



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Trafikksikkerhetsplan 2026-2030

Trondheim kommune

Planens innhold

- Side 3 [Sammendrag](#)
- Side 4 [Innledning](#)
- Side 5 [Føringer](#)
- Side 9 [Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim](#)
- Side 16 [Ulykkessituasjonen i Trondheim](#)
- Side 30 [Opplevd trygghet i trafikken](#)
- Side 42 [Mål og innsatsområder](#)
- Side 48 [Tiltak](#)
- Side 63 [Oppfølging og rullering](#)
- Side 64 [Referanseliste](#)
- Side 65 [Vedlegg](#)



Foto: Terese Samuelson



Sammendrag

For å sikre at Trondheim er en inkluderende by med innbyggere som i stor grad velger aktive reiser, må det jobbes kontinuerlig for å forbedre trafikksikkerheten i byen. Utviklingen i antall drepte og hardt skadde er heldigvis positiv, men én drept eller hardt skadd er én for mye. Det er også en stor utfordring at mange føler seg utrygge når de går eller sykler i gatene og langs veien.

Denne planen viser hvordan og hvor de alvorlige ulykkene skjer og hvem som oftest er involvert i ulykkene. Den viser også hva som er de største bekymringene i trafikken for innbyggerne.

Størsteparten av ulykkene i Trondheim involverer ubeskyttede trafikanter, og ungdommer er involvert i flere ulykker enn andre aldersgrupper. Det skjer flest ulykker der mange trafikanter ferdes, særlig i aksene mellom Sluppen og Nyhavna, gjennom sentrum av Trondheim.

Mange foresatte er bekymret for barna sine når de går eller sykler til skolen, og eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne er bekymret for å gå ute om vinteren og for å krysse gatene.

Ulykker med elsparkesykler og sykler fanges sjelden opp av det offentlige ulykkesregisteret. For å kunne følge utviklingen og treffe riktige tiltak, må kommunen ha tilgang på data om hvor og hvordan ulykkene skjer. Prosjektet CyWalk vil kunne gi verdifull informasjon, og det er viktig at det opprettes en varig løsning når prosjektet avsluttes.

I planen foreslås det stedfestede tiltak og andre typer tiltak for å bedre trafikksikkerheten i byen. For å kunne realisere disse, trengs det bedre samarbeid mellom vegeiere og bedre forankring internt i kommunen. Det må også settes av flere midler til trafikksikkerhetsarbeid i Miljøpakkens handlingsprogram.



Innledning

Bakgrunn

Ny trafikksikkerhetsplan er bestilt i Trondheim kommunes planstrategi 2024-2027 og i byrådserklæringen som ble lagt frem i juni 2024. I byrådserklæringen står det blant annet at det skal iverksettes trafikksikkerhetstiltak rundt alle skoler i kommunen, og at fartsgrensen i Midtbyen skal senkes til 30 km/t for å redusere risiko og skadeomfang ved ulykker¹.

Trondheim kommune har et stort ansvar for trafikksikkerhet både som vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for blant annet arealplanlegging. Kommunen har også et ansvar som arbeidsgiver og skole- og barnehageeier. Gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven er kommunen gitt et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt.

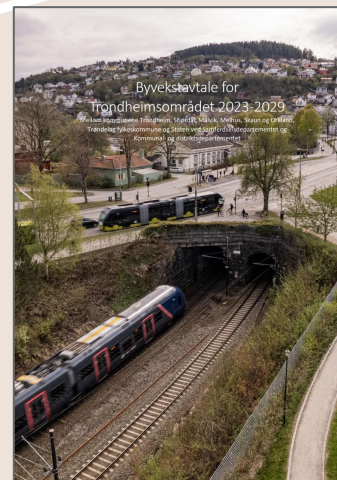
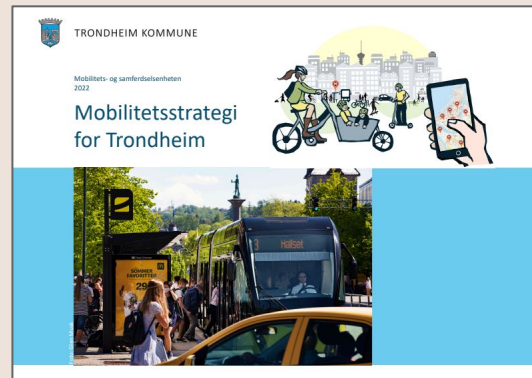
Formålet med planen

Trafikksikkerhetsplanen viser hvilke utfordringer vi må løse den neste perioden for at Trondheim kommune skal bidra til de nasjonale målene for trafikksikkerhet.

Planen skal være et grunnlag for å prioritere de tiltakene som vil ha størst effekt og bidra til at trafikksikkerhet løftes som tema i kommunen, forankres politisk og i kommunens enheter.

Trafikksikkerhetsplanen skal gjelde for perioden 2026-2030.

Føringer



Føringer

Nullvisjonen og nasjonal transportplan

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i vegtrafikken, har vært grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge siden 2001².

Nasjonal transportplan (NTP)³ er en plan for regjeringens transportpolitikk. Regjeringen vil intensivere arbeidet mot nullvisjonen, og følge opp konkrete etappemål:

- ❖ At det innen 2030 maksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken i året, hvorav maksimalt 50 drepte.
- ❖ Ingen skal omkomme i vegtrafikken i 2050.

Byvekstavgiftens mål

Byvekstavgiften⁴ legger grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, der alle parter bidrar innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet, et mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, på tross av at det blir flere gående og syklende i gatene. I tillegg til at antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres, har byvekstavgiften også mål om at det *totale* antall trafikkulykker skal reduseres.

Føringer

Kommunale føringer

Trafikksikkerhetsplanen forankres i kommuneplanens samfunns- og arealdel, kommunens mobilitetsstrategi, samt byveksttalen.

Kommuneplanens samfunnsdel, Trondheimsløftet⁵, viser til at utenforskap, klima- og naturkrisen og eldrebølgen, er de største utfordringene frem mot 2032. Løsninger som fremmer gange, sykling og kollektivtrafikk skal prioriteres og bilbruk skal begrenses. Trondheims posisjon som en viktig kunnskapsby skal styrkes.

Mobilitetsstrategien⁶ fokuserer på at det skal være lett og trygt å reise miljøvennlig i Trondheim. Mobilitetstilbudene og trafikksikkerheten må forbedres, veier og anlegg driftes bedre og det må skapes gode og trygge møteplasser. Trafikkbarrierer og personbiltrafikk må reduseres og det må ses på løsninger som fremmer god bylogistikk.

Føringer

Annet relevant planarbeid

Gåstrategi og sykkelstrategi

Trondheim kommune har egne strategier for å bedre forholdene for gående og syklende i byen.

Den gjeldende sykkelstrategien⁷ har som visjon at Trondheim skal være Norges beste sykkelby. Et av målene er at det er trygt og sikkert å sykle i Trondheim. Lykkes vi med det, er det færre ulykker på sykkel og syklistene opplever i større grad at det er trygt å sykle i byen vår. Det arbeides med en ny sykkelstrategi for Trondheim, gjeldende fra 2026.

Gåstrategiens⁸ hovedmål er at det skal være enkelt å gå hele året. En av måleindikatorene er at andelen som føler det er trygt og enkelt å gå i Trondheim skal øke.

AtBs trafikksikkerhetsstrategi

AtB blir en stadig viktigere aktør innen mobilitet i Trondheim og tilbyr mobilitetstjenester både gjennom inngåtte transportkontrakter og gjennom samarbeid med andre aktører. AtBs mobilitetstilbud inneholder, foruten buss, trikk, tog og båt, også mikromobilitet, bil som tjeneste og bestillingstransport.

AtB er i gang med å utarbeide en egen trafikksikkerhetsstrategi, og de ønsker et tettere samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, kommunene og andre viktige aktører for å unngå alvorlige skadde eller drepte (underveis, på holdeplass og ved bytte mellom transportmidler).

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim



Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Organisering

Trondheim kommune planlegger og gjennomfører trafikksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet.

Kommunen mottar henvendelser fra innbyggere, skoler, virksomheter og andre, og vurderer om det er nødvendig med tiltak.

Kommunen mangler en god organisering av trafikksikkerhetsarbeidet, med et tverrfaglig utvalg representanter fra relevante sektorer.

Politisk ledelse

Etter at Trondheim kommune innførte parlamentarisme, overtok byrådet, ved byråd for miljø, næring og samferdsel, den politiske ledelsen av trafikksikkerhetsarbeidet. Oppgaven lå tidligere hos formannskapet.

Administrativ ansvarsfordeling

Trondheim kommunes administrasjon er organisert i flere enheter som har ansvaret for ulike deler av trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. De viktigste enhetene som er involvert i arbeidet er:

- ❖ Mobilitets- og samferdselsenheten
- ❖ Trondheim bydrift
- ❖ Trondheim parkering
- ❖ Byplankontoret
- ❖ Kommunalteknikk
- ❖ Eierskapsenheten
- ❖ Trondheim eiendom
- ❖ Klima- og miljøenheten

Hvordan den enkelte enhet arbeider med trafikksikkerhet, blir nærmere beskrevet på neste side.

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Mobilitets- og samferdselsenheten har ansvar for å planlegge og videreutvikle tiltak for gåing, sykling og kollektivtransport, inkl. mindre trafikktekniske tiltak.

Trondheim bydrift drifter og vedlikeholder det kommunale vegnettet samt noen fylkeskommunale og statlige veger. Enheten gjennomfører også fysiske tiltak på vegnettet, blant annet mindre trafikktekniske tiltak.

Trondheim parkering spiller en praktisk og operativ rolle i å implementere og håndheve politikken som bidrar til tryggere trafikkavvikling. Trondheim parkering er kontaktinstans for innbyggere med innspill til trafikksikkerhet, og samarbeider med mobilitet og samferdsel om å planlegge de mindre trafikktekniske tiltakene.

Byplankontoret har ansvar for å forberede reguleringsplaner til politisk behandling, samt å utarbeide overordnede strategiske planer, blant annet å ivareta trafikksikkerheten.

Kommunalteknikk forvalter kommunal infrastruktur, inkludert veger, og godkjenner og utarbeider detaljplaner for tiltak på vegnettet.

Eierskapsenheten forvalter og utvikler kommunal grunn, samarbeider med private og offentlige utbyggere gjennom utbyggingsavtaler, og følger opp tillatelsesordningen med utleie av elsparkesykler.

Trondheim eiendom forvalter og utvikler den kommunale bygningsmassen, blant annet barne- og ungdomsskoler. Enheten har en viktig rolle for å ivareta trafikksikkerheten innenfor skolens område og tilstøtende arealer.

Klima- og miljøenheten sørger for at nasjonale retningslinjer for støy, støv og helse blir ivaretatt i offentlig planlegging. Kommunelegen på Klima- og miljøenheten ivaretar folkehelseperspektivet i transportplanleggingen, der trafikksikkerhet er et viktig tema.

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Samarbeid med andre aktører

Det finnes flere etater og myndigheter som arbeider med trafikksikkerhet i Trondheim:

Miljøpakken er et forpliktende samarbeid mellom staten, fylket og kommunene i Trondheimsområdet. Gjennom Miljøpakken utføres trafikksikkerhetstiltak på det offentlige vegnettet. Det gis også midler til opplæring i trafikksikkerhet og ulike kampanjer.

Statens vegvesen er sektormyndighet for trafikksikkerhet og arbeider med trafikksikkerhetstiltak og kampanjer.

Fylkeskommunen har ansvar for å samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. Fylkeskommunens trafikksikkerhetsutvalg er et rådgivende og koordinerende organ for trafikksikkerhetsarbeidet. Vegavdelingen har ansvar for trafikksikring av fylkesvegene.

Trygg trafikk er et bindeledd mellom frivillige aktører og offentlige myndigheter, og bidrar til at trafikantene har kompetanse til å ta sin del av ansvaret. Deres samfunnsansvar er knyttet til trafikkopplæring av barn og unge, informasjon om risikofaktorer og bruk av sikkerhetsutstyr.

Politiet forebygger lovbrudd i trafikken for derigjennom å redusere trafikkulykker med drepte og hardt skadde. En viktig del av arbeidet er overvåking og kontroll av atferden til trafikantene og sanksjoner ved overtredelser.

Vegkategori	Samlet lengde veg i Trondheim	Forvaltningsansvar
Europaveg	55 km	Statens vegvesen
Riksveg	23 km	Statens vegvesen
Fylkesveg	255 km	Trøndelag fylkeskommune
Kommunal veg	604 km	Trondheim kommune

Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB)

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Økonomiske rammer

Trafikksikkerhetstiltak i Trondheim finansieres først og fremst gjennom samarbeidet i Miljøpakken.

I **Miljøpakkens handlingsprogram** vises hvilke tiltak det er enighet om å gjennomføre for å nå målene i Miljøpakken. Trafikksikkerhet er et av tiltaksområdene og har som mål å redusere trafikkulykker i tettbygde strøk. Prosjektene inkluderer Eberg trafikkgård, forbedring av flere fortau og mindre trafikksikkerhetstiltak. Totalt er det satt av 251 millioner til dette tiltaksområdet i handlingsprogrammet for 2025-2029.

Trøndelag fylkeskommune er sikret finansiering til følgende prosjekt knyttet til trafikksikkerhet:

- ❖ Rundkjøring Lerkendal (4,5 mill)
- ❖ Skovgårdkrysset (3,5 mill)
- ❖ Ringvålvegen, Lundvegen og vestover (7,5 mill)
- ❖ Mindre trafikktekniske tiltak fv. (4,5 mill)

Trondheim kommune er sikret finansiering av følgende prosjekt knyttet til trafikksikkerhet:

- ❖ Hjertesonepakke (1,5 mill)
- ❖ Kryss Orrevegen/Kongsvegen (3,5 mill)
- ❖ Stavset, trygg skoleveg (20 mill)
- ❖ Klæbuveien fortau (14,4 mill)
- ❖ Eberg trafikkgård (0,9 mill)
- ❖ Mindre trafikktekniske tiltak kv. (25 mill)

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Kommunens handlingsrom - dette gjøres i dag

Blant **mindre trafikktekniske tiltak** er det etablering av gangfelt eller tilrettelagt krysningspunkt, fartsdempende tiltak og skilting som er mest brukt.

