.

År	Sum personskadeulykker	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Sum personskader
2010	34	0	3	44	47
2011	28	1	7	26	34
2012	41	0	5	55	60
2013	41	0	5	49	54
2014	21	2	2	25	29
2015	26	2	5	25	32
2016	22	1	7	17	25
2017	24	1	4	36	41
2018	16	1	2	15	18
2019	17	2	2	19	23
2020	21	0	1	25	26

3.2.2. Fordeling av ulykker i området Orkland kommune 2011 – 2020.

Vei kategori	Alle personskadeulykker
Europavei	35
Riksvei	0
Fylkesvei	156
Kommunal vei	30
Privat vei	13
Skogsbilvei	3
Ukjent	16
Sum	253

3.2.3. Antall drepte/hardt skadde Orkland kommune 2011-2020



Grafisk fremstilling av politirapporterte trafikkuulykker 2010-2019. Trendlinjen viser at antallet ulykker i gjennomsnitt per år går nedover.

Fremstillingen over er en liten del av statistikkene hvor Orkland kommune er representert, og den resterende statistikk og kart fremkommer i linken under:

- [Ulykkesstatistikk](#)

3.3. Fire planer blir til en

Orkland kommune lager sin første temaplan for trafikksikkerhet, og det medfører en samordning av tidligere praksis.

Tidligere kommuner har gjennomført trafikksikkerhetsarbeid på forskjellige måter og kun en av de tidligere kommunene har vært Trafikksikker kommune.

Innenfor de ulike praksisene ligger sikringskysst som en sak som må gjennomgås.

3.4. Forankring av temaplanen

Trafikksikkerhetsarbeidet i Orkland kommune er forankret hos rådmannen. Ansvar for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021 - 2024 er tillagt tekniske tjenester. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte kommunalsjef og enhetsleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Kommunestyret vedtok 28.10.2020 [planstrategi for Orkland kommune 2020 - 2023](#).

Under taktiske planer kommer temaplan trafikksikkerhet som skal rulleres hvert 4. år, og som danner et grunnlag for vurderinger og prioriteringer inn mot rådmannens forslag til handlingsplan og budsjett. Handlingsdelen revideres årlig.

Planen utarbeides og behandles som en temaplan i tråd med plan- og bygningsloven, med tittelen «Temaplan for trafikksikkerhet i Orkland 2021-2024». Dette sikrer medvirkning og forankring gjennom oppstarts- og høringsprosesser.

Parallelt med utarbeidelsen av kommunens plan for neste periode (2021 - 2024) er også en ny Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei, og Trøndelag fylkes trafikksikkerhetsplan er ferdigstilt. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet. Dette sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

4. Sentrale og lokale føringer

4.1. Lowerk og føringer fra sentrale myndigheter

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på vei. Dette som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig av økt og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I [stortingsmeldingen](#) presenterer regjeringen satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen gjennom styrket tverretattlig samarbeid.
- Mer effektiv formidling, enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser.
- Retningslinjer for registrering av trafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data.
- Styrket samordning av FoU-innsatsen

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

Nasjonale transportplan 2018 - 2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn og unge skal velge å gå eller sykle til skolen.
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge.
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemet.
- At det skal legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging.
- Følge opp transportetatene og Avinor når det gjelder hensynet til barn og unge i utviklingen av transportinfrastrukturen.
- Styrke kompetansen om trafikksikkerhet i barnehage og skole.

I planen presiseres det at barn og unge er dagens og framtidens trafikanter, og dette må det tas hensyn til også i overordnede planer.

4.2. Sikkerhet ved jernbaneoverganger

Det er Bane NOR som har ansvaret for trafiksikkerheten ved alle planoverganger i Norge. Kommunen i samarbeid med Bane Nord og Orkla Industrimuseum har dialog angående trafiksikkerhetstiltak foran overgangene. Ved nye reguleringsplaner og planlagte boligutbygginger skal trafiksikkerheten rundt planoverganger utredes.

4.3. Lokale føringer

Den kommunale trafiksikkerhetsplanen tar utgangspunkt i lokale forhold og forutsetninger. Hensikten med planen er å øke kommunens innsats i trafiksikkerhetsarbeidet, først og fremst gjennom samarbeid mellom de ulike aktørene og kommunale enheter. Den skal formidle informasjon om hvordan trafiksikkerheten er i kommunen og påvirke innbyggerne til å tenke trafiksikkerhet.

