



TRONDHEIM KOMMUNE

**Planprogram**

**Trafikksikkerhetsplan  
for Trondheim  
kommune 2020-2024**

## Innhold

<b>1. Sammendrag</b>	<b>2</b>
<b>2. Innledning</b>	<b>3</b>
2.1. Bakgrunn	3
2.2. Hensikt med trafikksikkerhetsplanen	3
2.3. Arbeidsbeskrivelse	3
<b>3. Overordnede mål og føringer</b>	<b>4</b>
3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029	5
3.2. Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan 2012-2016	6
3.3. Miljøpakkens mål	7
3.4. Folkehelseoven	8
3.5. Trygge lokalsamfunn	8
3.6. Grønn barneby/ Grønt Flagg	9
<b>4. Ulykkessituasjon i Trondheim Kommune</b>	<b>10</b>
4.1. Oppsummering av funn	10
<b>5. Underrapportering av trafikkulykker</b>	<b>11</b>
<b>6. Mål for perioden 2020-2024</b>	<b>12</b>
6.1. Hovedmål	12
6.2. Fokusområder	13
<b>7. Økonomiske konsekvenser</b>	<b>14</b>
<b>8. Plan for medvirkning og framdrift</b>	<b>14</b>
8.1. Framdriftsplan	15

## 1. Sammendrag

Planprogrammet beskriver hvordan arbeidet med en ny trafikksikkerhetsplan for Trondheim skal gjennomføres, presenterer fakta om ulykkessituasjonen i Trondheim kommune, og definerer hvilke mål og fokusområder som skal legges til grunn for det videre arbeidet. Plan for framdrift og medvirkning inngår også.

## 2. Innledning

### 2.1. Bakgrunn

Trafikksikkerhetsplan for Trondheim kommune er bestilt i planstrategien for 2016-2019. Planens hensikt er å legge grunnlag for trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune 2020-2024 er en rullering av forrige plan, for perioden 2012-2016, med oppdatering av mål, strategier, fokusområder og revidert handlingsprogram.

### 2.2. Hensikt med trafikksikkerhetsplanen

Formålet med trafikksikkerhetsplanen er å

- beskrive ulykkessituasjonen i Trondheim kommune
- definere fokusområder som blir grunnlag for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet
- identifisere målbare indikatorer for trafikksikkerhet og definere konkrete mål for perioden 2020-2024
- beskrive nødvendige trafikksikkerhetstiltak

### 2.3. Arbeidsbeskrivelse

I forbindelse med planprogrammet er det gjort en analyse av ulykkessituasjonen i Trondheim siste tiårsperiode, se vedlegg. Analysen er basert på politiets ulykkesstatistikk mellom 2008- 2017.

Statistikken er gjennomgått med fokus på følgende faktorer:

- antall trafikkulykker, antall skadde og skadeomfang
- trafikkskaddes kjønns- og aldersfordeling
- ulykkenes fordeling på tid og sted
- typiske ulykker for ulike trafikantgrupper

For å få et bedre kunnskapsgrunnlag for valg av effektive tiltak, har analysearbeidet hatt et gjennomgående fokus på ulykker med drepte og hardt skadde.

De viktigste trekkene ved ulykkessituasjonen presenteres i kapittel 4.

Etter å ha identifisert typiske ulykker i Trondheim er det valgt ut fokusområder for prioritering av trafikksikkerhetstiltak i handlingsprogrammet.

### 3. Overordnede mål og føringer

Nullvisjonen er vedtatt av Stortinget i 2002 og er grunnlaget for alt arbeid med trafiksikkerhet i Norge. Det er en visjon om et transportsystem der ingen blir drept eller hardt skadd.

Nullvisjonen slår fast at det er moralsk og etisk uakseptabelt at mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. Ulykkene utgjør i tillegg en samfunnskostnad som ikke kan godtas.

Fokus i trafiksikkerhetsarbeidet er rettet mot de mest alvorlige trafikkulykkene med drepte og hardt skadde, fremfor å spre innsatsen mot alle trafikkulykker.



#### Definisjon av skadegrad

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

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

Trafiksikkerhetsarbeidet i Trondheim er forankret i flere overordnede mål og føringer, både på nasjonalt og lokalt nivå.

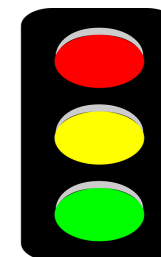
Trafiksikkerhetsplanen 2020-2024 skal komme fram til konkrete mål og strategier, basert på:

- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Trondheim kommunes trafiksikkerhetsplan 2012-2016
- Miljøpakkens mål

Trondheim kommune har ikke oppnådd målene satt i Nasjonal transportplan og forrige trafiksikkerhetsplan om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Når det gjelder reduksjon i antall ulykker og ulykkespunkt, har Trondheim kommune nådd målene satt i Miljøpakken og forrige trafiksikkerhetsplan.

