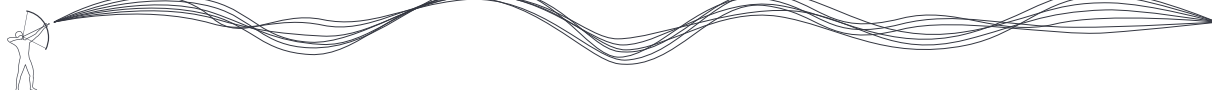




MELHUS
KOMMUNE

Trafikksikkerhetsplan for Melhus 2019-2024

Vedtatt i kommunestyret 05.03.2019



Forord

Trafikksikkerhetsplanen er en strategisk plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Melhus kommune for en fireårsperiode.

Trafikksikkerhetsplan for Melhus kommune 2019-2024 er en rullering av gjeldende plan for perioden 2015-2019, med oppdatering av fakta, ulykkesrapporter og prioriteringer.

En vedtatt trafikksikkerhetsplan gir mulighet for å søke om fylkeskommunale midler gjennom Aksjon skoleveg, som et bidrag til gjennomføring og planlegging av trafikksikkerhets-prosjekter på kommunal veg.

I arbeidet med trafikksikkerhetsplanen har Melhus kommune hatt samarbeid med Statens vegvesen, Fylkeskommunen, skolene i kommunen, politiet og forskjellige råd og utvalg. Det har vært gjennomført en åpen innspillsrunde og en trafikksikkerhetsbefaring.

Behandlet i komite for teknikk og miljø 07.02.2019, som sak 17/19

Behandlet i formannskapet 26.02.2019, som sak 22/19

Vedtatt av Kommunestyret 05.03.2019, som sak 16/19

Melhus 20.03.2019

Innhold

Forord	2
Kap.1 VISJON OG MÅLSETTING.....	4
1.1 Nasjonale mål:	4
1.2 Fylkeskommunal visjon og mål:	4
1.3 Kommuneplanens samfunnsdel	5
1.4 Interkommunalplan 2 (IKAP2).....	5
1.5 Visjon og målsetting for trafiksikkerhetsarbeidet (TS-arbeid) i Melhus kommune.....	6
Kap. 2 DAGENS TRAFIKKSikkerhetsarbeid I KOMMUNEN	7
Kap. 3 NÅSITUASJONEN I KOMMUNEN, REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE	8
3.1 Presentasjon	8
3.2 Sikringskjøring og skolekjøring.....	8
Kap. 4 ULYKKESREGISTRERINGER	9
4.1 Politirapporterte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018.....	9
Kap. 5 TILTAK	13
5.1 Holdningsskapende tiltak.....	14
5.2 Øvrige tiltak.....	14
5.3 Arealbruk	14
5.4 Forebyggende tiltak	15
5.5 Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler	16
5.6 Fysiske tiltak på/langs fylkesveger	17
5.7 Fysiske tiltak på/langs kommunale vegger	21
5.8 Fysiske tiltak i Områdeplan Melhus sentrum	23
5.9 Fysiske tiltak i Områdeplan Ler sentrum	24
Kap. 6 ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV TS-PLANEN	25
Kap. 7 EVALUERING OG OPPFØLGING	25
Kap. 8 VEDLEGG.	26

Kap.1 VISJON OG MÅLSETTING

1.1 Nasjonale mål:

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2019 – 2024 er bygd opp rundt en struktur bestående av fire nivåer:

- **Nullvisjonen** – En visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd. Nullvisjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge.
- **Etappemål** – Det skal maksimalt være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i 2024. Etappemålet er hentet fra Nasjonal transportplan for 2014-2023, og viser Stortingets ambisjonsnivå for hvor raskt vi skal nærme oss nullvisjonen.
- **Tilstandsmål** – I tiltaksplanen er det satt ulike mål for tilstander med hensyn til trafikantatferd, kjøretøyparken og vegnettet.
- **Tiltak** – Tiltaksplanen gir en samlet beskrivelse av hvilke tiltak som skal gjennomføres i perioden. Dette gjelder både videreføring av pågående trafikksikkerhetsarbeid og gjennomføring av nye tiltak.

Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom årlige rapporter til Samferdselsdepartementet («Analyse av trafikksikkerhetssituasjonen»).

1.2 Fylkeskommunal visjon og mål:

Trøndelag fylkeskommune vedtok i møte 27.04.2017 Samferdselsstrategi for Trøndelag (Fellesnemda sak 2/17). I samferdselsstrategien legges det opp til at «Trøndelag fylkeskommune skal være en godt synlig aktør innenfor trafikksikkerhet» og i vedtaket presiseres dette ytterligere ved at «*Trøndelag fylkeskommune må bli en enda tydeligere pådriver for trafikksikkerhet, og i fortsatt tett samarbeid med Statens vegvesen. Fylkeskommunen sitt trafikksikkerhetsutvalg skal være sentralt i dette arbeidet, i godt samarbeid med andre samfunnsaktører*».

Fylkestinget i Trøndelag vedtok i møte 14.12.2017 (FT-sak 34/17) at det skal utarbeides en Delstrategi Trafikksikkerhet.

Overordnet mål for trafikksikkerhetsarbeidet:

- Grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken.
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.

1.3 Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel legger til grunn at nye boligområder skal tilknyttes eksisterende infrastruktur. Videre er målsettingen at det skal legges til rette for utbygging i alle kommunens syv tettsteder.

Det skal satses aktivt på trafiksikkerhet gjennom sikring av myke trafikanter, sikring og vedlikehold av kjøreveger og holdningsskapende arbeid.

1.4 Interkommunalplan 2 (IKAP2)

Trondheimsregionen er et samarbeidsorgan for kommunene Melhus, Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Indre Fosen, samt Trøndelag Fylkeskommune. Medlemskommunene danner en felles bolig-, arbeids- og serviceregion.

IKAP2s overordnede mål er å styrke Trondheimsregionens utvikling i en nasjonal og internasjonal konkurransesituasjon og å ivareta en positiv utvikling av deltakerkommunene, i samspill med Trøndelag og Midt-Norge. Et mål fra IKAP2 er en klimavennlig areal- og transportutvikling: Flest mulig reiser i regionen skal skje kollektivt, med sykkel eller til fots, og transportbehov i Trondheimsregionen skal begrenses og i Trondheim reduseres. Tyngden av arealutvikling i Trondheimsregionen skal skje innenfor influensområde for kollektiv og innenfor gang- og sykkelavstand fra sentrene, slik at mange innbyggere har lett tilgang til kollektivtilbud og tjenester.