Det er tatt hensyn til planer fra tidligere kommuner og innspill er tatt med inn i den nye kommunen.

For alle forslagene som er spilt inn er det gjort en vurdering av det bakenforliggende trafiksikkerhetsproblemet på stedet. Hensikten er å prioritere de stedene der tiltak har størst sannsynlighet for å redusere antall drepte og hardt skadde. Noen forslag er slått sammen dersom det er vurdert at de kan løse ett og samme prosjekt.

De innspilte forslagene ble delt inn i forskjellige kategorier for å kunne sammenligne og vurdere dem:

- Stedfestede tiltak er konkrete fysiske endringer i infrastrukturen for å oppnå bedre trafiksikkerhet. Det kan for eksempel være kryssutbedringer, gang- og sykkelvei eller fartsdempende tiltak.
- Ikke-stedfestede tiltak er delt inn i undergruppene:
 - Organisatoriske tiltak gjelder systemer og ressursbruk hos offentlige myndigheter. Det kan eksempelvis være samarbeidsforum, personalressurser osv.
 - Holdnings- og adferds rettede tiltak påvirker trafikantenes oppførsel slik at risiko for trafikkulykker og skade minker. For eksempel kampanjer, opplæring osv.
 - Teknologiske tiltak innebærer tekniske løsninger der hensikten er å øke trafiksikkerheten. Tekniske løsninger kan være system for å støtte eller informere trafikanter.
 - Eksempler kan være fartsvarsling, støttesystem i kjøretøy osv.
 - Drift- og vedlikeholdstiltak påvirker servicenivå på eksisterende infrastruktur uten større endring av utformingen. Det kan eksempelvis være vinterdrift, asfaltering, vegetasjonsrydding osv.

Stedfestede tiltak krever ofte større investeringer og lange prosesser fra planlegging til gjennomføring. Samtidig er det begrensede ressurser tilgjengelig, og det er derfor behov for å prioritere mellom tiltakene.

Det er lagt vekt på å prioritere de tiltakene som kan forventes å gi størst effekt med tanke på å redusere antall hardt skadde og drepte i trafikken.

De stedfestede problemene som er mest aktuelle å jobbe videre med, er først sortert ved hjelp av følgende kriterier:

- Det er registrert trafikkulykker med personskade i perioden 2010 - 2019.
- Trafikkmengden er større enn 3000 kjøretøy per døgn.
- Fartsgrensen er 50 km/t eller mer.
- Det har vært prioritert i et tidligere vedtak.

De forslagene som oppfylte minst et av sorteringskriteriene er prioritert i tabell, kapittel 5.1

4.3.1. Føringer fra kommuneplanens samfunnsdel

Hovedmål ikon	Delmål	Strategi	Mål temaplan
	Orkland møter framtidens utfordringer på en offensiv måte.	M1 , M2 , M3	Styrke trafikksikkerheten for barn og unge. Øke antallet kilometer med gang- og sykkelvei.
	Orkland skal være et inkluderende samfunn for mennesker i alle livsfaser, med ulike forutsetninger og funksjonsevner, der den enkelte opplever tilhørighet, mestring, trivsel, og tar medansvar.	K9	Kommunen blir godkjent som trafikksikker kommune. Skoler blir godkjent som trafikksikre skoler. Barnehager blir godkjent som trafikksikre barnehager.
	Orkland skal ha en aktiv og bærekraftig by- og stedsutvikling.	N1 , N6 , N9 , N11	Flere går og sykler til skole, arbeid og fritidsaktiviteter.

4.3.2. Føringer fra utfordringsdokumentet

Relevante utfordringer	Lokal måloppnåelse/mulighet temaplan
Hvordan ha god kommunal infrastruktur	Det er behov for å samkjøre og vurdere omfang av vedlikeholdsbehov for det kommunale veinettet, samt vurdere hvorvidt kommunens ansvar skal endres.