Mindre trafikktekniske tiltak vurderes fortløpende og baseres på innspill fra befolkningen, virksomheter, skoler og andre offentlige aktører. Innspillene prioriteres basert på forventet trafikksikkerhetseffekt av tiltak og de kravene som er beskrevet i normaler og håndbøker fra Statens vegvesen.

Etter alvorlige ulykker blir det gjort grundige vurderinger av om det kan gjøres tiltak som hindrer at lignende ulykker skjer igjen.

Reguleringsplaner

Kommunen kan påvirke løsninger for trafikksikkerhet i private og offentlige utbygginger gjennom behandling av reguleringsplaner. Dette gjøres ved å stille rekkefølgekrav. Omfanget er begrenset til hva som er rimelig forståelse av konsekvensene av planen, men det gir kommunen makt til å hindre at nye utbygginger forverrer trafikksikkerheten i byen.

Kampanjer

Trondheim kommune har ressurser og kompetanse som gjør det mulig å nå ut til innbyggerne med kampanjer for trafikksikkerhet, for eksempel reflekskampanjer. Den varige effekten av atferdskampanjer på trafikal atferd er ofte vanskelig å måle, og virkningen kan avta over tid om ikke kampanjen gjentas.

Trafikksikkerhetsarbeid i Trondheim

Opplæring

Trafikkulykker kan forebygges ved systematisk opplæring i trygg atferd, oppmerksomhet og risikoforståelse.

Kommunen tilrettelegger for et systematisk trafikkopplæringstilbud fra første klasse i grunnskolen, samt at tilgjengelige læringsarenaer tas i bruk, både fysiske og digitale. Skolene benytter seg av dette i varierende grad.

Arbeid med trygg skolevei ses i sammenheng med kommunens øvrige trafikksikkerhetsarbeid.

Eberg Trafikkgård

Eberg Trafikkgård er et tilbud om praktisk sykkelopplæring. Gården er tilgjengelig for alle, der 4. og 5. trinn er prioritert. Lærerne tilbys skolering i undervisningsopplegget, som legger oppmerksomhetstrening og risikoforståelse til grunn.

Hjertesone

Hjertesone er et landsomfattende tiltak som skal motivere og trygge foresatte til å la barna gå eller sykle til skolen¹⁰.

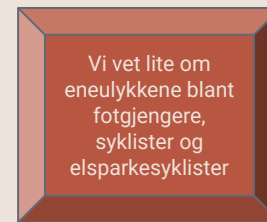
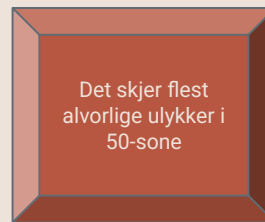
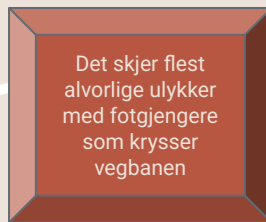
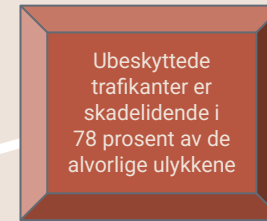
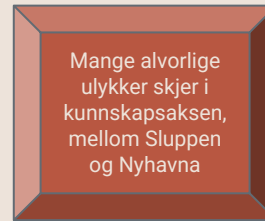
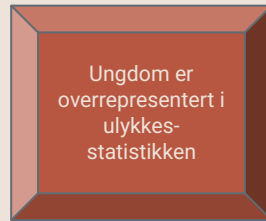
Prosjektet legger medvirkning til grunn, og både FAU, elevråd og skoleledelsen involveres.

Barn som må kjøres, skal slippes av på utvalgte stopp- og hentesteder utenfor hjertesonen.

Pr. 2025 er åtte Trondheimsskoler tatt med i tiltaket. Det er et mål at alle skoler skal være med innen 2030.



Ulykkessituasjonen i Trondheim



Ulykkessituasjonen i Trondheim

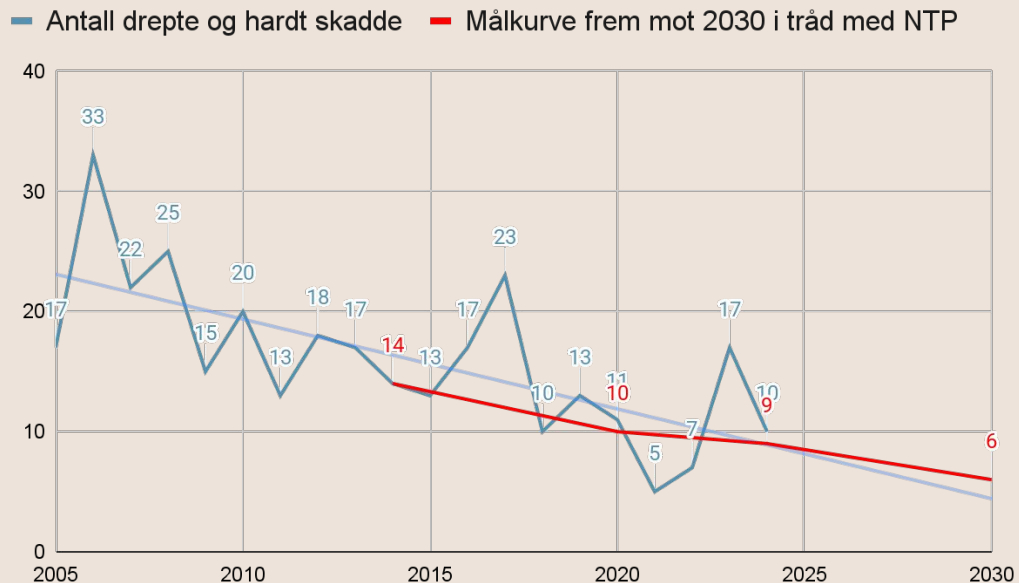
Antall alvorlige ulykker går ned

Antall alvorlige ulykker går ned

Antall alvorlige ulykker har variert fra år til år, men utviklingen viser at vi er på rett vei. Mens gjennomsnittet i perioden 2012 til 2019 var på 15 alvorlige ulykker per år, viser tallene for perioden 2020 til 2024 et årlig snitt på rundt 10 drepte og hardt skadde. Trendlinjen viser at Trondheim såvidt er i rute med sitt bidrag til å redusere antall drepte og hardt skadde slik det er beskrevet i Nasjonal transportplan.

Den forrige trafiksikkerhetsplanen¹¹ hadde som mål at antall drepte og hardt skadde skulle reduseres med minst 35 prosent. Beregningen viser en nedgang på 36,7 prosent.

Etter flere år med framgang, er det en viss fare for at ulykkestallene øker fordi man tror resultatene kommer av seg selv, såkalt "suksessens forbannelse". Det er viktig at de gode resultatene ikke reduserer innsatsen, men heller motiverer til videre arbeid.



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Antall ulykkespunkt er kraftig redusert

Antall ulykkespunkt er kraftig redusert

Et ulykkespunkt er en vegstrekning på maksimalt hundre meter som har fire eller flere trafikkulykker over en periode på fem år.

I arbeidet med den forrige trafikksikkerhetsplanen fant man 25 ulykkespunkter i Trondheim. Det ble satt som mål å redusere ulykkespunktene med 90 prosent, og at det ikke skulle være noen på kommunal vei.

I perioden 2020 til 2024 gjenstår fem ulykkespunkter, hvorav ett er å finne på kommunal vei. Av de 25 punktene man fant sist gang, er det kun to som fremdeles er å betegne som ulykkespunkt. De fleste ulykkespunktene forsvinner uten at det blir gjort ombygging eller andre tiltak på stedet. Dette fordi fysiske forhold ved vegen sjelden er avgjørende for at det skjer en ulykke.

Det vil ikke være et definert mål å redusere ulykkespunktene ytterligere, men det vil bli vurdert tiltak på steder hvor det har vært jevnt med ulykker over en lengre tidsperiode.



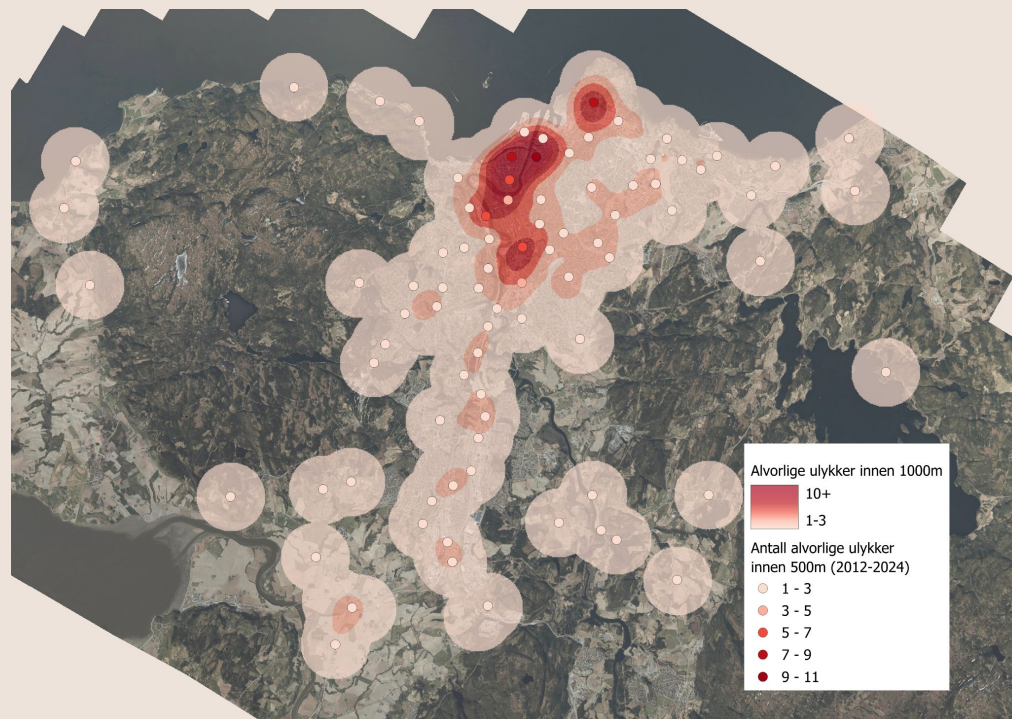
Ulykkessituasjonen i Trondheim

Mange alvorlige ulykker skjer i kunnskapsaksen, mellom Sluppen og Nyhavna

Her skjer ulykkene

Det skjer flest alvorlige ulykker der mange trafikanter ferdes og ulike trafikanter møtes. Verst er det langs kunnskapsaksen, mellom Sluppen og Nyhavna, med 45 alvorlige ulykker siden 2012. Dette utgjør 27 prosent av de alvorlige ulykkene.

Ellers skjer trafikkulykkene spredt rundt omkring i kommunen, og det er umulig å forutsi hvor neste ulykke vil skje. Det man til dels kan forutsi, er hvor det er fare for et alvorlig utfall dersom det skjer en ulykke.



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Det skjer flest alvorlige ulykker i 50-sone

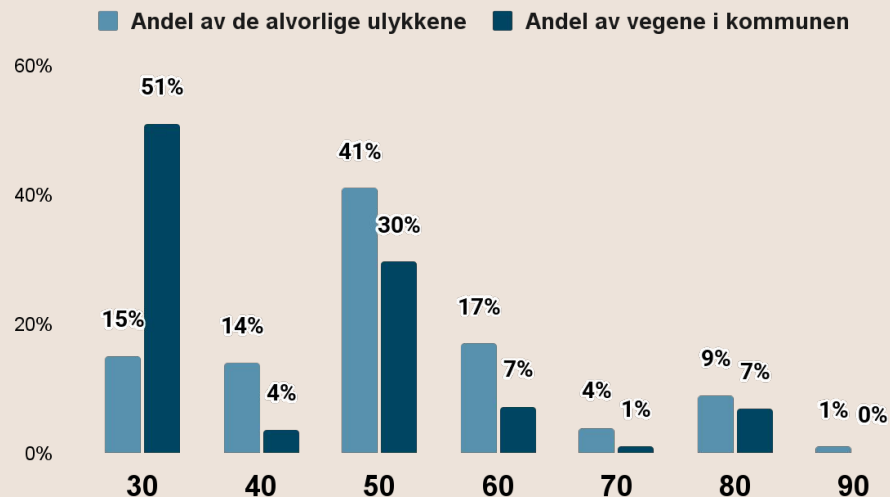
Det skjer flest alvorlige ulykker i 50-sone

Over 40 prosent av de alvorlige ulykkene i Trondheim mellom 2012 og 2024 skjedde i gater med fartsgrense 50. Inkluderer vi de lavere fartsgrensene, utgjør dette 70 prosent av alle alvorlige ulykkene i Trondheim.

Dette skyldes i stor grad at dette er gater hvor mange ulike trafikantgrupper ferdes. Syklister sykler langs og i gatene, fotgjengere krysser dem og førerne av de motoriserte kjøretøyene har mye de skal forholde seg til. I 50-sone er farten såpass høy at reaksjonstiden kan bli for kort når uventede situasjoner oppstår.

Halvparten av vegene i Trondheim har fartsgrense 30, men det er bare 15 prosent av de alvorlige ulykkene som skjer i 30-sone.