Arealutvikling i Trondheimsregionen skal gjøre Trøndelag til en nasjonal rollemodell for et konkurransedyktig, balansert og bærekraftig utbyggings- og bosettingsmønster. Arealutviklingen skal begrense trafikkomfang i regionen og redusere trafikkomfang i Trondheim.

Kommunene skal prioritere utbygging i områder med gang- og sykkelavstand fra sentrene. Største delen av boligbygging i regionen skal realiseres i gang- og sykkelavstand fra senterområdene og holdeplassene for kollektivtransport.

1.5 Visjon og målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet (TS-arbeid) i Melhus kommune.

VISJON

"0-visjonen" skal legges til grunn for alt TS-arbeid, dvs. at Melhus kommune skal legge til rette for et veg- og trafikksystem som hindrer drepte eller alvorlige skadde personer.

HOVEDMÅL

- * Det skal ikke skje trafikkulykker ved skolene og ikke alvorlige trafikkulykker på veg til og fra skolene.
- * Samtlige veger; kommunale, riks- og fylkesveger, skal være riktig skiltet. Fartsnivået skal være tilpasset vegen, dens brukere og fartsnivået skal overholdes.
- * TS-opplæring til alle i grunnskoler og barnehager, samt holdningsskapende informasjon til øvrige del av kommunens innbyggere.

DELMÅL

1. SIKRING AV MYKE TRAFIKANTER OG KJØREVEGER

1.1 Krysningpunkt over kjøreveg og jernbane for myke trafikanter skal ha nødvendige sikringstiltak.

1.2 Eksisterende og nye 30-soner skal sikres bedre mot fartsoverskridelser.

1.3 Beholde høy standard på sommer/vintervedlikehold.

2. SKILTING OG FARTSNIVÅ

2.1 Gjennomgang av skilt på veger og områder for å sikre riktig skilting.

2.2 Senkning av fartsnivå på deler av riks- og fylkesveger med ny skilting, samt kontrolltiltak.

2.3 Skiltkampanje, holdningsskapende arbeid og opplysning på kommunens nettsider.

3. HOLDNINGSSKAPENDE/ OPPLÆRING

3.1 Kommunens ulike skoler og barnehager skal ha TS-undervisning tilpasset alder og lokale forhold.

3.2 Aktivt arbeid for å nå kommunens innbyggere med TS-budskapet.

3.3 Reduksjon av foreldrekjøring til skolene.

Kap. 2 DAGENS TRAFIKKSIKKERHETSARBEID I KOMMUNEN

Politi:

- Trafikkkontroller i samarbeid med Utrykningspolitiet.
- Sykkelkontroller på skolene ved behov.
- Årlige aksjoner og kontroller ved skolestart.
- Politiet er til stede minst en gang i måneden på videregående skole (holdningsskapende arbeid)
- Vurdering av skilting.

Helsestasjonen:

- Ved første hjemmebesøk etter fødsel og når barnet er 6 måneder, 2 år, 4 år og ved skolestart, deler helsestasjonen ut brosjyren «Barns miljø og sikkerhet»
- Opplysninger og informasjon om sikring av barn og voksne både i bil og på sykkel.

Skoler:

- Skolekjøring: for 1. klassinger med lengre skoleveg enn 2 km, og for 2. klasse og oppover med lengre skoleveg enn 4 km. (dette er fylkeskommunens ansvar)
- Skolene har i sin lærerplan krav til kompetansemål i kroppsøving etter: 4. trinn: Elevene skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklister. 7. trinn: Elevene skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel. 10. trinn: Elevene skal gjøre greie for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. De skal også gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon, samt skal følge sikkerhetstiltak som er beskrevet i HMS-rutiner og gjøre risikovurderinger.
- Skolenes samarbeidsutvalg er lokale trafiksikkerhetsutvalg i generelle saker.
- Barnas representant (BR) synes det er viktig at det kommer frem noe om Barnetråkk i Trafiksikkerhetsplanen. Alle skoler er pålagt å jevnlig kjøre barnetråkkregistrering på sine enheter. Registreringen gjør barna selv. Dette vil være ett viktig redskap for BR og i planarbeid for kommunen fremover. Her registrer barna selv hvor det er skummelt å gå, hvor det er mye trafikk, hvor det er vanskelig å sykle, hvor de sykler, hvor de går og så videre, og hvorfor de beveger eller ikke beveger seg akkurat i det området.

Arbeid med utviklingshemmede:

- Følge til og fra arbeidsplasser og aktiviteter ved behov.
- Opplæring i trafikken.

Teknisk drift:

- Vedlikehold av veger, snørydding, strøing, asfaltering m.m.
- Behandler innspill om tiltak fra skoler, velforeninger og enkeltpersoner.
- Årlige trafiksikkerhetsbefaringer med Statens vegvesen.
- Enkle trafiksikkerhetstiltak utføres hvis økonomien tillater det.
- Lager planer og retter søknader til fylket om trafiksikkerhetsmidler.
- Utarbeidelse og oppfølging av Trafiksikkerhetsplanen.
- Skoleskyss for barn med farlig skoleveg (sikringskjøring).

Kap. 3 NÅSITUASJONEN I KOMMUNEN, REGISTRERING OG PROBLEMANALYSE

3.1 Presentasjon

Melhus kommune er en forholdsvis stor landkommune (693 km²), med et innbyggertall på omtrent 16 000. Melhus kommune har 7 sentra, og her ligger det en rekke skoler: Gåsbakken (barneskole), Korsvegen (barne- og ungdomsskole), Hovin (barneskole), Lundamo (barne- og ungdomsskole), Ler (barneskole), Kvål (barneskole), Melhus Høyeggen (barneskole), Brekkåsen (barneskole), Gimse (barne- og ungdomsskole), samt Melhus videregående skole, Trøndertun folkehøgskole, Rødde folkehøgskole og Øya ungdoms- og videregående skole. I tillegg til skolene finnes også skolefritidstilbudet, samt større og mindre barnehager.

Melhus kommune har vært og er fortsatt i jevn vekst med en økning av nye innbyggere. Tilveksten har i hovedsak vært tilknyttet de nærmeste områdene rundt Melhus sentrum. Kommunens beliggenhet gir stor gjennomgangstrafikk med E6 som et bindeledd mellom Nord- og Sør-Norge, samt en del med E-39 mot vest. Jernbanen går gjennom kommunen fra nord til sør med mange kryssinger og overganger. Det er både lokal-, region- og godstog som trafikkerer strekningen. I tillegg er det kort avstand fra Melhus sentrum til Trondheim sentrum (20 km), som gir en god del pendling til og fra Trondheim kommune.