5. Tiltak og økonomiske konsekvenser

5.1. Oversikt tiltak kommunale veier

I arbeidet med planen har det vært en bred prosess for å få innspill. Det har vært lagt vekt på innspill i de fire tidligere planene. I tillegg ble det oppfordret til å komme med nye innspill til planen, blant annet gjennom omtale i lokalpressen, sosiale medier og annet. Ved utarbeidelse av TS-plan vedtatt 2021 kom det inn forslag fra 70 forslagsstillere.

Revisjon 2022 og 2023: Det kom inn 52 innspill i 2022 og 31 nye innspill i 2023. Disse er lagt inn og vurdert sammen med listene fra tidligere innspill.

De fem første tiltakene på lista vil bli kostnadsberegnet som en del av kommunens arbeid med budsjett- og handlingsprogram. Endelig prioritering og tildeling av økonomiske ressurser til å gjennomføre tiltak vil være en del av budsjettvedtaket, normalt i desember hvert år.

Kommunen skal i tillegg ha en årlig involverende og brukervennlig prosess som legger til rette for at innbyggere kan foreslå nye tiltak til revidering av handlingsdelen. Oversikt over innkomne innspill og forslag til revidert handlingsdel blir forelagt trafikksikkerhetsutvalget for uttalelse innen utgangen av september hvert år

Gjennomført/under gjennomføring, siden 2021:

Beskrivelse av tiltak	Sted	Status
Nytt gangfelt	Orkdalsveien, Lindebakken, Orkanger	Ferdigstilt 2021
Nytt fortau	Joplassveien, fra Hovsbakkveien til Nylandet, Orkanger	Ferdigstilt 2022
Nytt gangfelt	Orkdalsveien, ved Extra-butikken, Fannrem	Ferdigstilt 2022
Nytt gangfelt	Franslykkja, ved Drivhusgata	Ferdigstilt 2022
Nytt gangfelt	Njardar gate, ved Orkdalsveien	Ferdigstilt 2022
Nytt gangfelt	Tverradkomsten, ved Mostargata, Orkanger	Ferdigstilt 2023
Nytt fortau	Hamnahaugen, Harald Grønningens vei, Lensvik	Ferdigstilt 2024
Prosjektering	Grensen/Rianmyra, Orkanger. Fortau, P-plass	Under arbeid

Finansiert, men ikke gjennomført

Beskrivelse av tiltak	Sted	Estimat 1000 kr	Effekt	Finansiering	Status
Forlengelse av fortau for å unngå kryssinger av vei flere ganger. Regulert	Orkdalsveien, Orkanger, mellom Amfi og Allfarveien på vestsiden. Kv3451	2 800 *	Forlengelse av fortau vil gi mye bedre flyt i trafikken. Tiltaket krever justering av gang- og sykkelvei og Orkdalsveien.	Finansiert med 2 800**	Planlagt igangsatt 2024
Gang- og sykkelvei langs veien. Regulert	Rikstadveien, Å i Meldal Kv7008	2 000	Gang- og sykkelvei vil gå fra busslomme ved Stensveien og frem til Å Idrettsplass. Gjennomkjøringsvei.	Finansiert med 2 000**	Planlagt igangsatt 2024

Beskrivelse av tiltak	Sted	Estimat 1000 kr	Effekt	Finansiering	Status
Fortau mellom Mostargata og Geilan, Orkanger.	Tverradkomsten, Kv4255, Orkanger.	2 000 *	Binder sammen Mostargata og Geilan sør for Tverradkomsten for myke trafikanter.	Finansiert med 2 000**	Planlagt igangsatt 2024