Fartsgrense på stedet for de alvorlige ulykkene mellom 2012 og 2024



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Ubeskyttede trafikanter er skadelidende i 78 prosent av de alvorlige ulykkene

De ubeskyttede trafikantene er mest utsatt for alvorlige ulykker

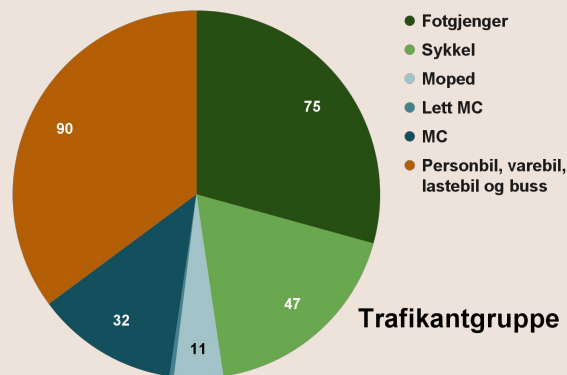
Fotgjengere, syklister, mopedister og motorsyklister er ikke beskyttet av et omgivende kollisjonsvern ved sammenstøt med andre trafikanter.

Førere av motorsykkel har høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken, og bilførere og -passasjerer har lavest risiko. Risikoen for fotgjengere og syklister ligger et sted mellom disse¹².

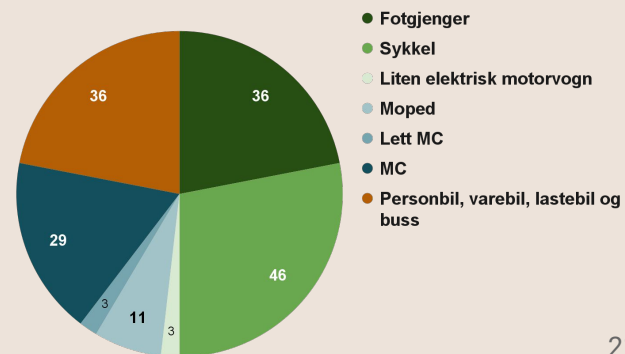
I perioden 2000-2011 var de ubeskyttede trafikantene skadelidende i 65 prosent av de alvorlige ulykkene. I den siste tolvårsperioden har de vært skadelidende i 78 prosent av de alvorlige ulykkene.

Selv om *antall* sykkelulykker ikke har økt, utgjør sykkelulykker, med både trå- og sparkesykler, en stadig større *andel* av de alvorlige ulykkene i byen vår.

Trafikantgruppe skadelidende i alvorlig ulykke - 2000-2011



Trafikantgruppe skadelidende i alvorlig ulykke - 2012-2023



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Ubeskyttede trafikanter er skadelidende i 78 prosent av de alvorlige ulykkene

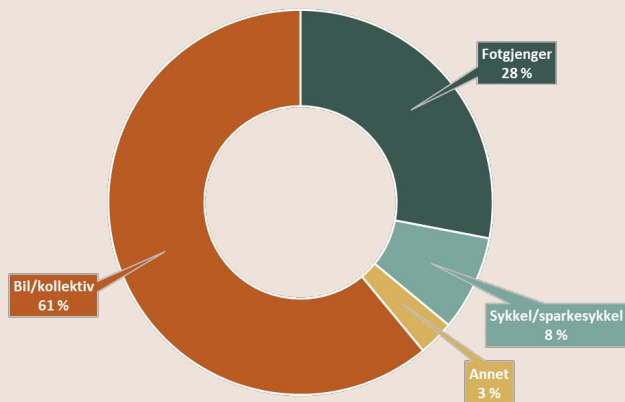
De ubeskyttede trafikantene er mest utsatt for alvorlige ulykker

Ifølge tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2023)¹³, foretok innbyggerne i Trondheim rundt 60 prosent av reisene med bil og kollektivtransport, 28 prosent skjedde til fots, mens rundt ti prosent av reisene ble foretatt på sykkel, MC, moped og lignende.

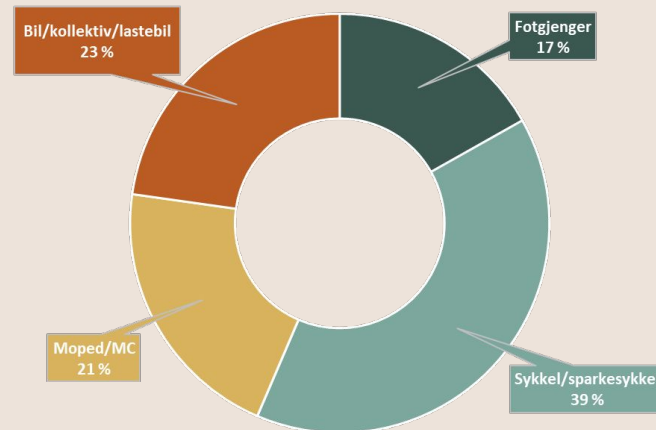
Likevel er det på sykkel, MC og andre tohjulinger at over 60 prosent av de alvorlige ulykkene skjer.

Man har lavest risiko for å bli skadet i en trafikkulykke når man kjører bil og reiser med kollektivtransport.

Reisemiddelfordeling i Trondheim (2023)



Hardt skadde og drepte fordelt på fremkommingsmiddel (2020-2024)



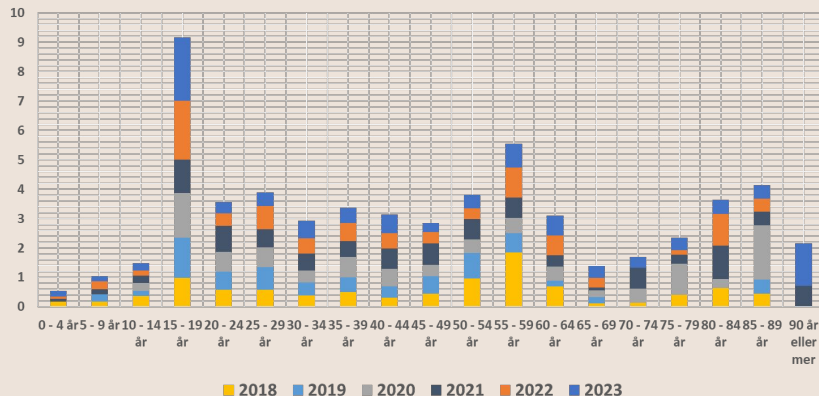
Ulykkessituasjonen i Trondheim

Ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken

Ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken

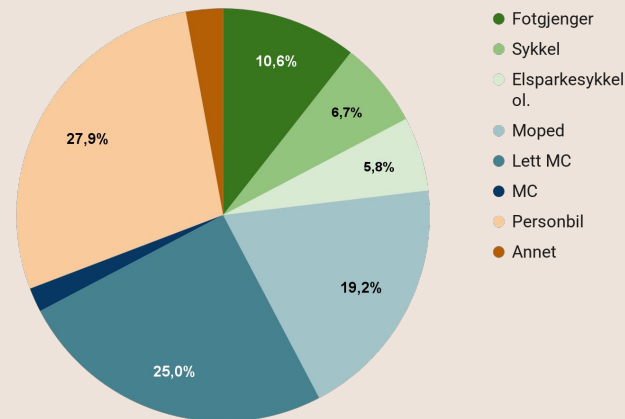
Ungdommer i alderen 15-19 år har langt større sannsynlighet for å bli utsatt for en trafikkulykke enn andre aldersgrupper. I 2022 og 2023 ble to av tusen i denne aldersgruppen skadet i trafikken, ifølge den offisielle ulykkesstatistikken.

Antall skadde i Trondheimstrafikken per tusen innbygger i hver aldersgruppe



Kunnskap, selvinnsikt og forståelse av hvordan trafikken fungerer, er viktige faktorer for å unngå å havne i trafikkulykker. De fleste ungdommer tar daglig kloke valg i trafikken, men mangel på erfaring, ferdigheter bak rattet og forståelse av samspillet med andre i trafikken, er faktorer som kan forklare hvorfor ungdom oftere blir utsatt for trafikkulykker. Noen søker også bevisst risiko, kjører ruspåvirket og har overdreven tro på egne ferdigheter¹⁴.

Ungdom i denne aldersgruppen skader seg i flest ulykker som fører/passasjer av personbil (28 %), lett MC (25 %) og moped (19 %).



Figur: Type transportmiddel ungdom 15-19 år benyttet da de skadet seg i trafikken i Trondheim, mellom 2018 og 2023

Ulykkessituasjonen i Trondheim

Det skjer flest alvorlige ulykker med fotgjengere som krysser vegbanen

Slik skjer de alvorlige ulykkene

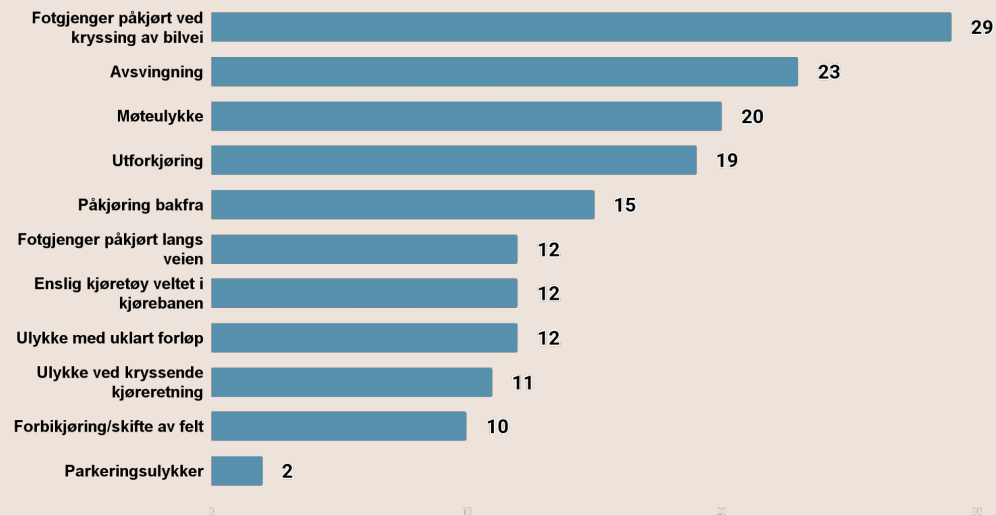
Siden 2012 har det skjedd 162 alvorlige ulykker i Trondheim. 29 av dem har skjedd i forbindelse med at en fotgjenger har krysset veien.

Det skjer også mange alvorlige ulykker i forbindelse med at et kjøretøy svinger av fra en vei til en annen, kjører av veien eller kolliderer med et møtende kjøretøy.

15 alvorlige ulykker de siste 13 årene har skjedd ved at et kjøretøy har kjørt inn i kjøretøyet foran, men her ses en klar nedgang de siste årene. Antakelig på grunn av flere kjøretøy med mer avansert teknologi, som sensorer som får kjøretøyet til å bremse opp dersom man kommer for tett på kjøretøyet foran.

Flere av de alvorlige MC- og mopedulykkene har skjedd ved at kjøretøyet har veltet i kjørebanelen.

Alvorlige ulykker i Trondheim mellom 2012 og 2024 - type ulykke



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Årsaken til de alvorlige ulykkene

Det er vanskelig å få et klart bilde av hva som har skjedd forut for ulykkene, da det er begrenset med informasjon i ulykkesdataene. Det vi vet er at de aller fleste ulykker, både de alvorlige og de mindre alvorlige, skjer i dagslys, på tørr og bar vei, med god sikt og i oppholdsvær.

Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i Norge i 2023¹⁵ viser at de aller fleste dødsulykker kan knyttes til faktorer ved trafikantene, blant annet distraksjoner, sykdom og trøtthet. Noen velger dessverre bevisst en farlig atferd i trafikken, som ruskjøring, høy fart eller annen råkjøring. Ulykker som forårsakes av dette er utfordrende å forhindre med infrastrukturtiltak.

Hver fjerde dødsulykke kan også knyttes til faktorer ved vei og veimiljø (som sikthindring, mangelfull skilting, oppmerking og hull/spor i kjørebanelen).

17 prosent av dødsulykkene kan knyttes til faktorer ved kjøretøyet (som dårlige bremses, styring, hjul og blindsoner) og 14 prosent til ytre forhold (som sikt, glatt vei, distraksjoner langs veien eller dyr i veien).

Trolig skyldes de fleste alvorlige ulykker i Trondheim mange av de samme faktorene som man finner i dybdeanalysen av dødsulykker i Norge.

Medvirkende faktor	Andel alvorlige ulykker medvirket av faktor
Faktorer knyttet til trafikant	88 %
Faktorer knyttet til vei og veimiljø	26 %
Faktorer knyttet til kjøretøy	17 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	14 %

Kilde: Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker i Norge i 2023.

Ulykkesituasjonen i Trondheim

Elsparkesykler i Trondheim

I juni 2019 etablerte Ryde seg i Trondheim med utleie av elsparkesykler. Trondheim kommune forsøkte å få dem fjernet, men tapte saken for å forby selskapet i å bruke offentlig grunn til å leie ut kjøretøyene. Siden da har flere aktører kommet til og de er nå blitt en naturlig del av bybildet om sommeren, til glede for noen og til besvær for andre.



Foto: Terese Samuelsen

Bruken av elsparkesykler er regulert de siste årene, med GPS-styrte fartsgrenser, parkeringssoner og åpningstid, men de kjøres ofte i stor fart blant gående, og parkeres til hinder for andre trafikanter.

Den offentlige ulykkesstatistikken viser en økende trend av ulykker med elsparkesykkel involvert, og elsparkesyklene skaper stor bekymring, særlig for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne.



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Vi vet lite om
eneulykkene blant
fotgjengere,
syklister og
elsparkesyklister

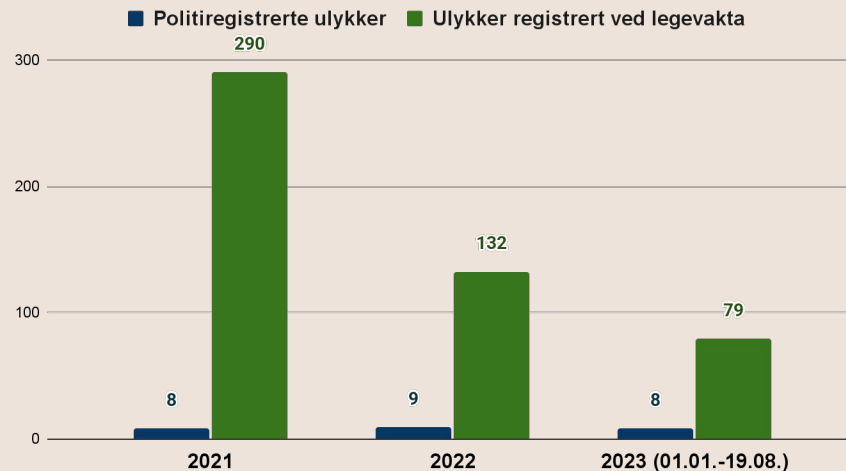
Store mørketall

Mørketall i ulykkesstatistikken viser til alle ulykker som ikke fanges opp i den offisielle statistikken. Ulykker som er mest underrapportert, er ulykker med mindre alvorlige skader, ulykker med mye trafikanter og eneulykker¹⁶.