Ny 4-felts E6 nord for Melhus ble åpnet i desember 2018. Forhåpentligvis vil dette gi mindre trafikk gjennom sentrum og Åsvegen. Nye Veier as har vil etablere prosjektkontor i Energigården i løpet av februar 2019 og vil derfra detaljere, prosjektere og bygge ut 4-felts E6 mellom Kvål og Melhus. Det forventes byggestart i løpet av høsten 2019. Dette prosjektet vil gi enklere tilkomst til industriområdet på Hofstad og tungtransporten på Melhusvegen gjennom Søbergdalen vil forhåpentligvis forsvinne.

Ifølge Trondheimsregionens retningslinjer skal kommunene prioritere utbygging i områder med gang- og sykkelavstand fra sentrene, og største delen av boligbygging i regionen skal realiseres i gang- og sykkelavstand fra senterområdene og holdeplassene for kollektivtransport. Dette er viktig, slik at kommunen ikke tillater boligbygging som utløser bygging av gang- og sykkelveg. Spredt utbygging genererer større grad av sikringskjøring og dårlig trafiksikkerhet ved ferdsel langs veg uten gang- og sykkelveg.

3.2 Sikringskjøring og skolekjøring

Skolekjøring er fylkets ansvar, men blir organisert av Melhus kommune. 1. klasse har krav på skolekjøring når skolevegen er mer enn 2 km. Fra 2. klasse har elevene krav på skolekjøring når skolevegen er mer enn 4 km.

Sikringskjøring (skoleskyss som tilbys på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg og ikke nødvendigvis store avstander) utføres etter Opplæringsloven og retningslinjer om sikringskjøring eller sikringstiltak for Melhus kommune.

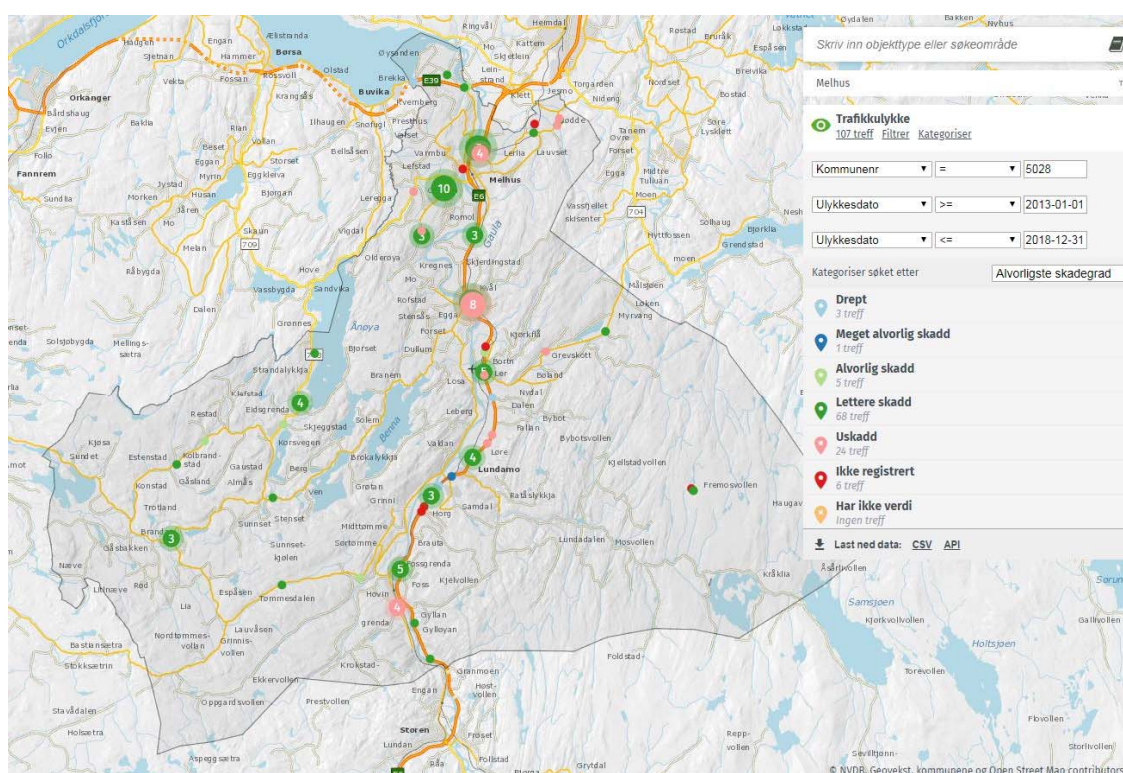
Kap. 4 ULYKKESREGISTRERINGER

Alle data som er benyttet i dette kapitelet er hentet fra vegdatabanken til Statens vegvesen. www.vegvesen.no/vegkart. Det er beregnet for perioden 01.01.2013 – 31.12.2018.

I perioden har det vært 107 trafikulykker i Melhus kommune. Dette er ulykker registret av politiet. Hvor mange uregistrerte ulykker det har vært er ikke avdekt.

Ut fra de registreringene som er gjort, viser det helt klart at E6, E39, samt første del av fv. 708 (fra E6 til Ånøya) er de mest ulykkesbelastede strekningene i Melhus kommune.

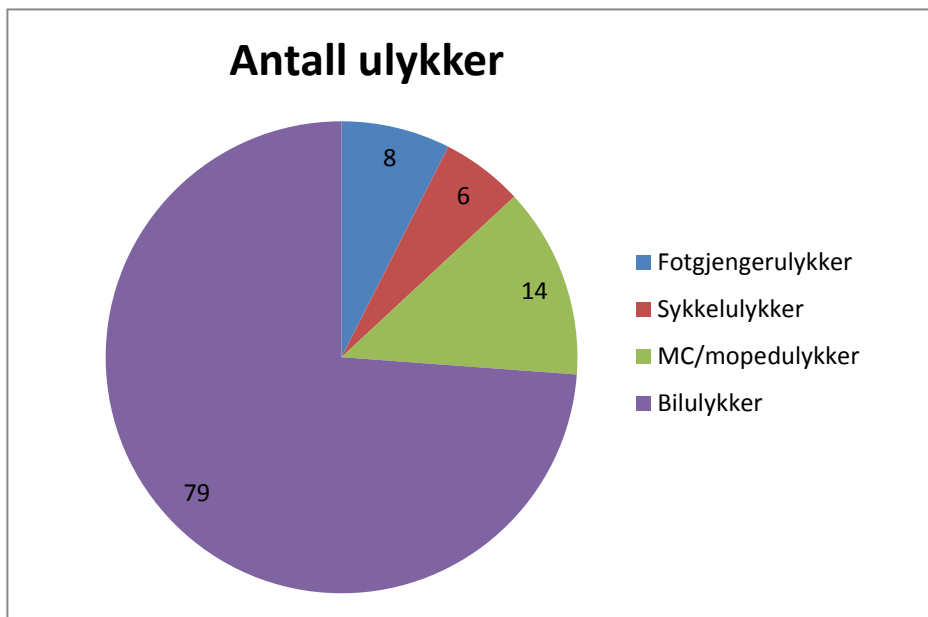
4.1 Politirapporterte trafikulykker i Melhus kommune 2013-2018