* Estimert pris endret 07.09.2023

** Iht kommunestyrevedtak 19.12.2023

Prioriteringsliste over tiltak kommunale veier

Prioritet	Beskrivelse av forslag	Sted	Estimat 1000 kr	Effekt	Finansiering	Status
1	Utvidelse parkering, nytt fortau.	Rianmyra barnehage, Orkanger, Kv2050		Separering myke trafikanter og biltrafikk.	Ikke finansiert	Under prosjektering
2	Fortau og humper	Heggøya, Storås Kv7059		Separering av gående/syklende og kjørende. Fartsreducerende tiltak.	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
3	Fortau og humper	Reksteret, Mølnevegen Fannrem Kv3580 og Kv3147		Separering av gående/syklende og kjørende. Fartsreducerende tiltak.	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
4	Utvidelse av kjørevei, ev. fysisk skille fortau-vei	Årlivoll skole, Svorkmo Kv4530		Forhindre at kjørende kommer opp på fortau, spesielt vinters tid	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
5	Evjensbakkan veilys i gang- og sykkelvei Tølløvtien-Dållåhåggån	Evjensbakkan, Orkanger, gsv Tølløvtien – Dållåhåggån Kv1050		Lys i skolevei	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
6	Gatelys. 500 m strekning	Jordhusmoen Kv7077, Løkken, mellom Industriv. og boligområdet i Jordhusmoen		Belysning av forbindelsesveg mellom boligområder og atkomst for gående og syklende til utfartsområde i Bustadmarka.	Ikke finansiert	Ikke igangsatt

Prioritet	Beskrivelse av forslag	Sted	Estimat 1000 kr	Effekt	Finansiering	Status
7	To gangfelt erstattes med ett bedre tilrettelagt.	Mælavegen Kv3140, Orkanger		Eksisterende gangfelt med få kryssinger/dårlig tilrettelegging, erstattes med ett bedre tilrettelagt.	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
8	Autovern/rekkverk	Gjelder kritiske strekninger langs kommunal veger generelt		Sikring mot utkjøring på kritiske steder	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
9	P-plass. Utvidelse og oppstramming	Gjølme skole, ved Fv710		Avlaster parkering oppe ved barnehage/skole og reduserer konfliktpunkter buss/bil/gående	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
10	Nytt fortau, ca 90 meter	Vollahaugen, Lenvik, fra eksisterende gang- og sykkelveg langs Fv6376/Øyangsvien til Volladalen, Lensvik		Skille mellom kjørende og myke trafikanter	Ikke finansiert	Ikke igangsatt
11	Vegutvidelse ved skole, ca 40 meter.	Erik Aarviks gate, Orkanger		Fjerning av flaskehals som hindrer at biler kan komme raskere ut av skoleområdet.	Ikke finansiert	Ikke igangsatt

5.2. Oversikt tiltak fylkeskommunale veier

Det er fylkeskommunen som har ansvaret for å prioritere trafikksikkerhetstiltakene på fylkesveinettet. Lista under er prioritert fra kommunen, som et innspill til deres arbeid og prioriteringer.

Prioritet	Beskrivelse av forslag	Sted	Estimat	Effekt
1	Gang- og sykkelveibru	<u>Fannrem</u> Forve bru		Det er et sterkt ønske å erstatte en smal asfaltstripe med gang- og sykkelvei.
2	Gang- og sykkelvei	<u>Uleberg</u> Løkken		Uoversiktlig strekning hvor det ikke er gang- og sykkelvei eller fortau.
3	Omlegging av vei	<u>Gjølmeslikrysset</u> Orkanger		Fjerner et ulykkesbelastet kryss.
4	Gang- og sykkelvei	<u>Fannrem</u> Travparken- Blåsmo		En gang- og sykkelvei kan gi mange syklende og gående. Sikringsskyss blir overflødig.
5	Oppstillingsplass skolebarn	<u>Orkdal</u> Svorkmo- Solbu 3 stk.		Belyste oppstillingsplasser for skolebarn ønskes. Barna står i dag på veiskuldra.
6	Gang- og sykkelvei	Avkjørsel fra Fv 6496 til <u>Vormstad</u>		Gi myke trafikanter sikrere vei.

Lenken nedenfor viser alle innkomne forslag.

[Innspill Trafikksikkerhetsplanen](#)

6. Forventede resultater

6.1. Økonomiske fordeler

- Resultat nr. 1: Mindre antall skadde og drepte.
- Resultat nr. 2: Systematisk trafikksikkerhetsarbeid.

6.2. Sosiale fordeler

- Resultat nr. 1: Bedre helse ved at flere går, og økt bruk av sykkel.
- Resultat nr. 2: Trygge og sikre barn i trafikken.
- Resultat nr. 3: Trafikksikker ungdomstid.

6.3. Klima- og miljøfordeler

- Resultat nr. 1: Sykling og gåing erstatter motorvognferdsel.
- Resultat nr. 2: Bedre trafikksikkerhet og trafikksikker atferd.
- Resultat nr. 3: Mindre utslipp av klimagasser.