Et av fokusområdene i den forrige trafikksikkerhetsplanen var å få et bedre datagrunnlag i ulykkesstatistikken. I 2022 ble St. Olavs og legevakta med i "Fyrtårnsprosjektet", med formål om å bedre kvaliteten på registrering av skadedata etter trafikkulykker. Rapporteringen har så langt vært mangelfull, og dataene kan foreløpig ikke brukes til å forebygge nye ulykker.

Legevakta i Trondheim registrerte over en periode på to og et halvt år alle ulykker med elsparkesykler, og når disse sammenlignes med de politiregistrerte ulykkene vist på forrige side, er det lett å få øye på mørketallene fra den offisielle statistikken.

Politiregistrerte ulykker med elsparkesykel vs. ulykker registrert ved legevakta



For å kunne trekke riktige konklusjoner og gjøre riktige prioriteringer av tiltak, er det behov for å vite mer om ulykker uten motorisert kjøretøy involvert.

Ulykkessituasjonen i Trondheim

Vi vet lite om
eneulykkene blant
fotgjengere,
syklister og
elsparkesyklister

CyWalk

CyWalk er et forskningsprosjekt, initiert av Transportøkonomisk institutt, som bruker et nytt verktøy og en ny metode for å registrere ulykker til fots, med sykkel, elsparkesykkel og andre former for mikromobilitet.

I motsetning til fyrtårnsprosjektet, hvor det er helsearbeidere som skal fylle ut skadeskjema, legger dette prosjektet opp til at det er den skadde selv som rapporterer om ulykken. Det benyttes en kartløsning som gir en svært presis plassering av ulykkespunktet, og spørreskjemaet gir et godt grunnlag for å kartlegge årsaken til ulykken, hvordan den skjedde og hvilke skader ulykken førte til.

Prosjektet startet opp i Agder i 2022 og før sommeren 2025 ble legevakta ved Trondheim med i prosjektet. Etter sommeren fulgte også St. Olavs hospital etter.

Trondheim kommune mottar månedlig rapporter over alle ulykker som er registrert. Denne type data vil kunne bidra sterkt til å målrette fysiske tiltak med størst effekt, både økonomisk og på ulykestall, som igjen bidrar til å redusere ulykker med alvorlige skadde og drepte i trafikken.

Hvis prosjektet lykkes med datainnsamlingen i Trondheim, er det viktig å få på plass en varig løsning når prosjektet avsluttes sommeren 2026.



Ulykkessituasjonen i Trondheim

Ulykkeskostnader

Trafikkulykker påfører samfunnet store kostnader. I tillegg kan den som blir skadet i en ulykke få redusert livskvalitet og økte kostnader knyttet til livsopphold og pleie. Påførende påføres både praktiske og psykiske ulemper, hvor det siste er særlig knyttet til dødsfall¹⁷.

Samfunnskostnadene inkluderer verdien av tapt arbeidsevne og produksjon på grunn av sykefravær, uførhet og død, medisinske kostnader (akuttbehandling, rehabilitering og langvarig pleie), materielle kostnader, administrative kostnader (knyttet til politi, ambulanse, brannvesen mm.) og verdien av tapte leveår og redusert livskvalitet.

Selv om antallet omkomne og hardt skadde har gått betydelig ned, er samfunnskostnadene fortsatt svært høye. I tabellen til høyre vises den årlige samfunnskostnaden ved trafikkulykker i Trondheim kommune.

På grunn av de store mørketallene i ulykkesstatistikken, er kostnadstallene korrigert for underrapporteringen. Dette gjelder kostnadene for de lettere og hardt skadde.

Skadegrad	Kostnad per tilfelle (2025 kr.)	Gjennomsnittlig antall ulykker i året (2020- 2024) i Trondheim	Kostnad per år (2025 kr.)
Dødsfall	39,3 mill.	1,6	62,9 mill.
Hardt skadet	14,3 mill.	7,8	111,4 mill.
Lettere skadet	940 000	93,4	87,8 mill.
Sum samfunnskostnad i året			262,1 mill.

Kilde: Statens vegvesen (2021) Konsekvensanalyser - Håndbok V712

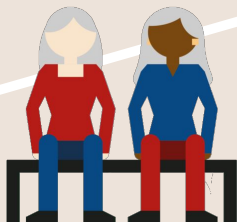
Opplevd trygghet i trafikken

Mye høy fart selv om det er 30-sone, skoleveg for mange barn, delvis uoversiktlig, høy trafikkbelastning, mange nestenulykker.

Bilister kjører på rødt lys daglig ved Nardocenteret, dette er en skolevei for veldig mange.



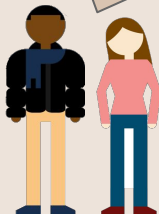
Krysset er uoversiktlig, bilene kjører ofte fort og det er mange barn og eldre som krysser veien.



Dette krysset er farlig! Mange fotgjengere og syklister ønsker å krysse Jonsvannsveien.



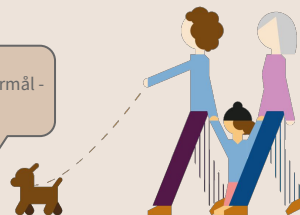
Jeg blir redd av å tenke på situasjoner som kan oppstå. Det farlige trafikkbildet er faktisk en grunn til at vi vurderer å flytte. Jeg håper situasjonen bedres, da vi egentlig trives i nabolaget.



Dårlig fortau som mangler asfalt på flere plasser, det blir store søledammer ved nedbør så fotgjengere må ut i veibanen for å passere



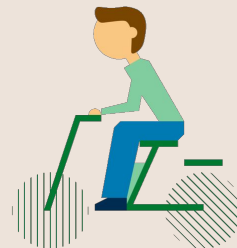
Hvorfor er det ikke fotgjengerfelt? Populært turmål - Kjempefarlig!



Kantsteinen er høy rundt hjørnene på vegkryss i Trondheim. Hvordan skal rullestolbrukere komme seg over kryss etter kryss om de skal på en luftetur langs veien?



Jeg bor i Trolle og familien min elsker å sykle, men jeg skal aldri gi barna mine lov til å sykle til byen fordi det fins ingen direkte sykkelveg. Bilvegen er for farlig for barn. Jeg føler meg aldri trygg selv når jeg sykler den veien.



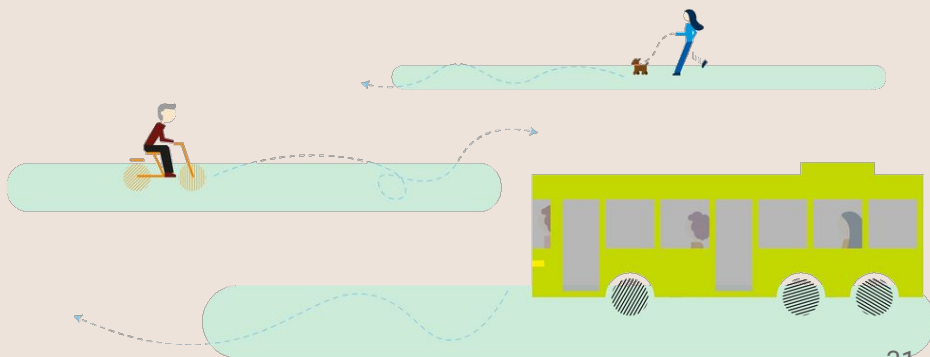
Opplevd trygghet i trafikken

Trafikksikkerhet og opplevd trygghet

Reell trafikksikkerhet handler om konsekvenser ved sammenstøt mellom trafikanter, og mellom trafikanter og omgivelser. Disse konsekvensene er funksjoner av masse og hastighet på trafikanter og kjøretøy. Det er uforutsigbart hvor og når sammenstøt skjer, men det er til en viss grad mulig å forutsi konsekvensene av sammenstøtene. Hvor trafikkfarlig en vei i verste fall kan være, avviker ofte fra oppfatningen i befolkningen.

Et godt eksempel på dette er boliggate. Ulykker med dødsfall eller alvorlige skader er svært sjeldne i bolig gatene, på grunn av lavt fartsnivå, små trafikkmengder og sjåførere som i stor grad kjenner gatene, men mange beboere kan likevel være svært bekymret for alvorlige ulykker.

I arbeidet med trafikksikkerhet er det et dilemma i hvilken grad man skal prioritere minimering av helseskader, kontra å ivareta innbyggernes trygghetsfølelse. Å minimere helseskader er det viktigste for kommunen, men det ligger også en verdi i sistnevnte. Ved å styrke innbyggernes trygghetsfølelse som myke trafikanter, vil terskelen senkes for å gå og sykle fremfor å kjøre bil, noe som vil bidra til nullvekstmålet og andre politiske målsettinger. Mindre bilkjøring vil også påvirke den reelle trafikksikkerheten på en strekning.



Opplevd trygghet i trafikken

Innsamling av innspill fra befolkningen

Det ble i slutten av januar 2025 åpnet for å gi innspill om steder man opplever som trafikkfarlige. Løsningen ble annonsert på kommunens nettsider, sosiale medier og i lokalavisene. Da innspillsløsningen ble stengt i starten av mars, var det kommet inn rundt 2 500 innspill fra innbyggerne.

Innspillene ble kategorisert etter innhold, og det som bekymrer befolkningen mest er manglende separering, farlige krysningssteder for gående og farlige kryss.

I februar ble arbeidet med trafikksikkerhetsplanen presentert i fem kommunale råd, med mål om å skaffe innspill fra ulike grupper av befolkningen.

Innsamling av innspill fra andre etater og organisasjoner

Høsten 2023 deltok foresatte fra alle barneskoler i Trondheim i en spørreundersøkelse om barnas reisevaner og skolevei. Om skoleveien oppleves som trygg, hva som eventuelt oppleves som utrygt og om man opplever trafikkfarlige situasjoner ved skolen, var blant spørsmålene som skulle besvares.

Det er gjennomført møter med fagpersoner innen trafikksikkerhet hos Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og politiet for å få en oversikt over arbeid som allerede gjøres innenfor trafikksikkerhet, samt diskutere ideer til mulige tiltak.

Opplevd trygghet i trafikken

Gjennomgang av innspillene

Vi har delt de 2500 innspillene inn i ulike kategorier, hvor de største av disse kategoriene er:

- Manglende separering og tilrettelegging i forhold til trafikkmengde og behov
- Farlig krysningssted for gående
- Vanskelig/farlig kryss
- Atferdsproblem, kjøring mot regulering/høy fart
- Driftsproblem/dårlig belysning og manglende skilt/oppmerking

Følgelig skal vi gå gjennom disse kategoriene og se på noen steder innenfor hver kategori som har fått en stor konsentrasjon av innspill.



Opplevd trygghet i trafikken

Manglende separering og tilrettelegging i forhold til trafikkmengde og behov (579 innspill)

Veger med mye biltrafikk, som i nyere tid også har fått økende gang- og sykkeltrafikk, uten at det er bygd tilstrekkelige tiltak for disse trafikantene.

Bynesveien

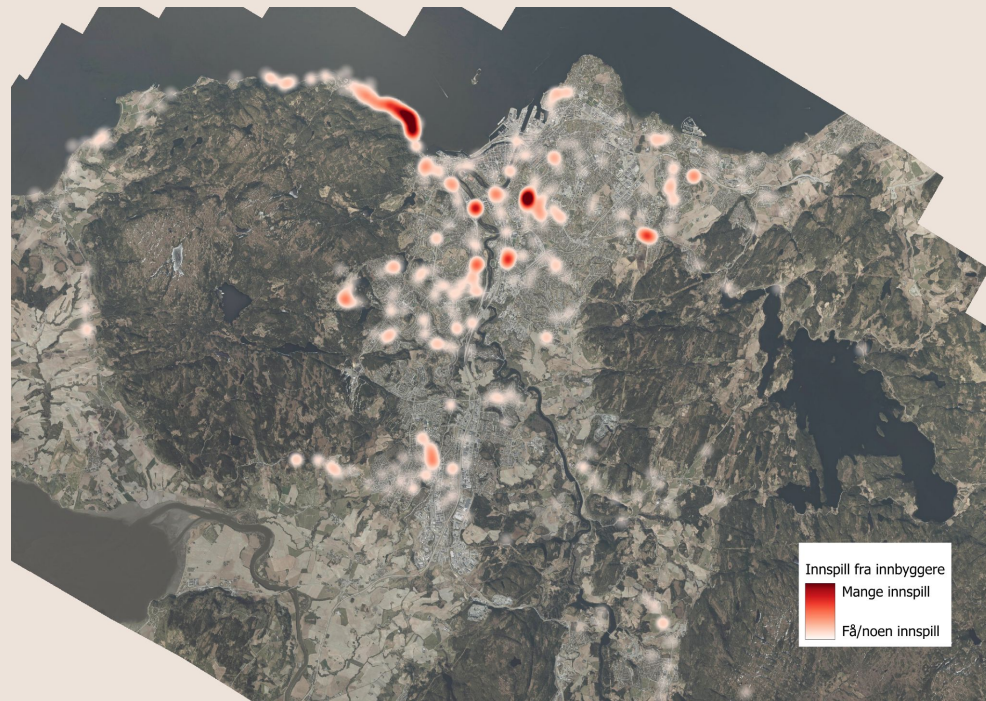
Smalt og svingete, uten tilbud for gående og syklende, med farlige forbikjøringer og høy fart på kjøretøy.