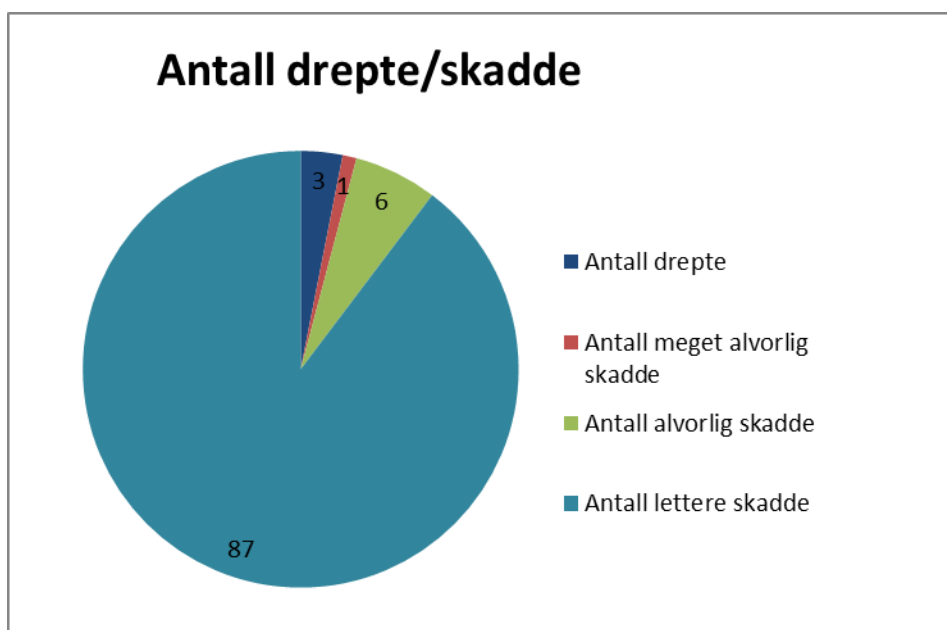
Figur 1: Antall trafikulykker i perioden 2013 – 2018. Kilde: www.vegvesen.no/vegkart.

Uhellskategori	Antall ulykker	Sum antall drepte og skadde	Antall drepte	Antall meget alvorlig skadde	Antall alvorlig skadde	Antall lettere skadde
Fotgjengerulykker	8	7		1		6
Sykkelulykker	6	6			2	4
MC/mopedulykker	14	11			2	9
Bilulykker	79	73	3		2	68
Sum	107	97	3	1	6	87

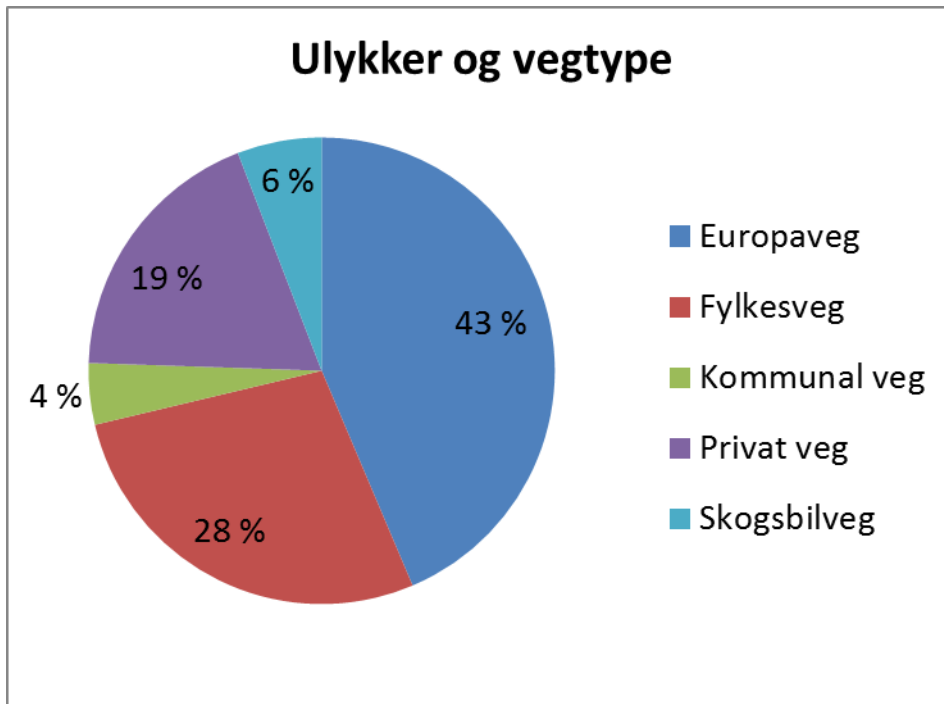
Tabell 1: Uhells kategorier og antall ulykker, skadde og drepte. Kilde: www.vegvesen.no/vegkart



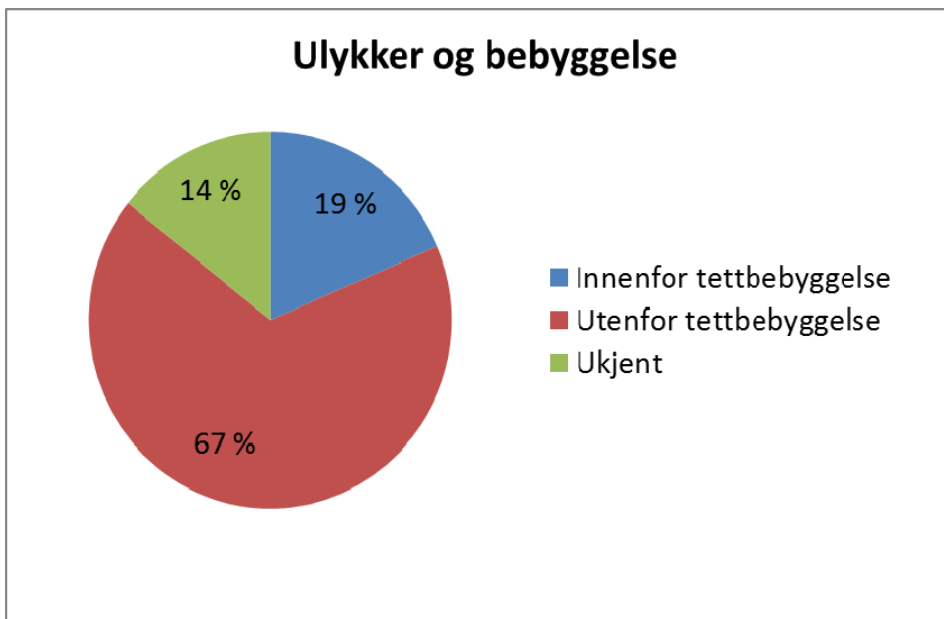
Figur 2: Fordeling av politiregistrerte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018 etter vegtype.
Kilde: www.vegvesen.no/vegkart