7. Konklusjon

Orkland kommune følger opp Trygg Trafikk sine krav for å bli trafikksikker kommune.

Trafikksikkerhetstiltak rettet mot trafikantene er et viktig og langsiktig arbeid. Gode holdninger skapes over tid, og grunnlaget blir lagt allerede i barneårene.

Derfor vil det være av stor betydning at skoler og barnehager deltar aktivt i trafikkopplæringen i årene fremover.

Orkland Kommune samarbeider med Trøndelag fylkeskommune for videre utbygging av gang- og sykkelveier som vil gi tryggere vei for barn og unge til skole og fritidsaktiviteter.

Nye fortau og tryggere kryssinger for myke trafikanter er nødvendig også av hensyn til de stadig flere eldre og andre med nedsatt førlighet som ferdes i trafikken.

8. Innspill til Miljøpakken

Hovedutvalg Teknikk vedtok i møte 24.09.2024 å ta inn i trafikksikkerhetsplanen innspill til Miljøpakkens handlingsprogram 2025-29 som ble behandlet i hovedutvalget 14.05.2024. Innspillet inneholder følgende fysiske tiltak og utredninger:

A. Fysiske tiltak på kommunalt vegnett som krever begrenset eller ingen planlegging.

1. FORTAU I GRENSEN, ORKANGER

Programområde: Trafikksikkerhet.

Fase: Byggeklart uten regulering.

Fortauet blir nå prosjektert og kostnadsberegnet.

Begrunnelse:

Står øverst over ikke finansierte tiltak i kommunens trafikksikkerhetsplan.

Gata ble åpnet for gjennomgangstrafikk i 2021.

- Skoleveg.
- Atkomst til Orkanger barnehage avdeling Rianmyra.
- Kommunal veg, enkelt å gjennomføre, lave kostnader, kan samordnes med planlagt skifte av VA-anlegg.

Miljøpakkens mål:

Tryggere skoleveg og bedre å gå eller sykle til barnehage, butikk og kollektivtilbud.
Bidrar til nullvekstmålet, og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

2. GANGVEG LANGS SPORET TIL THAMSHAVNBANEN PÅ ORKANGER

Programområde: Gange.

Fase: Byggeklart uten regulering.

Rapport «Jernbaneparken» ble lagt fram for Orkland kommunestyre 24.11.2021.

Kostnadsberegnet til 4 mill. Beløpet inkluderer historisk informasjon som ikke tas inn her. Tiltak: Legge dekke mellom jernbaneskinnene (1 meter sporbredde) og sette opp lys mellom Franslykkja og Strandheim i Orkanger sentrum, ca 1,7 km.

Prosjektet er langt på veg ferdig utredet. Kan kutte ut strekningen Franslykkja-Bårdshaug stasjon som er lite aktuell pga kryssing av E39 samtidig som det finnes fortau i nærheten.

Begrunnelse:

Trygg og bilfri gangtrasé mellom store boligområder og skolene på Orkanger med ca 600 elever. Vil fungere som snarveg for mange.

Miljøpakkens mål:

Tryggere skoleveg og bedre å gå til barnehage, butikk og kollektivtilbud.
Bidrar til nullvekstmålet, og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

3. GATELYS LANGS KOMMUNALE SKOLEVEGER UTEN FORTAU

Programområde: Trafikksikkerhet.

Fase: Byggeklart.

Tas inn i såkalt sekkepost eller som prosjektpakke – se side 20 i [Handlingsprogram 2024-2027](#) om dette. Aktuelle strekninger:

Wilmanns vei: Gate nær skolen som har fått mye trafikk etter at krysset Orkdalsveien/Njardar gate ble stengt med bom. Orkanger barneskole bruker gata til og fra Orklandbadet. I tillegg benyttes gata av både bilister og myke trafikanter ved besøk ved Den Gode Hyrdes Kapell. Fem nye boenheter er under oppføring.

Strekningen Orkdalsveien-Njardar gate ca 160 m

Nordre del av Parkveien ca 50 m.

Ved ny parkering for Den Gode Hyrdes Kapell i Wilmanns vei er det allerede planlagt lys.