Jonsvannsveien (ned mot Eidsvollsgate)

Manglende tilbud for syklende, svært mye trafikk, farlig kryss for gående som får grønt lys samtidig med bilister som skal svinge av veien.

Ceciliebrua

Krapp sving ved inngangen til brua, hvor bussene må bruke begge kjørefelt for å komme rundt. Opplevs utrygt for syklister og fotgjengere som kommer i motsatt retning.



Opplevd trygghet i trafikken

Farlig krysningssted for gående (493 innspill)

På disse punktene etterlyses gangfelt eller gangfeltene oppleves farlige å bruke ved kryssing av vegen.

Sorgenfriveien

Høy fart på biler, manglende tilbud for gående, vanskelig å krysse veg.

Nonnegata

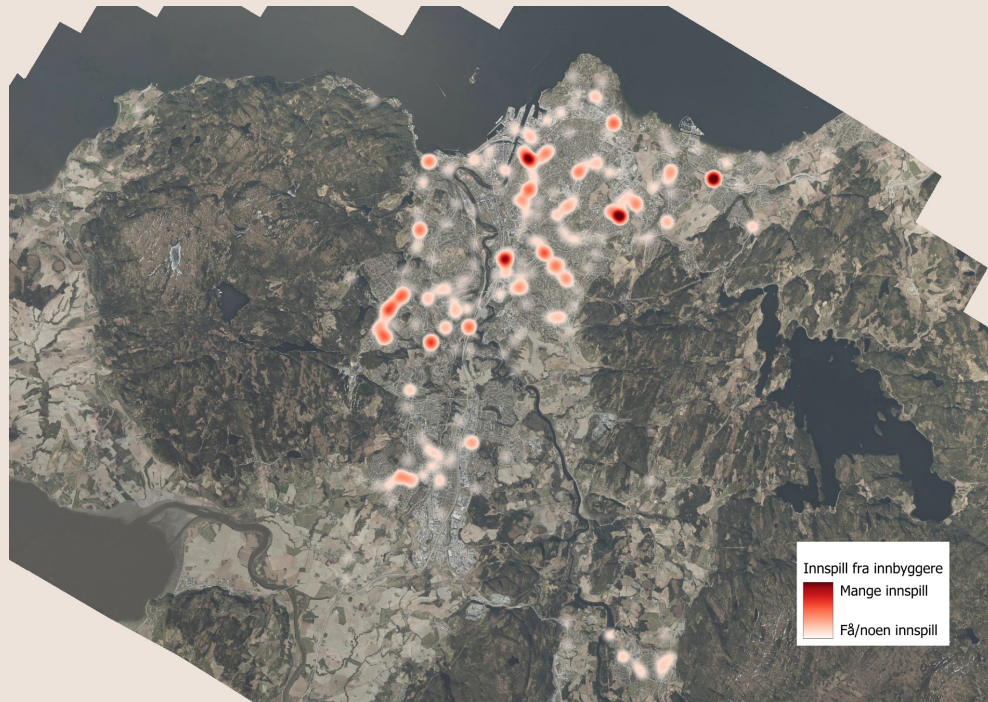
Svært trafikkert gate med mange fotgjengere/ skolebarn. Bilister og syklister kommer ofte i høy fart og stopper ikke for fotgjengere som skal krysse gaten.

Granåsvegen

Naturlig krysningssted mangler tilrettelegging.

Presthusvegen (E6-rampe)

Skoleveg, biler med høy fart når de tar av fra E6, dårlig sikt.



Opplevd trygghet i trafikken

Vanskelig/farlig kryss (453 innspill)

Generelle innspill om farlige kryss, både fra perspektivet til fotgjengere, syklister og bilister.

Utleirvegen/Tors veg

Uoversiktlig, bilister blir stående i gangfeltet.

Utkjøring fra Sjetnmarka

Uoversiktlig kryss, biler har høy fart ut av rundkjøring.

Ringvålvegen/Kongsvegen

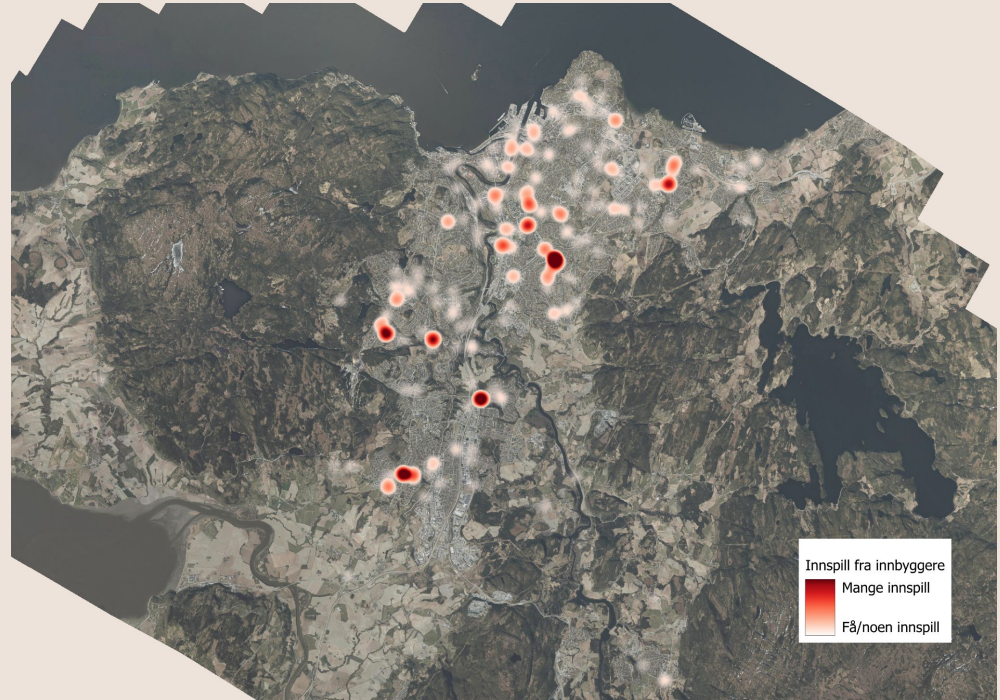
Mye trafikk (inkl. metrobuss) hvor skolebarn skal krysse vegen. Lysregulert overgang savnes.

Stavset senter

Mye trafikk hvor skolebarn skal krysse vegen.

Snuplass Damlia

Mange trafikantgrupper, vanskelig å krysse for gående.



Opplevd trygghet i trafikken

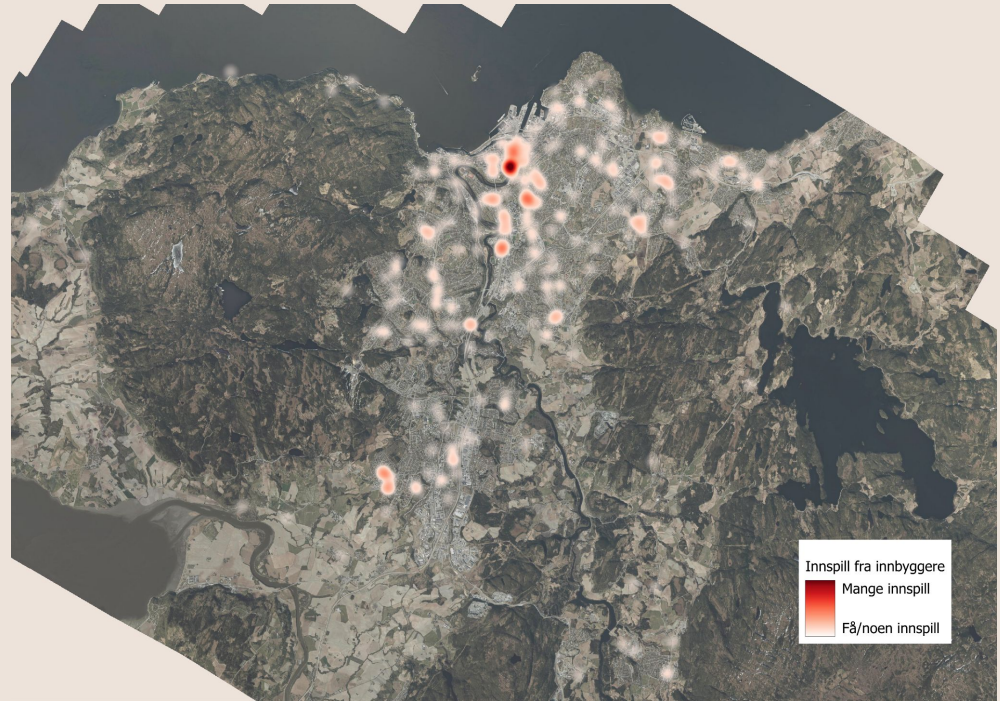
Atferdsproblem, kjøring mot regulering/høy fart (347 innspill)

Disse punktene består av utfordringer knyttet til trafikantenes atferd, slik som hensynsløs kjøring, kjøring mot regulering og kjøring i høy fart.

Innspillene er godt spredt rundt omkring i byen.

Bakklandet/Gamle bybro

Konflikt mellom gående og syklister.



Opplevd trygghet i trafikken

Driftsproblem/dårlig belysning og manglende skilt/oppmerking (197 innspill)

Innspill om manglende brøyting og strøing om vinteren, dårlig belysning og mangel på skilt eller oppmerking.

Undersøkelsen ble gjennomført i januar/februar, så vintervedlikehold og dårlig belysning er noe som opptar mange, spredt over hele byen.

Noe av det som nevnes hyppig i innspillene er store hauger med snø som presser fotgjengere ut i vegbanen og fjerner sikt, hull i vegen, mørke bolig-gater og underganger.

Mange er bekymret for skolebarn som mister sitt trygge tilbud på fortauene om vinteren. I mange av tilfellene retter innspillene seg mot såkalte sommerfortau. De er for smale til å kunne vedlikeholdes og brukes derfor som snøopplag (et sted der snø samles og lagres).



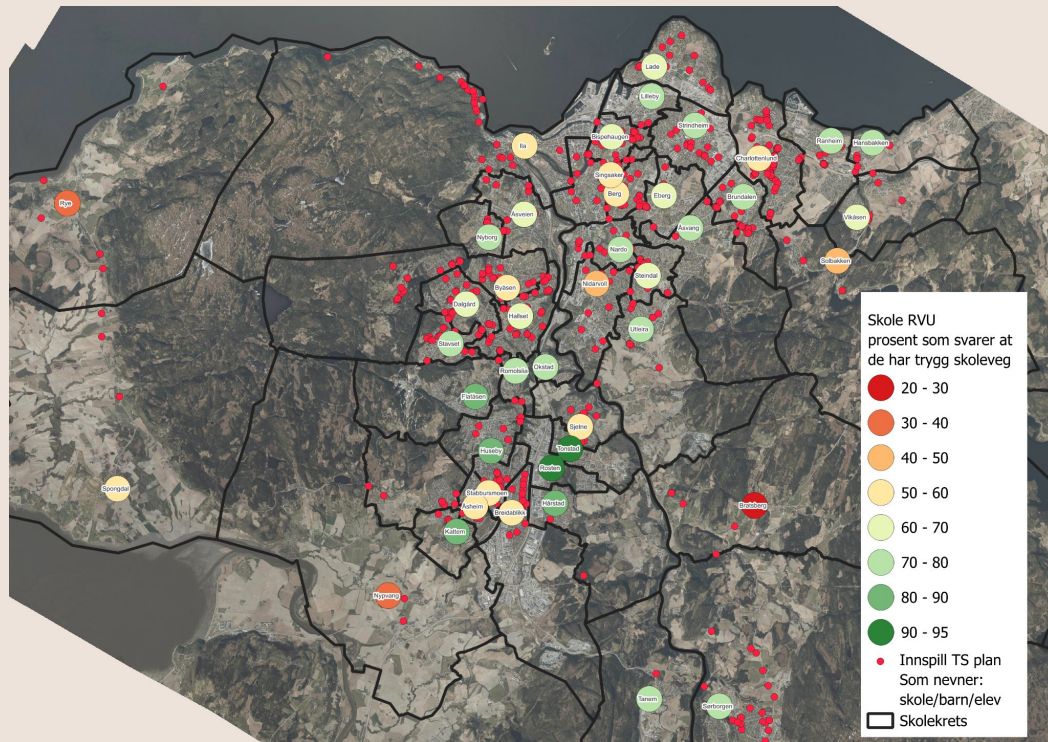
Opplevd trygghet i trafikken

Barns skoleveg (934 innspill)

I figuren til høyre er alle barneskoler i Trondheim gitt en farge ut fra foresattes vurdering av om skolevegen til deres barn oppleves trygg eller ikke, i en undersøkelse høsten 2023. De røde punktene er innspill fra februar 2025 som inneholdt ordene *skole*, *barn* eller *elev*.

Figuren viser en viss korrelasjon mellom mengde innspill til trafiksikkerhetsplanen og de foresattes vurdering av skolevegen. Det er få eller ingen innspill rundt skolene Rosten, Tonstad og Flatåsen, som oppnådde høyest score på spørsmålet om trygg skoleveg i skole-RVU.

Skolene på Bratsberg, Solbakken og Byneset skiller seg ut med nokså få innspill selv om skolevegen av en stor andel foresatte vurderes som utrygg. Det kan skyldes at det er få elever på disse skolene.