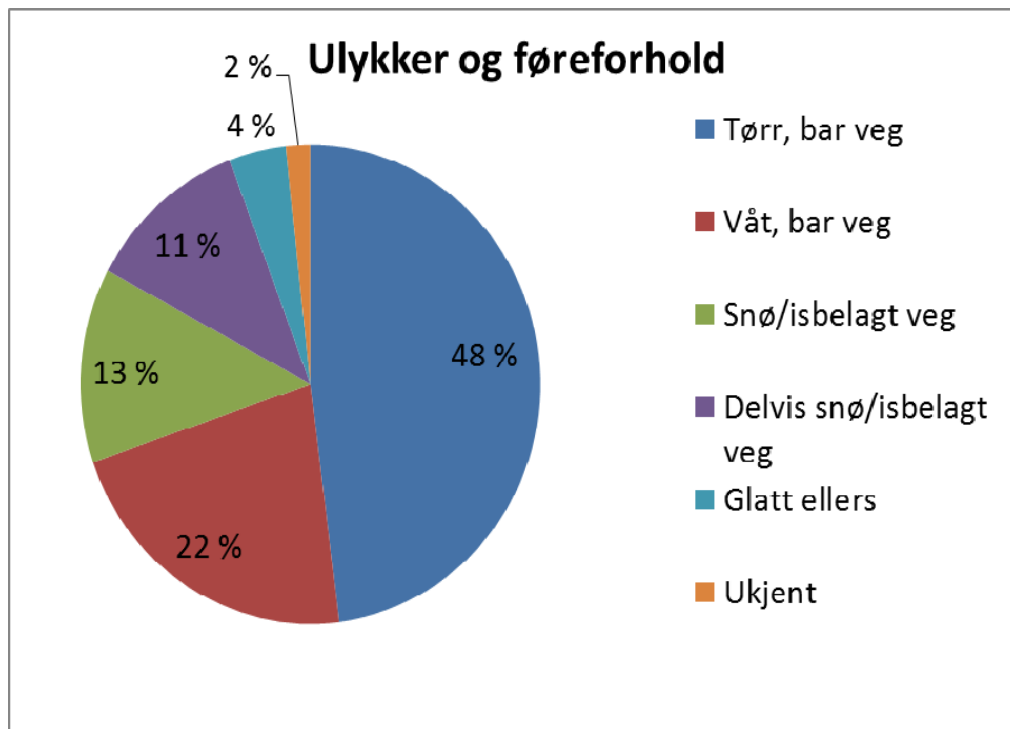
Figur 2: Fordeling av politiregistrerte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018 etter vegtype.
Kilde: www.vegvesen.no/vegkart



Figur 4: Fordeling av politiregistrerte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018 etter vegtype.
Kilde: www.vegvesen.no/vegkart



Figur 5: Fordeling av politiregistrerte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018 etter bebyggelse.
Kilde: www.vegvesen.no/vegkart



Figur 6: Fordeling av politiregistrerte trafikkulykker i Melhus kommune 2013-2018, etter føreforhold.
 Kilde: www.vegvesen.no/vegkart

Kap. 5 TILTAK

Det er foretatt en faglig prioritering av de tiltak som vurderes å være gjennomførbare i perioden 2019 – 2024. Her er det lagt til grunn Trafikksikkerhetsplanens visjoner og mål, samt strategier og mål satt i Kommuneplanens samfunnsdel og Helhetlig tiltaksplan for boligbygging. Ulykkesstatistikken fra politiet er også tatt med i vurderingene.

Fra Kommuneplanens samfunnsdel har vi følgende strategier som spiller inn i prioriteringen av tiltak:

1.5.1: Melhus kommune skal delta aktivt i regionalt samarbeid om disponeringen av areal til fremtidig utbygging og økt satsing på kollektivtransport, både buss og tog.

1.5.4: Det skal satses aktivt på trafikksikkerhet gjennom sikring av myke trafikanter, sikring og vedlikehold av kjøreveger, og holdningsskapende arbeid.

1.5.6: Ved tilrettelegging av bolig- og næringsareal skal det vektlegges å utnytte dagens infrastruktur og avlaste nedre Melhus, spesielt med tanke på barnehage- og skolekapasitet.

Fra Helhetlig tiltaksplan for boligbygging har vi følgende vedtatte mål:

Boligbyggingen i nedre Melhus har utviklet seg ut fra sentrum og i tre hovedakser – Løvset, Brekkåsen og Gimse. De senere år har det også vokst fram et tettsted også på Sjøberg (jfr. SSB`s tettstedsarbeid).

Boligutviklingen i nedre Melhus skal fortsatt ha fokus på sentrum – både den delen som legger på østsiden av Gaula og den på vestsida. Ny boligbygging utenfor det som er definert som sentrum skal først og fremst skje ved de tre aksene – og primært aksene Brekkåsen.

Det skal fortsatt legges til rette for boligutvikling i og ved de 7 tettstedene i kommunen.

Boligutviklingen her skal bidra til at eksisterende infrastruktur utnyttes, at arealene har høy utnyttelse og bidrar til at kollektivknutepunktene styrkes.

Det skal legges særskilt vekt på å «omforme» sentrum av tettstedene når E6 legges utenom.

- *I sentrum av tettstedene*
- *Felt i tilknytning til tettstedene/eksisterende infrastruktur*
- *Områder for spredt boligbygging sør og vest i kommunen*

Denne politikken videreføres

Det er også gjort anslag på etableringskostnader for de enkelte tiltak. Dette for å kunne gjøre en vurdering på hvilke tiltak som kan komme inn under «Aksjon skoleveg»-midler. For å kunne søke på slike midler kan ikke prosjektkostnadene overstige en million kroner.