Rosenvikveien: Trafikkert boliggate midt i hjertet av Orkanger, rett ved skolene. Økende trafikk etter at veien ble åpnet for gjennomkjøring i sør mot Tverradkomsten. Ca. 330 m.

John Kolbanussens gate, vestre del: Har blitt gjennomkjøringstrasé etter at det kom bom i Orkdalsveien/Njardargate. Smal og mørklagt gate. Ca. 200 m.

Nerviksbakkan: Mangler lys helt i nord, der den nye snarvegen/skolevegen mellom Nerviksbakkan og boligfeltene Joplussen/Lysthusflata starter. Utbygger har montert lys på selve snarvegen. To lyspunkt er trolig nok for sammenhengende belysning fra boligfeltene i Bakkan og ned til skolene.

Tølløgstien-Dållåhåggån: Skoleveg på Evjen. Gatelys ligger i TS-planen som ikke finansiert tiltak.

Jordhusmoen, Løkken: Ligger i TS-planen som ikke finansiert. (Kan denne kan kategoriseres som skoleveg?).

Miljøpakkens mål:

Tryggere skoleveg. Bidrar til nullvekstmålet, og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

4. GANG- OG SYKKELVEG LANGS GAMMELOSVEIEN, ORKANGER

Programområde: Sykkel

Fase: Byggeklart, evt detaljregulering først.

170 meter gang- og sykkelveg mangler på sørsida av Gammelosveien mellom Damphuset og Nerviksdalen for å gi sammenhengende tilbud.

Begrunnelse:

Myke trafikanter må i dag krysse Gammelosveien to ganger. Ble spilt inn i 2017 ifb med diskusjon om videre stenging med bom i Gammelosveien, og tatt opp på nytt i 2023 da veien ble avlastning for E39 pga arbeidene på Bårdshaug bru. Må påregne permanent økt biltrafikk etter ett års trafikkomlegging.

Dette er lite prosjekt langs kommunal veg som må løses uavhengig av en omfattende og langsiktig utredning som omtalt i punkt 10.

Miljøpakkens mål: Bedre trasé for sykling til og fra arbeidsplasser på Thamshavn, bedre trafiksikkerhet for jobbsyklister og brukere av friluftsområdene på Orkanger. Bidrar til nullvekstmålet og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

5. SNARVEGPAKKE ORKLAND

Programområde: Gange.

Fase: Delvis byggeklart, delvis detaljregulering.

Kostnadsberegne og prioritere utbedring blant allerede kartlagte snarveger nær skolene i tidligere Orkdal kommune.

Orkdal kommunestyre vedtok i 2016 å kartlegge snarveger i en radius av 3 km fra skolene med tanke på senere utbedring. Rapport forelå i 2017 uten at tiltak er gjennomført. Via Miljøpakken er det mulig å utbedre ved å legge bedre dekke og sette opp lys samt håndløpere i bratt terreng.

Begrunnelse: Redusere bilkjøring til skolene, gi elevene gode vaner. Kjøring til og fra Orkanger barneskole er vurdert som et betydelig trafiksikkerhetsproblem og registrert som avvik i kommunelegens tilsyn etter Forskrift om Miljørettet helsevern.

Miljøpakkens mål: Bidrar til nullvekstmålet og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

.

6. FORTAU REKSTERET-GRØTTE, FANNREM

Byggeklart?

Står på KDs foreløpige liste. Kan være vanskelig å kategorisere som skoleveg.

B. Utredning og prosjektutvikling på kommunalt og kommunalt/fylkeskommunalt vegnett

7. KARTLEGGJE SNARVEGER TIL SKOLENE I ORKLAND UTENOM ORKDAL

Programområde: Gange.

Fase: Prosjektutvikling.

Begrunnelse: Skaffe oversikt over mulige, etablerte tråkk i en viss radius rundt skolene i tidligere Meldal, Agdenes og Snillfjord som kan utbedres med sikte på å redusere bilbruk.

Miljøpakkens mål: Bidrar til nullvekstmålet og treffer Miljøpakkens lokale mål 2,3,4 og 5.