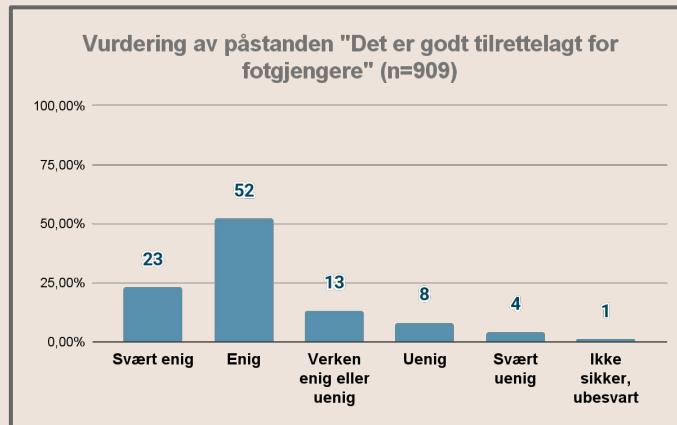
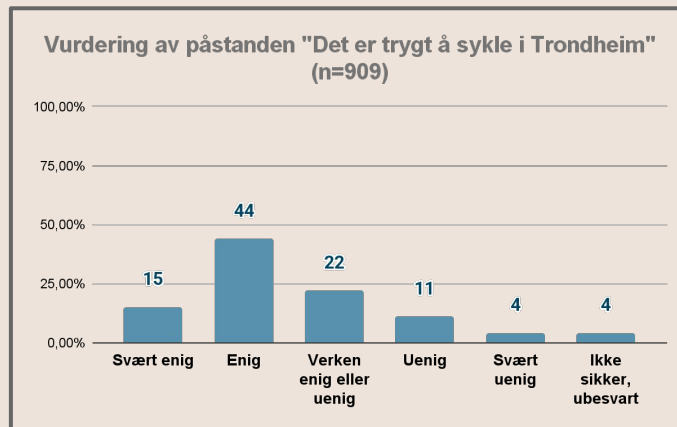
Opplevd trygghet i trafikken

I innspillsløsningen ble befolkningen bedt om å markere steder de opplevde som trafikkfarlige. Mengden og spredningen av innspill kan gi inntrykk av at det er trafikkfarlig over hele byen. Befolkningen ble ikke bedt om å markere steder de opplevde som trafikksikre, noe som kunne gitt et mer nyansert bilde.

Hvorvidt folk mener det er trygt å sykle og gå i Trondheim måles jevnlig av Miljøpakken, gjennom deres holdningsundersøkelse.

Resultatene fra høsten 2024¹⁸ viser at rundt 60 prosent mener det er trygt å sykle i Trondheim, mens 75 prosent mener det er godt tilrettelagt for fotgjengere.

Det er derfor viktig å understreke at folk flest som oftest opplever trafikken i Trondheim som trygg.



Opplevd trygghet i trafikken

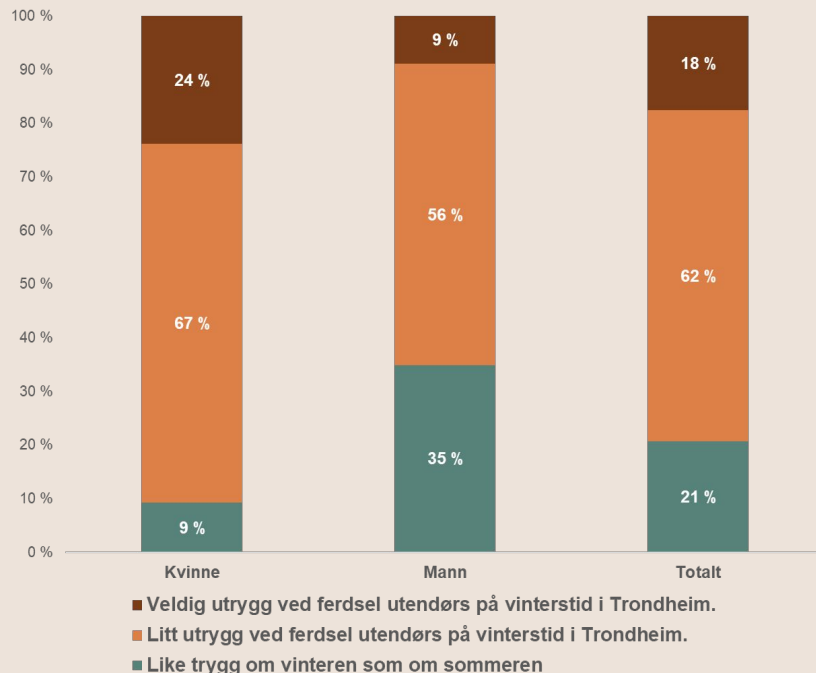
Eldre er utrygge når de ferdes utendørs om vinteren

Hvert år bes et utvalg åttiåringer i Trondheim svare på spørsmål knyttet til deres mobilitet vinterstid.

Vinteren 2023/2024 svarte 80 prosent at de føler seg litt eller veldig utrygge når de ferdes utendørs på vinterstid. Årsaken til at de føler seg utrygge er at de er bekymret for å falle på grunn av glatt føre og at fortau og gang- og sykkelveger er for dårlig brøytet og strødd. 40 prosent oppgir også at de deltar i mindre grad i sosiale aktiviteter utenfor hjemmet om vinteren.

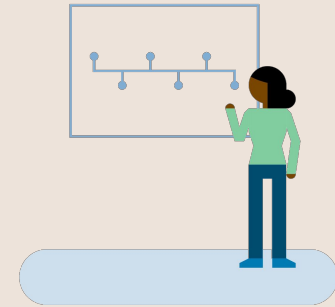
Frem mot 2035 er det ventet en årlig vekst på fem prosent i aldersgruppen 80+¹⁹, så det blir en stadig viktigere oppgave å trygge denne delen av befolkningen i årene som kommer.

I hvilken grad eldre føler seg trygge når de ferdes utendørs i Trondheim på vinterstid (n=200)



Kilde: Trondheim kommunes spørreundersøkelse vedrørende mobilitet for eldre på vinterstid i Trondheim (2024)

Mål og innsatsområder



Nullvisjonen
Ingen drepte eller hardt skadde i trafikken

Etappemål NTP 2030
Maksimalt 350 drepte og hardt skadde

TRFKs mål 2030
Maksimalt 35 drepte og hardt skadde

Mål for kommunen

Innsatsområder

Tiltak



Mål og innsatsområder

Visjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken, er vanskelig å nå fordi de fleste alvorlige ulykker som skjer skyldes menneskelige feil eller aktivt farlig atferd. Regjeringen har derfor beskrevet et etappemål i nasjonal transportplan, om maksimalt 350 drepte og hardt skadde.

Trøndelag fylkeskommune følger opp nullvisjonen, og deres etappemål er den relative andelen av dette, noe som tilsvarer maksimalt 35 drepte og hardt skadde i 2030²⁰.

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet fire delmål for perioden 2025-2036:

1. Antall ulykker som involverer myke trafikanter skal reduseres i perioden.
2. Møteulykker og utforkjøringsulykker skal reduseres.
3. Strekninger og steder med de alvorligste ulykkene skal være utbedret innen 2030.
4. Kryssulykker og ulykker som involverer myke trafikanter og kryssulykker i Trondheim, skal reduseres i planperioden.

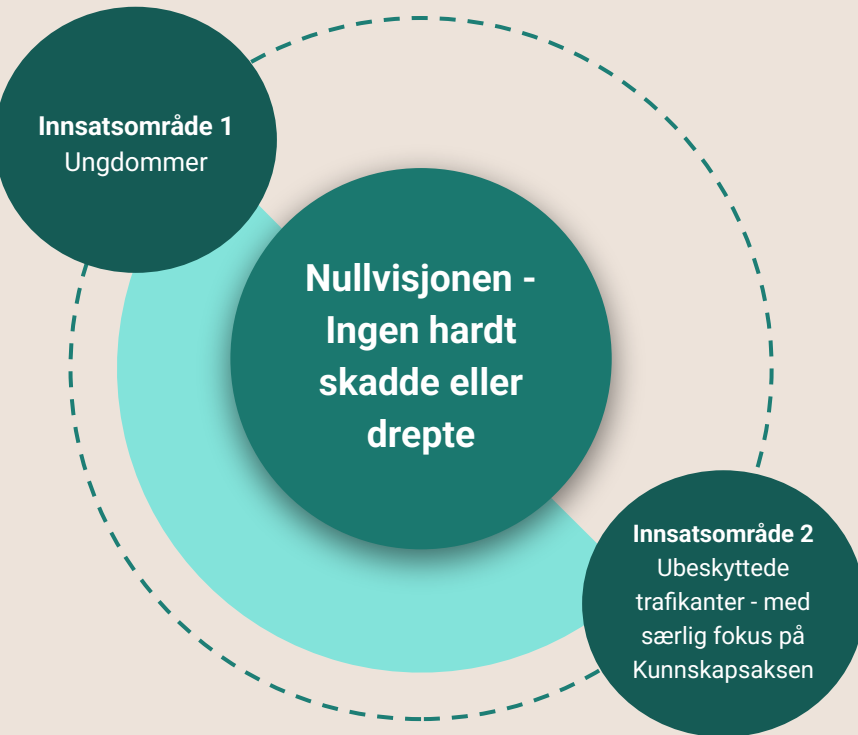
Dersom Trondheims mål skulle vært i tråd med det nasjonale etappemålet, ville det vært et mål at maksimalt seks mennesker skades hardt eller blir drept i vegtrafikken i Trondheim i 2030. Siden dette tallet er så lavt, og trendlinjen viser at vi beveger oss under målkurven, velger vi heller å sette nullvisjonen som vårt mål fram mot 2030.

Basert på ulykkesstatistikken og innspill fra befolkningen har det pekt seg ut områder hvor det vil kreves ekstra innsats dersom vi skal nå målet.

I tillegg til at de alvorlige ulykkene skal ned, blir det viktig å trygge sårbare grupper, som barn, eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne, slik at trafikken ikke blir et hinder for deltakelse i samfunnet.

Videre vil vi presentere mål og innsatsområder for den kommende perioden, etterfulgt av et handlingsprogram med ulike tiltak som viser hvordan vi har tenkt å gjøre det.

Mål og innsatsområder



Det overordnede målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Trondheim er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i trafikken. Noen områder vil kreve et særskilt fokus om vi skal lykkes med nullvisjonen:

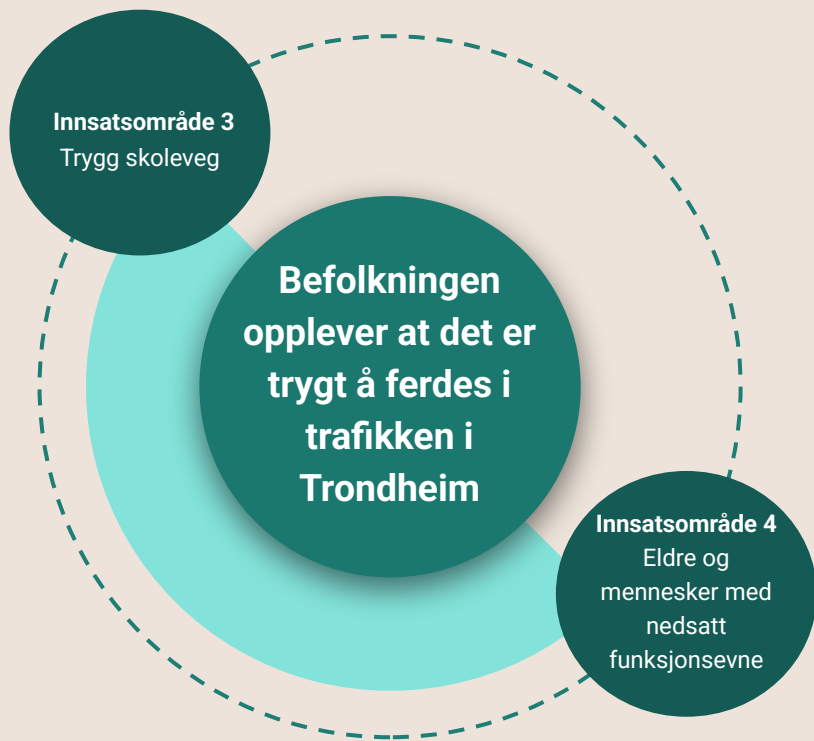
Ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Det er viktig å jobbe forebyggende med de som har en høyere risiko, basert på atferd og erfaring. Et mål for den kommende perioden er derfor at:

Det skjer færre ulykker med ungdommer involvert

De alvorlige ulykkene i Trondheim rammer i størst grad ubeskyttede trafikanter, og en stor del av de alvorlige ulykkene skjer i kunnskapsaksen. For å lykkes med nullvisjonen blir det viktig med ekstra innsats for å trygge de ubeskyttede trafikantene i kryss og krysningspunkter i området mellom Sluppen og Nyhavna. Et annet mål for den kommende perioden er derfor at:

Det skjer færre ulykker med ubeskyttede trafikanter involvert - med særlig fokus på kunnskapsaksen

Mål og innsatsområder



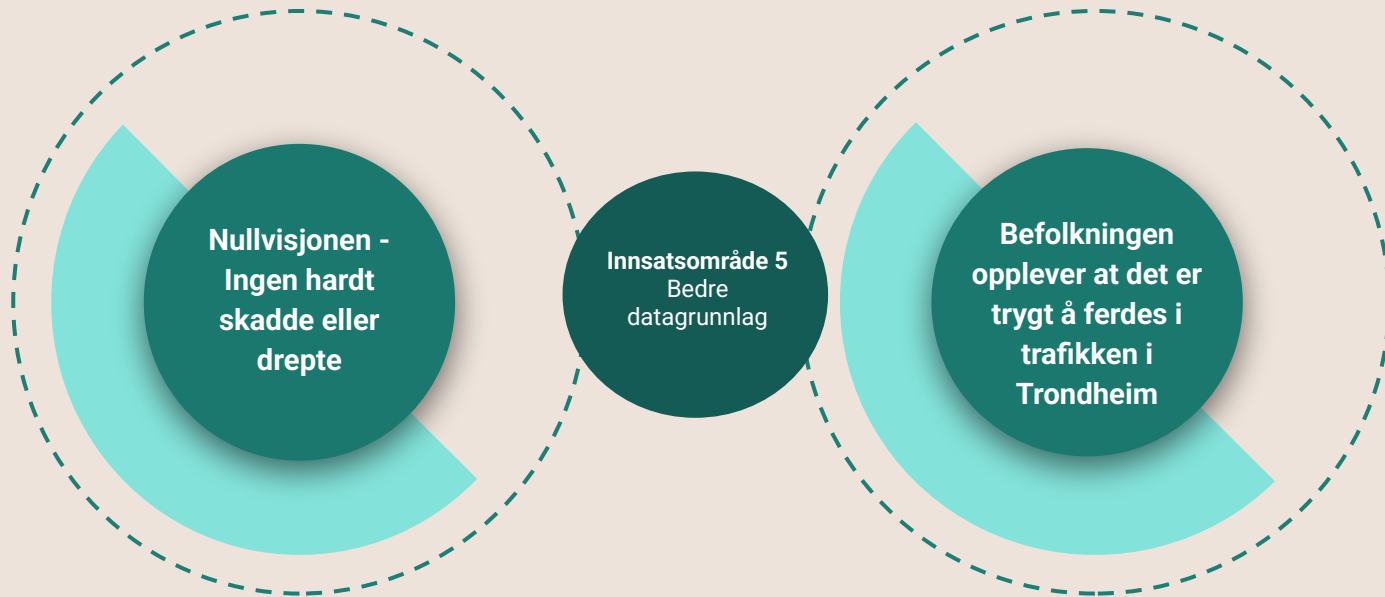
Å gjøre befolkningen tryggere i trafikken vil føre til at flere går eller sykler, noe som er viktig for folkehelsa og nullvekstmålet. At flere går eller sykler påvirker også den reelle trafikksikkerheten ved at det blir mindre biler på vegene. Dette er særlig viktig rundt skolene. Et mål i den kommende perioden er derfor at:

Flere opplever at de har trygg skoleveg

En annen utfordring er at mange eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne føler seg utrygge i trafikken og er bekymret for å falle, særlig om vinteren. I de kommende årene blir vi flere eldre, og det er viktig at ikke trafikkbarrierer og dårlig vinterdrift fører til at denne gruppen isoleres. Et annet mål for den kommende perioden er derfor at:

Eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne føler seg tryggere på fortau og i trafikken

Mål og innsatsområder



I dag rapporteres kun en brøkdel av ulykkene med ubeskyttede trafikanter til det offentlige ulykkesregisteret. For å kunne trekke riktige konklusjoner og gjøre de riktige prioriteringer av tiltak, er det behov for å vite mer om ulykker uten motorisert kjøretøy involvert. Det siste målet for den kommende perioden er derfor at:

Kommunen har tilgang på data om hvor og hvordan de fleste ulykker med ubeskyttede trafikanter skjer

Mål og innsatsområder

Ingen hardt skadde eller drepte

Økt trygghetsfølelse

Det skjer færre ulykker med ungdommer involvert

Det skjer færre ulykker med ubeskyttede trafikanter involvert - med særlig fokus på kunnskapsaksen

Kommunen har tilgang på data om hvor og hvordan de fleste ulykker med ubeskyttede trafikanter skjer

Flere opplever at de har trygg skoleveg

Eldre og mennesker med nedsatt funksjons-evne føler seg tryggere på fortau og i trafikken

Tiltak



Tiltak

Innsamling av forslag til tiltak

For å samle inn forslag til trafikksikkerhetstiltak er flere kilder og metoder benyttet. Det er tidligere beskrevet hvordan innspillene fra den digitale løsningen i januar 2025 er blitt behandlet og kategorisert. I tillegg er restanselister fra tidligere trafikksikkerhetsarbeid gjennomgått, det er blitt avholdt møter med andre offentlige etater og gjennomført flere verksteder.

Vurdering av de ikke-stedfestede tiltakene

Tiltakene Trondheim kommune har som mål om å gjennomføre eller starte opp i perioden 2026-2030 presenteres i tiltakslistene, sortert etter kategori.

De fleste tiltakene er skjønnsmessig vurdert etter hvilken effekt de vil ha på hvert enkelt innsatsområde, og effekten vil kunne være både lavere og høyere enn det som er vurdert.

For noen av tiltakene, er det nærmest umulig å vurdere effekten. Det gjelder særlig kartleggingstiltak, hvor selve kartleggingen ikke vil gi noen effekt verken på ulykkestallene eller den opplevde tryggheten. De er likevel nødvendige for å kunne gjennomføre andre tiltak som foreslås.

Hvilken enhet som er ansvarlig for å gjennomføre tiltaket er beskrevet, og det blir den ansvarlige enhets ansvar å spesifisere hvordan de vil gjennomføre tiltaket, samt skaffe midler til gjennomføring. Noen tiltak krever involvering av flere enheter. Enheten som skal ta ansvar for å sette i gang arbeidet, er markert med fet skrift.

Det er videre gjort en grov vurdering av hvor lang tid det tar før tiltaket er gjennomført og hvor stor kostnaden vil være.

Tiltak

Kategorisering av tiltak

Infrastruktur- og utformingstiltak er fysiske endringer i infrastrukturen for å oppnå bedre trafikkikkerhet. Dette kan være utbedringer av kryss, gang- og sykkelveger, fartsdempende tiltak mm. Flere av tiltakene krever kartlegging i forkant.

Organisatoriske tiltak gjelder systemer og ressursbruk hos offentlige myndigheter, som samarbeidsforum, personalressurser mm.

Holdnings- og atferdsrettede tiltak påvirker trafikantenes atferd og holdninger slik at risiko for trafikkulykker reduseres. Dette er i all hovedsak ulike former for kampanjer.

Drifts- og vedlikeholdstiltak påvirker servicenivå på eksisterende infrastruktur uten større endring av utformingen, slik som vinterdrift, vegetasjonsrydding og oppmerking.

Regulerende tiltak benytter handlingsrommet i lover og regler og mulighetene som ligger i ny teknologi for å bedre trafikkikkerheten.

Kartleggingstiltak er ulike former for datainnsamling, analyser og kartlegginger som gir oss grunnlag for å vurdere behovet for ytterligere tiltak.

Stedfestede tiltak er utbedringer på spesifikke strekninger, punkter eller kryss som enten har hatt et stort antall ulykker de siste årene, som mange mener er trafikkfarlige eller en kombinasjon av disse.

Rangering av stedfestede tiltak

Tiltakene presenteres i rangert rekkefølge. Rangeringen er gjort ut fra hvor god trafikkikkerhetseffekt utbedringer på stedet vil ha. Metoden for rangering er nærmere beskrevet i vedlegget.

Det er gjort en grov vurdering av hvor lang tid det tar før tiltaket er gjennomført og hvor stor kostnaden vil være.

Tiltak

Infrastruktur- og utformingstiltak	Opplevd trygghet		Redusere ulykker			Bedre data-grunnlag	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
	Trygg skoleveg	Eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne	Kunnskapsaksen	Ubeskyttede trafikanter	Ungdommer				
Sørge for trygge krysningspunkter med fartsdemping på strekninger der det er målt høyt fartsnivå.	Stor positiv effekt	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten og Trondheim parkering	Lang	Middels
Endre eksisterende signalanlegg der det er mulig, og sørge for at man unngår sekundærkonflikter i nye lyskryss.	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten, i samarbeid med TRFK og SVV	Kort	Lav
Innføre 30-sone i hele Midtbyen.	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten	Kort	Lav
Forsterke belysningen i gangfelt og krysningspunkt der det er behov.	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten og Trondheim bydrift	Middels	Middels
Gjøre grønntiden lengre for fotgjengere i problematiske lyskryss.	Liten positiv effekt	Stor positiv effekt	Stor positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten, i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune	Kort	Lav

Tiltak

Organisatoriske tiltak	Opplevd trygghet		Redusere ulykker			Bedre data-grunnlag	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
	Trygg skoleveg	Eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne	Kunnskapsaksen	Ubeskyttede trafikanter	Ungdommer				
Sørge for at Trondheim kommune blir en "Trafikksikker kommune", med et helhetlig og tverrsektorielt system for trafikksikkerhetsarbeidet.	Den direkte effekten av tiltaket på de ulike innsatsområdene er vanskelig å forutse og måle. Det vil være mulig å måle effekten på ansattes ferdsel, bevissthet, rutiner og kjennskap/eierskap til kommunens arbeid med trafikksikkerhet. Godkjenningsordningen vil bidra til å etablere barrierer mot uønskede hendelser.						Mobilitets- og samferdselsenheten	Middels	Middels
Innføre Hjertesone ved alle barneskoler i Trondheim.	Stor positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten	Lang	Middels
Bedre varsling og kontroll av grunneieres vegetasjonsklipping i siktsoner og gangakser.	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Trondheim bydrift	Kort	Lav
Årlig trafikksikkerhetsdag på alle ungdomsskoler.	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Stor positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten	Middels	Middels
Samarbeid med TRFK/SVV: Innføring av tverrfaglig arbeidsgruppe innenfor trafikksikkerhet og drift- og vedlikehold. Sette av øremerkede midler til TS som ikke kan prioriteres bort.	Det er vanskelig å vurdere effekten på hvert enkelt innsatsområde, da man ikke vet hvor mange penger som vil bli bevilget eller hva gruppen vil prioritere å bruke pengene til. Tiltaket er særlig positivt for å bedre samarbeidet om alle kryss i byen hvor kommunal veg møter fylkes- eller riksveg. At fylkeskommunen har mål om å få ned antall kryssulykker i Trondheim, viser at de også vil ha interesse av et slikt samarbeid og øremerkede midler.						Mobilitets- og samferdselsenheten, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen	Kort	Lav
Gjøre det obligatorisk med fysisk sykkelopplæring i barneskolen, med fokus på oppmerksomhetstrening og risikovurdering.	Stor positiv effekt	Ikke vurdert, men lærer man opp barn til å ferdes trygt og riktig i trafikken, vil det trolig ha effekt på samtlige innsatsområder, på sikt.				Ingen effekt	Virksomhetsområde skole, i samarbeid med Mobilitets- og samferdselsenheten	Middels	Middels

Tiltak

Holdnings- og atferdsrettede tiltak	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
Kampanje med fokus på å ta hensyn til eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne når man sykler/sparkesykler.	Mobilitets- og samferdsels-enheten , i samarbeid med Miljøpakkens sekretariat	Kort	Lav
Holdnings-/informasjonskampanje rettet særlig mot syklister og elsparkesyklister, for å synliggjøre hvilke regler som gjelder for dem i trafikken/på fortau.	Mobilitets- og samferdsels-enheten , i samarbeid med Miljøpakkens sekretariat	Kort	Lav
Kampanjer/arbeid særlig rettet mot ungdommer, med fokus på tilstedeværelse (bruk av mobil, musikk mm.), rus, fart og bruk av hjelm.	Mobilitets- og samferdsels-enheten , i samarbeid med Miljøpakkens sekretariat	Kort	Lav
Samarbeide med skoler/FAU for å redusere bilkjøring til skolen. Kampanjer slik som gåbuss, refleksaksjon, beintøft og utlån av sykkelverksted.	Mobilitets- og samferdsels-enheten	Kort	Lav
Kampanjer med fokus på økt bruk av sykkellys, piggdekk, brodder og bruk av hjelm på sykkel/elsparkesykkel.	Mobilitets- og samferdsels-enheten , i samarbeid med Miljøpakkens sekretariat	Kort	Lav

Vurdering av tiltakene

De aller fleste alvorlige ulykker kan knyttes til menneskelige faktorer, som farlig atferd. Holdnings- og atferdsrettede tiltak har til hensikt å informere og motivere trafikanter til å oppføre seg på en sikrere måte i trafikken. Det legges til grunn at trafikanter mangler kunnskap eller motivasjon, eller at holdninger eller sosiale normer spiller en avgjørende rolle²¹.

Det er vanskelig å vurdere effekten av slike tiltak, under tilstrekkelig kontrollerte forhold. Det er gjort flere studier for å forsøke å måle effekten av kampanjer, og resultatene varierer stort.

Blant annet finner man at kampanjer med spesifikke budskap som gjelder der hvor informasjonen blir vist, har større effekt enn kampanjer med generelle budskap. I tilfeller hvor trafikanter er motivert til å handle sikkert i trafikken, men mangler kunnskap, kan opplæring påvirke atferd. Det samme gjelder når trafikanter har en uønsket atferd de ikke er klar over.