5.1 Holdningsskapende tiltak

Melhus kommune driver i dag med ulike holdningsskapende tiltak.

- Fra politiets side omfatter dette trafikkkontroller i samarbeid med Utrykningspolitiet, samt sykkelkontroller på skoler.
- Helsestasjonen orienterer blant annet om sikring i hjemmet, sikring av barn i bil, skolevegen, sykling og bruk av sykkelhjem.
- Skolen har i lærerplanen innlagt krav til opplæring i trafikk og trafikkregler. I tillegg skal skolens samarbeidsutvalg fungere som lokale trafiksikkerhetsutvalg for generelle saker.
- Det gjennomføres holdningsskapende aksjoner i ungdomsskolen og videregående skole.
- Det skal gjennomføres tiltak for å bedre publikums kunnskaper om trafikkskilt, blant annet ved hjelp av kommunens nettside.

5.2 Øvrige tiltak

- Politikontroller og fartskontroller er tiltak som det nå satses mye på i Melhus kommune.
- Ved teknisk drift legges det ned mye arbeid i vedlikehold, sikringstiltak og en god drift.
- Enkle trafiksikkerhetstiltak utfører driftsseksjonen hvis økonomien tillater det.

5.3 Arealbruk

Trafiksikkerhetsmessige hensyn ivaretas i arealplanleggingen og arealforvaltningen, dvs. ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel, reguleringsplaner og ved behandling av enkeltsaker. TS-utvalget skal forelegges de ulike planer. I arbeidet med å tilrettelegge for økt trafiksikkerhet skal følgende vektlegges:

- Boliger, offentlige institusjoner og arbeidsplasser bør lokaliseres med sikte på færrest mulig krysninger, og minst mulig ferdsel langs sterkt trafikkerte hovedveger.
- Restriktiv holdning til spredt utbygging utenfor og mellom de tette bebygde områdene.
- Tilrettelegging av trafiksikre løsninger innenfor og i nær tilknytning til tettstedene, med vekt på sammenhengende gang- og sykkelvegnett, sikre krysninger av hovedvegnettet, utforming av interne vegnett som demper hastigheten m.m..
- Ved regulering av nye boligfelt må det stilles krav om rekkefølge bestemmelser når det gjelder gang- og sykkelveger og underganger, slik at gang- og sykkelveger fortrinnsvis blir planlagt og finansiert av utbyggere.

5.4 Forebyggende tiltak

Forebyggende tiltak som har kommet frem i arbeidet med trafikksikkerhetsplanen er:

- Sykkelkontroller på skolene ved behov.
Ansvaret: Skolene og politi.
- Politinærvær langs vegen og kontinuerlig gjennomføring av fartskontroller
Ansvaret: Politi.
- Ulike aksjoner i ungdoms- og videregående skole som gjennomføres hvert høstsemester. Oppsøkende virksomhet overfor ungdom
Ansvaret: Politiet, Statens vegvesen, andre
- Opplysninger og informasjon om sikring av barn og voksne både i bil og på sykkel. Dette gjennomføres kontinuerlig.
Ansvaret: Helsestasjon.
- Vedlikehold av veger slik at både gående og kjørende kan ferdes trygt. Gjennomføres kontinuerlig.
Ansvaret: Teknisk drift/Statens vegvesen.
- Riktig og god skilting, samt fartsdempende tiltak.
Ansvaret: Teknisk drift/Statens vegvesen.
- Holdningsendring og opplysning til foreldre når det gjelder bringing og henting av barn på skolen. Informasjon fra skolen. Det er sunt for barna å gå! Hvis det ikke er mulig, så parker på anviste plasser slik at de barna som går til skolen kan gå trygt. Gjennomføres ved hver skolestart, med oppfølging gjennom skoleåret.
Ansvaret: Skolene og Teknisk drift.
- Å motivere barn til å gå/sykle mer. Gjennomføres ved hver skolestart, med oppfølging gjennom skoleåret.
Ansvaret: Skolene
- Sykkelopplæring for 5. trinn på Eberg trafikkgård (trafikkopplæringsarena for barn i Trondheim) gjennomføres hvert vårsemester.
Ansvaret: Skolene
- Holdningsskapende arbeid overfor elever i forbindelse med busstransport: i busslomme; ved av- og påstigning; på bussen under fart. Gjennomføres ved hver skolestart, med oppfølging gjennom skoleåret.
Ansvaret: Skolene og busselskap.
- Aksjon god skoleveg. Ved skolestart er det særlig fokus på skolevegen.
Ansvaret: Skolene
- Sikringskjøring.
Ansvaret: Teknisk drift

5.5 Fysiske tiltak innenfor Aksjon skolevegmidler

Aksjon skolevegtiltak - Ansvar Melhus kommune

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
Sikrere fotgjengerkryssing ved Bautan av Einar Tambarsjelve :	Det er 50-sone her og skiltet og oppmerket fotgjengerkryssing. Områdeplan for Melhus sentrum vil regulere utbedret fortau på «Bautasiden».	Etablere fortau som regulert. Bedre belysning.	300.000,- – 350.000,-	1
Sikrere fotgjengerkryssing ved «Bøndenessvingen» Mange av elevene tar veien fra Gruva stadion og over tomte der Bøndeneshus en gang sto.	Det er ikke tilrettelagt for fotgjengerkryssing i svingen selv om dette er en godt kjent snarveg for skoleelever fra Varmbu/Øyås. Det er 50-sone og skiltet med 142 «barn» med underskilt «skole». Fotgjengerovergang her er regulert og rekkefølgekrav i reguleringsplan for «Bøndenestomta». Ny områdeplan for Melhus sentrum omfatter også dette området.	Etablere fortau som regulert. Bedre belysning.	Ca. 150.000,-	2
Sikrere fotgjengerkryssing av fv6590 Bennavegen der hvor gang- og sykkelvegen skifter side.	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Intensivbelysning av gangfeltet i henhold til vegvesenets håndbøker. Vurdere opphøyd gangfelt.	Ca. 150.000,-	3
Krysset Hølundvegen Fv. 708 og Martin Tranmælsveg, Busslomme på sørsiden: Passasjerene skal gå ned til Bagøyvegen for å følge den i retning skolene. Gruse opp	Dette blir ivaretatt i ny områdeplan for Melhus.	Etablere i henhold til vedtatt områdeplan. Innføre helårsdrift av gangvegen fra busslomme til	Ca. 100.000,-	4

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
gangvegen, skilting og eventuelt lys for å gjøre gangtilbudet mer attraktivt. Det er ikke lov å etablere gangfelt over Fv. 708, Hølundvegen (60-sone)		Bagøyvgen.		