8. Pendlerparkering Orkanger Nord og Fannrem

Programområde: Kollektiv

Fase: Prosjektutvikling

- Utredningsarbeid for å planlegge utvidet pendlerparkering både på Fannrem og Orkanger Nord.
 - Kan ha stort potensial med tanke på nullvekstmålet.
- Aktuelle areal er tidligere kartlagt av Orkdal kommune.

9. GRØNØRA INDUSTRIOMRÅDE, TRAFIKKANALYSE OG LØSNING FOR MYKE TRAFIKANTER

Programområde: Sykkel

Fase: Prosjektering

Konsulent lager forslag til helhetlig, sikker og effektiv løsning for myke trafikanter på Grønøra industriområde. Forslaget danner grunnlag for reguleringsplan som gir et robust gang- og sykkelvegnett på kort sikt og ved framtidig utbygging av industri og havn, inkludert Eiktyr. Området omfatter både fylkesveg og kommunalt vegnett.

Viktige kriterier:

- Krysningpunkter og trafikk over gang- og sykkelvegene må reduseres til et minimum.
- Kryssinger over bilveg skal være sikre og oppleves som trygge.
- Traséer for myke trafikanter må være så tidseffektive som mulig.
- Løsningen skal stå seg ved en framtidig videreutvikling av industri og havn på området.

Begrunnelse:

- Stort potensial for reisevaneendring. Det er nærmere 2000 arbeidsplasser på området. I løpet av få år har det kommet 600 nye arbeidsplasser.
- Gang- og sykkelvegene over industriområdet er skoleveg for ungdomsskoleelever fra Gjølme/Råbygda.
- GS-vegene har i tillegg blant annet Idrettsparken, Orklandbadet, Gammelosen friluftsområde og et stort kjøpesenter som målpunkt.
- Industri- og havneområdet er preget av mye tungtrafikk og et uoversiktlig trafikkmønster med to rundkjøringer og kryssende trafikk flere steder over gang- og sykkelvegene.

- Tilbudet for myke trafikanter bærer preg av en gradvis tilpasning i ettertid til stadig mer krevende trafikkforhold.

- Det er satt av plass til flere etableringer i framtida, og det er vedtatt reguleringsplan for ny storhavn på Grønøra Vest.

Miljøpakkens mål: Betydelig potensial for reisevaneendring blant ansatte på området og bidrag til nullvekstmålet. Stort behov for å bedre trafiksikkerheten raskt. Analysen må derfor prioriteres uavhengig av den mer omfattende trafikkanalysen i punkt 9 nedenfor.

kale mål 2,3,4 og 5.

10. MOBILITETSPLAN FOR ORKLAND OG TRAFIKKANALYSE FOR ORKANGER-FANNREM-RÅBYGDA

Fase: Prosjektutvikling

- Et supplement til mobilitetsplanen som AtB skal utarbeide for Orkland og Skaun med fokus på kollektivtrafikk. Mobilitetsplan og trafikkanalyse vil gi informasjon om pendlingsmønstre innenfor-, og ut- og inn fra kommunen. Det vil også være godt grunnlag for å dimensjonere/skreddersy busstilbudet innenfor-, ut- og inn fra kommunen.

- Trafikkanalyse Orkanger-Fannrem-Råbygda vil gi grunnlag for en plan for å bedre forholdene for myke trafikanter, og kan også gi grunnlag for å beslutte en parkeringspolitikk i sentrumsområdene som begrenser bilbruk og fremmer sykkel/gange.

C. Tiltak på statlig vegnett

11. BUSSFELT VED KLETT-KRYSSET PÅ E39.

Fase: Prosjektutvikling.

Finansieres ikke av Orkland kommunes midler, men vi foreslår tiltak.

- Flaskehals som gjør at bussen ikke kommer noe raskere fram enn bilen.

- Kan ha stort potensial med tanke nullvekstmålet, ved at kollektivtrafikken gis en fordel i konkurranse med bil.

D. Forslag om takstendring

12. HURTIGBÅT LENSVIK-TRONDHEIM

Prisen på hurtigbåt Lensvik-Trondheim er ca. fire ganger høyere enn busstakst og ligger innenfor sone A.

- Fylkeskommunen/AtB har allerede fått i oppdrag å beregne kostnader for en harmonisering av pris mellom buss og båt. Kan ha stort potensial med tanke på nullvekstmålet.