Tiltak

Drifts- og vedlikeholdstiltak	Opplevd trygghet		Redusere ulykker			Bedre data-grunnlag	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
	Trygg skoleveg	Eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne	Kunnskapsaksen	Ubeskyttede trafikanter	Ungdommer				
Bedre drift av gangforbindelser og holdeplasser på vinteren, med fokus på at hele strekninger skal brøytes og strøs, uten "missing links".	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Trondheim bydrift	Kort	Middels
Styrket drift og vedlikehold i områder der mange eldre bor eller beveger seg. Avsette areal til snøopplag i reguleringsplaner.	Liten positiv effekt	Stor positiv effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Trondheim bydrift, Mobilitets- og samferdselsenheten, Byplan og Kommunalteknikk	Kort	Middels
Installere varme i fortau der mange eldre ferdes.	Ingen effekt	Stor positiv effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten /Kommunalteknikk	Middels	Høy
God og tydelig oppmerking av gangfelt og traseer for gående og syklende. Bedre skilting/markering der sykkelvei starter/slutter.	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Trondheim bydrift og Mobilitets- og samferdselsenheten	Kort	Lav
Bedre vedlikehold av gater/fortau/sykkelveier i sommerhalvåret. Fiksing av løse heller, hull i vegbanen, manglende brostein og andre snublekanter.	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Liten positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Trondheim bydrift	Kort	Lav

Tiltak

Regulerende tiltak	Opplevd trygghet		Redusere ulykker			Bedre data-grunnlag	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
	Trygg skoleveg	Eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne	Kunnskapsaksen	Ubeskyttede trafikanter	Ungdommer				
Sette ned fartsgrensen i tettbygde strøk, spesielt ved skoler. Benytte 30-sone og fartsdempende tiltak i større omfang.	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Middels positiv effekt	Stor positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten og Trondheim parkering	Middels	Middels
Benytte geofencing i større grad for å regulere utleiedelen av el-sparkesykler, blant annet ved å innføre restriksjoner på hvor det er tillatt å parkere, hvor det er forbudt å kjøre og hvor man må senke farten.	Liten positiv effekt	Stor positiv effekt	Liten positiv effekt	Liten positiv effekt	Middels positiv effekt	Ingen effekt	Eierskapsenheten	Kort	Lav
Bedre kontroll/oppfølging av arbeidsvarslingsplaner ved omlegging av gå-/sykkeltrasé i forbindelse med veiarbeid.	Liten positiv effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Mobilitets- og samferdselsenheten	Kort	Lav
Sette opp fartsdisplay ved de fleste skolene (ved kryssningspunkter og på særlig utsatte strekninger).	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Liten positiv effekt	Ingen effekt	Ingen effekt	Trondheim parkering	Kort	Middels
Teste ut ny teknologi for å håndheve trafikkovertrедelser, som kameraovervåking ved konfliktpunkter.	Tiltaket krever tillatelse fra myndighetene. Statens vegvesen har startet et samarbeidsprosjekt med Oslo kommune om trafikkovervåking i tettbygde strøk med ny teknologi. Målet er en pilot i 2026 med bruk av kamera for å håndheve kjøring mot forbudskilt. Dette gir tro på at det er realistisk å kunne få det til i løpet av perioden, og effekten av tiltaket vil trolig slå positivt ut på flere av innsatsområdene.						Mobilitets- og samferdselsenheten og Trondheim parkering	Lang	Middels

Tiltak

Kartleggingstiltak	Hvem skal gjennomføre tiltaket?	Tid	Kostnad
Skaderapportering: Sørge for at funn fra CyWalk/annen skaderapportering følges opp av kommunen. Sørge for en varig løsning når Cywalk avsluttes. Rullere tiltaksprioriteringen kontinuerlig, basert på funn fra skaderapportering.	Mobilitets- og samferdselsenheten	Lang	Middels
Kartlegge skoleveier for å finne og gjennomføre enkle drifts- og vedlikeholdstiltak.	Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim parkering og Trondheim bydrift	Middels	Lav
Gjennomføre barneskole-RVU hvert fjerde år og oppdatere barnetråkk jevnlig. Ta i bruk Trafikkagenten (app for barn og ungdom hvor de kan melde inn farepunkter i trafikken).	Mobilitets- og samferdselsenheten og Byplan	Middels	Lav
TS-gjennomgang av større krysningspunkter og viktige gang- og sykkelforbindelser. Telling/flytmålinger av fotgjengere og syklister med automatikk/blåtann.	Mobilitets- og samferdselsenheten, Trondheim parkering, Byplan og TRFK	Lang	Middels
Kartlegging av hvor eldre bor og ferdes ("Eldretråkk").	Mobilitets- og samferdselsenheten og Byplan	Lang	Middels
Vedlikeholde innspillskartet fra høringen. Ny runde annethvert år.	Mobilitets- og samferdselsenheten, i samarbeid med Enhet for kart og arkitektur	Middels	Lav

Vurdering av tiltakene

Bortsett fra det høyest rangerte tiltaket, skaderapportering, som åpenbart er det tiltaket som vil gi best effekt på innsatsområdet *bedre datagrunnlag*, har ikke kartleggingstiltakene en direkte effekt på innsatsområdene.

De er likevel viktige å gjennomføre i forkant av andre tiltak som foreslås i planen, for å undersøke hvor tiltakene vil ha størst effekt.

Det er potensial for å bedre datagrunnlaget i flere av de andre tiltakene som foreslås, men det avhenger av hvilke spørsmål man stiller eller hvilken metode man benytter i kartleggingen.

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Rundkjøring i Klæbuvegen/S.P. Andersens veg	Ulykkespunkt med mange ulykker hvor syklister er påkjørt av bil.	Ferdig forprosjekt. Sikret finansiering i Miljøpakkens HP 2025-2029.	Middels	Høy
Odd Husbys veg/ Olav Duuns veg	Mye trafikk i stort, udefinert kryss, med mange skolebarn	Skal reguleres som del av Sverresborgruta. Spilt inn til Miljøpakkens neste HP, etter 2029.	Lang	Høy
Kryss Jonsvannsveien/ Strindvegen	Dårlig sikt og uklar vikepliktsregel.	Det er ikke planlagt noe i krysset, men snarveg til Berg skole vil redusere gangtrafikken.	Lang	Middels
Nonnegata	Gjentakende bekymring fra beboere om bilister som ikke stopper for gående i gangfelt.	Det er igangsatt en utredning av trafikksituasjonen i området, med mål om å bedre trafikksikkerheten.	Middels	Lav
Jonsvannsveien nord	Høy fart på syklende i konflikt med gående.	Sikret finansiering til regulering, men ikke til bygging.	Lang	Høy

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Gangfelt i Valøyveien/ Tempevegen	Dårlig sikt. Mye trafikk og høy fart, både på syklende og bilister. Sykkelløsning ikke bygd etter gjeldende normer.	Ingen planlagte tiltak.		
Kryss Enromvegen/Nedre Stavsetvegen	Gående krysser mange ulike steder i utflytende kryssareal, mens utkjørende bilister fokuserer på kjørevegen.	Sikret midler til byggeplan og bygging i Miljøpakkens HP 2025-2029. Krever frivillig grunnerverv.	Middels	Høy
Kryss Tempevegen/ Bostadvegen	Farlig kryss hvor flere syklistene fra gang-/sykkelvei er blitt påkjørt.	Krysset har blitt strammet noe opp. Mangler finansiering til ytterligere tiltak.	Lang	Middels
Industrivegen	Gående krysser vegen utenom gangfelt ved Breidablikk skole.	Ikke prioritert i Miljøpakkens HP. Det planlegges omregulert i forbindelse med Johan Tillers veg, men det bør ses på mindre trafikktekniske tiltak.	Lang	Høy
Kryss Nyheimsvegen/ Hørløcks veg	Dårlig sikt mot gående i Nyheimsvegen. Dårlig plassering av gangfelt.	Ses på ifm. Brundalsforbindelsen. Krysset vil bli oppgradert når det er valgt kjøremønster.	Middels	Middels

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Undergang Cecilienborgvegen	Krapp sving før undergang gjør at bussene bruker motsatt kjørefelt. Ingen tilbud for syklende.	BaneNor skal bygge om stasjonen. Dette kan frigjøre areal for eget sykkeltilbud.	Lang	Høy
Kryss Jakobslivegen/ Tunvegen	Bilkø tar ofte sikten for gående i gangfelt.	Ingen planlagte tiltak.		
Snuplass for buss i Damlia	Uoversiktlig plass hvor kjøretøy har høy fart og bussene hindrer sikt. Mange gående.	Det er utarbeidet en ny reguleringsplan for området, men det må fortsatt jobbes for trygge løsninger for gående.	Lang	Høy
Selsbakkvegen	Smal undergang, uten separering av gående. Særlig utrygt om vinteren.	Skal reguleres med ny undergang. Mangler finansiering.	Lang	Høy
Krysningspunkt Jakobsli-vegen/Carl Lønseths veg	Dårlig sikt mot gående i gangfelt.	Fartsdemping er bestilt. Oppretting av og nytt opphøyd gangfelt vurderes. Ikke sikret finansiering.	Middels	Middels

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Sving der Tunnelvegen møter Lisbeth Nypans veg	Krapp kurve. Fare for at kjørende mister kontrollen og havner på fortau ved glatt vegbane.	Det jobbes med en løsning. Ikke sikret finansiering.	Middels	Middels
Gamle Jonsvannsveien	Lav kantstein/bilveien er høyere enn fortauet.	Byggeplanlegges nå og er sikret finansiering i Miljøpakkens HP 2024-2027.	Kort	Middels
Kryss Vestre Rosten v/ Byggmakker Tiller	Kjørende opprettholder ikke vikeplikt ved venstresving.	Ingen planlagte tiltak.		
Gangfelt i General Bangs veg	Gangfeltet er uheldig plassert ved rundkjøring.	Problemet vil løses dersom gangfeltet fjernes. Bestilling er sendt til Trondheim bydrift.	Kort	Lav
Kryss Granåsvegen/ Ingvald Ystgaards veg	Manglende sikt til myke trafikanter i gangfelt.	Skal reguleres som del av Bromstadruta, med innstramming av kryss. Sikret finansiering i Miljøpakkens HP 2025-2029.	Lang	Høy

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Søbstadvegen	Metrobusstrasé med dårlig fortau og manglende tilrettelegging for sykkel.	Lagt på is.		
Kyvannsvegen og nedre del av Vestmarkbakken	Smal/bratt veg, uten fortau. Ofte glatt om vinteren.	Forprosjekt ferdig. Har sikret finansiering til regulering, men ikke til bygging.	Lang	Høy
Bakklandstorget	Høy fart på syklende blant fotgjengere.	Bygging pågår. Dette vil gi en tydeligere avgrensning mellom syklende og gående.	Kort	Høy
Kong Inges gate	Skoleveg uten fortau.	Ferdig regulert fortau, men avvist fra politisk hold.	Lang	Høy
Ceciliebrua	Buss er plasskrevende og overhenger på bussen kommer opp over fortau i svingen etter brua.	Spilt inn som prosjekt til Miljøpakkens neste HP, etter 2029.	Lang	Middels

Tiltak

Stedfestede tiltak	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak	Tid	Kostnad
Smedbrua - Heimdalsvegen	Sykkelløsning slutter brått, dårlig sikt, biler krysser sykkelveg.	Reguleringsarbeid på gang.	Lang	Lav
Roald Amundsens veg	Manglende separering, krappe svinger. Problemet er størst for syklistene.	Skal reguleres som del av Sverresborgruta, men prosjektet er ikke sikret finansiering.	Lang	Høy
Krysningspunkt i Granåsvegen	Farlig krysningspunkt, uten gangfelt og med høy fart på kjøretøy.	Del av reguleringsplan (Bromstadruta). Prosjektet er sikret finansiering i Miljøpakkens HP 2025-2029.	Lang	Lav
Ranheimsfjæra	Gate med mye trafikk, høy fart på kjøretøy og mange kryssende fotgjengere.	Ingen planlagte tiltak.		
Høgreina	Mye trafikk og høy fart.	Ingen tiltak planlagt.		

Oppfølging og rullering

Oppfølging

Ansvar for å følge opp trafikksikkerhetsplanen ligger hos Mobilitets- og samferdselsenheten. Hvilken enhet som er ansvarlig for å gjennomføre det enkelte tiltaket, er beskrevet i tiltakslisten.

Hvert år skal MoS innhente status på gjennomføring av tiltak hos de aktuelle kommunale enhetene og levere en samlet rapport til byrådsavdelingen.

Revidering/rullering

Denne trafikksikkerhetsplanen er gjeldende frem til utgangen av 2030. Etter det bør den fornyes og oppdateres. Det bør gjøres en evaluering av denne trafikksikkerhetsplanen og foretas en ny ulykkesanalyse som viser hva det bør arbeides med etter 2030.

Et av tiltakene som foreslås i planen, er å hente innspill til trafikkfarlige steder fra befolkningen annethvert år. Samtidig vil MoS gjennomgå ulykkesstatistikken for å undersøke om det har kommet til nye ulykkespunkter.

Nye problem-/ulykkespunkter vil bli vurdert på lik linje med de stedfestede tiltakene i denne planen, og inkluderes i en oppdatert tiltaksliste.

Hvis prosjektet CyWalk blir en suksess og vi finner en lignende, mer varig løsning, vil kommunen få et godt datagrunnlag. Dette grunnlaget vil hjelpe oss å vurdere hvor det trengs tiltak for å sikre ubeskyttede trafikanter. Problempunkter vil da kunne legges til i tiltakslisten hyppigere enn annethvert år.

Referanseliste

Referanser

¹ Trondheim kommune (2024) [Leangenerklæringen: Byrådserklæring 2024-2027](#)

² Samferdselsdepartementet (2023, 22. mars) [Nullvisjonen](#)

³ Meld. St. 14 (2023-2024) [Nasjonal transportplan 2025-2036](#) Samferdselsdepartementet.

⁴ Samferdselsdepartementet (2023) [Byvekstavtale for Trondheimsområdet for perioden 2023-2029](#)

⁵ Trondheim kommune (2022) [Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032](#)

⁶ Trondheim kommune (2022) [Mobilitetsstrategi for Trondheim](#)

⁷ Trondheim kommune (2014) [Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025](#)

⁸ Trondheim kommune (2016) [Gå mer - kjør mindre - Gåstrategi for Trondheim](#)

¹⁰ Uhlving, V. M. og Melvik, T. (2024) [Tiltakskatalog for transport og miljø - Hjertesone rundt skoler](#) Transportøkonomisk institutt/Trygg trafikk.

¹¹ Trondheim kommune (2021) [Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2020-2024](#)

¹² Bjørnskau, T. et al. (2024) [Risiko i veitrafikken 2021/22](#) (TØI-rapport 2012/2024). Transportøkonomisk institutt.

¹³ Miljøpakken (2025) [Reisevaner i 2023 - Hovedresultat for Trondheimsregionen](#)

¹⁴ Trygg Trafikk [Hvorfor er unge mer utsatt i trafikken?](#)

¹⁵ Statens vegvesen (2024) [Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023](#)

¹⁶ Elvik og Høye (2024) [Trafiksikkerhetshåndboken](#) Transportøkonomisk institutt/Trygg trafikk.

¹⁷ Statens vegvesen (2021) [Konsekvensanalyser - Håndbok V712](#)

¹⁸ Sentio Research for Miljøpakken (2024) [Miljøpakken - September 2024 Samlerapport](#)

¹⁹ Trondheim kommune (2016) [Eldreplan 2016-2026](#)

²⁰ Trøndelag fylkeskommune (2025) [Vegstrategi 2025-2036](#)

²¹ Elvik og Høye (2024) [Trafiksikkerhetshåndboken](#) Transportøkonomisk institutt/Trygg trafikk.

Vedlegg

Vedlegg 1

Problempunkter på det kommunale vegnettet

Vedlegg 2

Rangeringsmetode

Vedlegg 3

Problempunkter på hele vegnettet i kommunen