5.6 Fysiske tiltak på/langs fylkesveger

Fylkesveger - Ansvar Trøndelag Fylkeskommune

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
Manglende gang- og sykkelveg langs fv 6602 Brekkåsen - Hollum	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning. Andelen tungtrafikk er høy her så lenge Kregnesbakkan har begrensning på totalvekt. Tiltaket var satt som nr. 1 på FV-tiltak i TS-plan, men ble skjøvet ned etter omprioritering av tiltak #3-Langdalen. Høye hastigheter her er en politisak.	Gang- og sykkelveg med veglys på strekningen Klemmetsveg – Letesvegen (ca. 500 m) Kan utføres forenklet som utvidet skulder med skille av heltrukken kantlinje. Eller fullverdige gang- og sykkelveg med fysisk skille mellom trafikantgruppene.	1,75 – 3,0 mill.	1
Gang- og sykkelveg Lerli - Kvammen	Videreføring av gang- og sykkelveg fra Lerli til Kvamme/Rødde er prosjekt som må vurderes på lik linje som andre gang- og sykkelveg-	Gang- og sykkelveg med god belysning. Regulering av tiltak og etablering. Lerli – Kvammen 1,3 km.	Ca. 13,0 mill inkl. to jernbanekryssinger.	1

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
	prosjekter langs fylkesveger. Fartsgrense, trafikkmengde og antall beboere må vurderes.			
Gang- og sykkelveg langs fv 708 Innleggsvegen – Lefstadvegen.	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning. Det er igjennom ekstrabevilgede TS-midler iverksatt reguleringsarbeid for en gang- og sykkelveg fra Innleggsvegen til Lefstadvegen.	Reguleringsplan snart klar for gang- og sykkelveg på strekningen Innleggsvegen – Lefstadvegen. Etablering av tiltak	Ca. 3,75 mill	2
Trafikksikker bussnuplass for elever fra Rødde	En trygg og sikker skoleveg er viktig. Også for de som skal ta buss. En god bussholde-/snuplass må etableres sammen med sikre ferdselsårer fram til denne.	Regulere og etablere en god bussnuplass som kan benyttes av skole- og rutebuss.	Ca. 2,5 mill	2
Fv6578, Lebergsvegen v/Stokkbekken. Snuplass for busser som henter skoleelever.	Dette punktet står som #3 i gjeldende TS-plan under «Aksjon Skoleveg midler» de to første tiltakene er gjennomført.	Etablere bussnuplass i henhold til godkjent reguleringsplan.	Ca. 1,2 mill	2
Gang- og sykkelveg fra Kvilekrysset til Gåsbakken skole	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for	Gang- og sykkelveg med god belysning. Regulering av tiltak og etablering.	Ca. 10,5 mill	3

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
	sikringskjøring må tas i betraktning.			
Gang- og sykkelveg langs fv6586 Lundadalsvegen	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Gang- og sykkelveg med god belysning videreføres fra Løkkjbakken til Åsløkkjvegen. Regulering av tiltak og etablering.	Ca. 5,0 mill	3
FREMOVEGEN Skogen/Tyttebærv egen: Trafikksikre bussholdeplasser med trygg tilkomst for store og små	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Regulering og etablering av gang- og sykkelveg langs Langlandsvegen til nye busslommer ved Fremovegen	0,5 – 1,1 mill	3
Gang- og sykkelveg langs fv6492 fra Gilmyra til Nordtømmesvegen	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Gang- og sykkelveg med god belysning. Regulering av tiltak og etablering.	Ca. 4,0 mill	4
FREMOVEGEN Langvass- /Langmyrvegen/Fremo: Trafikksikre bussholdeplasser med trygg tilkomst for store og små	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Her er det flere mulige løsninger som krever utredning. A; Opprusting av skiløype-/tursti trase til helårs bruk med belysning og en ny busslomme ved Langmyrvegen. B; Nye busslommer ved Langvass- og Langmyrvegen (3 stk) C; Gang- og sykkelveg langs Fremovegen	A; ca 1,7 mill B; ca 1,8 mill C; ca 2,3 mill	4

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
		mellom Langvass- og Langmyrvegen. Pluss ny busslomme ved Langmyrvegen.		
FREMOVEGEN Frødalene/Bolland/ Hova /Bjørseth: Trafikksikre bussholdeplasser med trygg tilkomst for store og små	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Etablering av nye busslommer, gang- og sykkelveg eller fortau vil kreve regulering.	Ca. 1,5 mill	4
Gang- og sykkelveg Kvammen - Rødde	Videreføring av gang- og sykkelveg fra Lerli til Kvamme/Rødde er prosjekt som må vurderes på lik linje som andre gang- og sykkelveg-prosjekter langs fylkesveger. Fartsgrense, trafikkmengde og antall beboere må vurderes.	Gang- og sykkelveg med god belysning. Regulering av tiltak og etablering. Kvammen – Rødde 2,0 km	Ca. 11,0 mill	5
Gang- og sykkelveg og/eller bedre bussholdeplasser langs Jåravegen	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Utbedring eller etablering av bussholdeplasser med god belysning for skolebuss.	Ca. 1,2 mill	5
Gang- og sykkelveg og gatelys langs fv6592 fra Korsvegen (Jåravegen) til Gresjåmoen	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning. Høye hastigheter	Gang- og sykkelveg med god belysning. Regulering av tiltak og etablering.	Ca. 11,5 mill	5

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
	her er en politisak.			
Gang- og sykkelveg Sunnsetlykkjeveien og ned til Stensetkrysset	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning.	Regulere og etablere gang- og sykkelveg og busslomme til og ved Stensetkrysset.	Ca. 1,2 mill	5

5.7 Fysiske tiltak på/langs kommunale veger

Kommuneveger - Ansvar Melhus kommune

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
Gang- og sykkelveg langs kv.1102 Letesvegen	Reguleringsarbeid påbegynt. Men stor motstand fra grunneier(e) og planer for en områdeplan gjorde at prosjektet ble lagt dødt.	Gang- og sykkelveg med veglys på strekningen Hollumsvegen – Rogavegen (ca. 760 m) Kan utføres forenklet som utvidet skulder med skille av heltrukken kantlinje. Eller fullverdig gang- og sykkelveg med fysisk skille mellom trafikantgruppene. Uansett vil tiltaket også kreve opprusting av selve kjørebanelen for å få asfaltdekke.	4,2 – 8,4 mill.	1
Vanskelige trafikkforhold ved Høyeggen skole.	Fartshump i starten av Høyeggen vil gjøre det vanskelig for bussene som er inne på nedre plass for å snu. Tiltak for å	Utredning av trafikksituasjonen og mulige tiltak.	Ca. 200.000,-	2

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
	bedre trafikksituasjonen i området må vurderes.			
Gang- og sykkelveg langs kv.6005 Nævsvegen fra dagens fortau til Milevegen	Reguleringsarbeid påbegynt.	Ferdigstille reguleringsplan og etablere tiltaket	Ca. 3,3 mill	3
Fortau langs Martin Tranmæls veg fra Gimse bru til fv.708	Fartshumpen er etablert høsten 2017 på samme plass og tidligere. Farten kan bare politiet gjøre tiltak mot. Det er 30-sone. Fortau på østsiden av vegen blir regulert i ny områdeplan for Melhus sentrum.	Etablering av regulert tiltak i henhold til områdeplan for Melhus sentrum	Ca. 3,8 mill	4

5.8 Fysiske tiltak i Områdeplan Melhus sentrum

Ansvar for de forskjellige tiltak reguleres gjennom bestemmelser og utbyggingsavtaler

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
Utbedring av kryssområdet ved Rema. Gims-, Drammens-, M. Tranmælsveg og Gammelbakkan.	Området inngår i ny områdeplan for Melhus sentrum.	Etablering av regulert tiltak.	Ca. 7,0 mill	1
Drammensvegen mangler fortau inn mot kryssområdet v/Rema	Tiltak langs fylkesveg som må vurderes sammen med andre lignende tiltak. Trafikkmengde, antall beboere og retningslinjer for sikringskjøring må tas i betraktning. Dette er en veg med mye trafikk både myke- og harde trafikanter.	Etablering av regulert tiltak.	Ca. 2,45 mill	2
Fortau langs Strandvegen	Områdeplan for Melhus sentrum regulerer dette området.	Etablering av regulert tiltak.	Ca. 3,7 mill	3
Fortau langs Jernbanevegen	Områdeplan for Melhus sentrum regulerer dette området.	Etablering av regulert tiltak.	Ca. 2,5 mill	4
Fortau i Meeggen svingen er fortsatt smalt og usikret. Det hender stadig vekk at biler kjører på fortauet i møte situasjoner. Det mangler også belysning her. Høy fart og uoversiktlig kryss skaper farlige situasjoner for fotgjengere og syklister som skal krysse Åsvegen.	Dette blir ivaretatt i ny områdeplan for Melhus.	Etablere i henhold til vedtatt områdeplan.	Ca. 1,4 mill	5
Fortau langs Martin Tranmæls veg fra Gimse bru til fv.708	Fartshumpen er etablert høsten 2017 på samme plass og tidligere. Farten kan bare politiet gjøre tiltak mot. Det er 30-sone. Fortau på østsiden av vegen blir regulert i ny områdeplan for Melhus sentrum.	Etablering av regulert tiltak.	Ca. 3,8 mill	5

5.9 Fysiske tiltak i Områdeplan Ler sentrum

Ansvar for de forskjellige tiltak reguleres gjennom bestemmelser og utbyggingsavtaler

<i>Innspill</i>	<i>Vurdering</i>	<i>Type tiltak</i>	<i>Estimert kostnad</i>	<i>Prioritet</i>
Krysset Lykkjvegen/ fv.6594 Fremovegen er farlig og har dårlig sikt..	Utbedring av krysset ligger som en rekkefølgebestemmelse på flere utbyggere i områdeplan for Ler.	Rekkefølgekrav som påfaller utbyggere innenfor områdeplan Ler sentrum.	-	-
Gang- og sykkelveger eller fortau.	Viktige forbindelser for å gi trygge ferdselsårer for myke trafikanter.	Rekkefølgekrav som påfaller utbyggere innenfor områdeplan Ler sentrum.	-	-

Kap. 6 ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV TS-PLANEN

I K-sak 80/14 etter verbalforslag ble følgende enstemmig vedtatt:

2. Utbedring av kommunale veger gjennom lånefinansiering

Kommunale veger og utearealer i Melhus trenger oppgradering, bl.a. for å bedre trafiksikkerheten. Hovedplan for kommunale veger ble vedtatt av kommunestyret i sak 70/14 (etter verbalforslag i forbindelse med økonomiplan 2013-16). Denne har avdekket et betydelig etterslep når det gjelder vedlikehold, reasfaltering, osv. Årlig vedlikehold, som dekkes gjennom bevilga driftsmidler, er ikke nok for å gi tilfredsstillende kvalitet.

Kommunestyret ber derfor rådmannen om å vurdere låneopptak til å finansiere nødvendige investeringer innen områder som asfaltering, ferdigstilling av gang- og sykkelveger, opparbeidelse av gatebelysning, etc.

Dette forutsettes lagt fram som egen sak, til behandling i komite for teknikk og miljø, formannskap og kommunestyret.

De prioriterte prosjektene (se kap. 5) er anslått til å ha en kostnadsramme mellom 83 og 97 millioner kroner eksklusive tiltakene i områdeplanene. Anslag på etableringskostnader for de enkelte tiltak er gjennomført med +/- 40 %.

Et godt gang- og sykkelvegtilbud er viktig for fremkommeligheten, men også for å fremme friluftsliv og fysisk aktivitet. Gang- og sykkelvegene brukes mye som turveger, og ikke bare som transportårer mellom jobb/skole og hjem. Det er viktig at det anlegges veglys langs gang- og sykkelveger – dette for at det skal føles tryggere å ferdes langs vegen.

Trafiksikkerhetsutvalget i Trøndelag har en fylkeskommunal tilskuddsordning hvor kommunene kan søke om midler (Aksjon skolevegmidler og sykkelveg midler). Det kan søkes om midler for å sikre barnas skoleveg gjennom fysiske tiltak langs fylkesveger og kommunale veger, ikke riksveger. Vegholder må stå for minimum 40 % av finansieringen av tiltaket. Dette betinger at kommunen må bevilge penger til trafiksikkerhetstiltak slik at omsøkte tiltak er mulig å gjennomføre.

Ved gjennomføring av tiltak som gang- og sykkelveger vil utgiftene til sikringskjøring langs disse strekningene bli redusert.

Kap. 7 EVALUERING OG OPPFØLGING

Som kvalitetssikring skal Trafiksikkerhetsplanen evalueres. Evaluering skal utføres av det kommunale TS-utvalget som i Melhus kommune er Komité for teknikk og miljø. Neste evaluering er senest 2024.

Rådmann skal levere en statusrapport til Komité for teknikk og miljø 2 ganger i året.

Kap. 8 VEDLEGG.

- Referat fra TS-befaring
- Innspill til TS-planen
- Forenklet prioriteringsliste