Tabell 3.1 Måloppnåelse for trafiksikkerhetsarbeidet

Trafiksikkerhetsmål	Oppnådd
Nasjonalt transportplan	Nei
Trafiksikkerhetsplan 2012-2016	Delvis
Miljøpakken	Ja



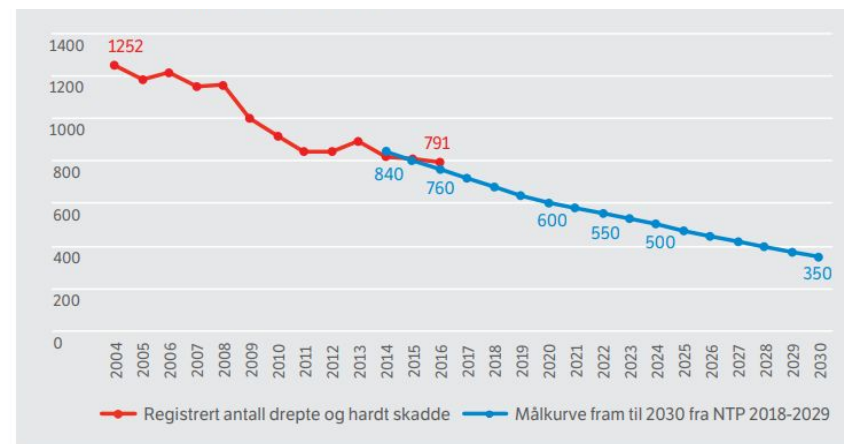
### 3.1. Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029

Nasjonal transportplan, NTP, er en plan for regjeringens transportpolitikk. Denne legger grunnlaget for politiske vurderinger, bruk av virkemidler og samspill mellom transportformene. Planen gjelder tolv år, med revisjon hvert fjerde år.

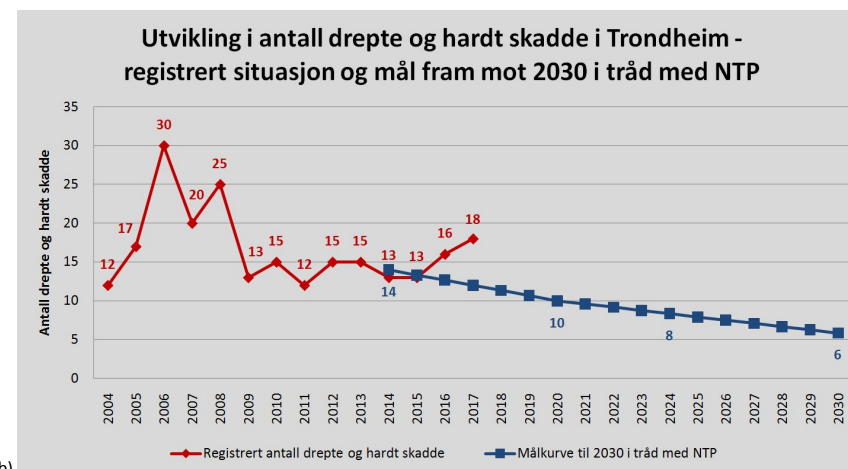
NTP har nullvisjonen som sitt hovedmål for trafiksikkerhet. Som et etappemål skal antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken i Norge reduseres til under 350 innen 2030. Dette innebærer en nedgang i antall drepte og hardt skadde på om lag 60 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2012-2015. Man viderefører samtidig et tidligere mål om under 500 drepte og hardt skadde i år 2024, som et delmål for å oppnå ønsket utvikling.

I 2016 var det 791 drepte og hardt skadde i Norge, hvilket er høyere enn nødvendig utvikling. Siden 2011 har det vært en langt dårligere utvikling nasjonalt enn det som er nødvendig i de kommende årene for å oppfylle målsetningene, se figur 3.1a.

Tilsvarende målkurve for Trondheim er vist på figur 3.1b. Registrert antall drepte og hardt skadde har økt i 2016 og 2017 og ligger høyere enn målkurven. Selv om tilfeldige statistiske variasjoner kan gi store utslag her, ser den langsiktige trenden ut til å ikke gå ned. Trondheim må redusere antallet drepte og hardt skadde betydelig hvis man skal oppnå en utvikling i takt med NTP.



(a)



(b)

Figur 3.1 Antall drepte og hardt skadde med målkurve fra NTP 2018-2029, nasjonalt (a) og tilpasset Trondheim (b).

### 3.2. Trondheim kommunes trafikksikkerhetsplan 2012-2016

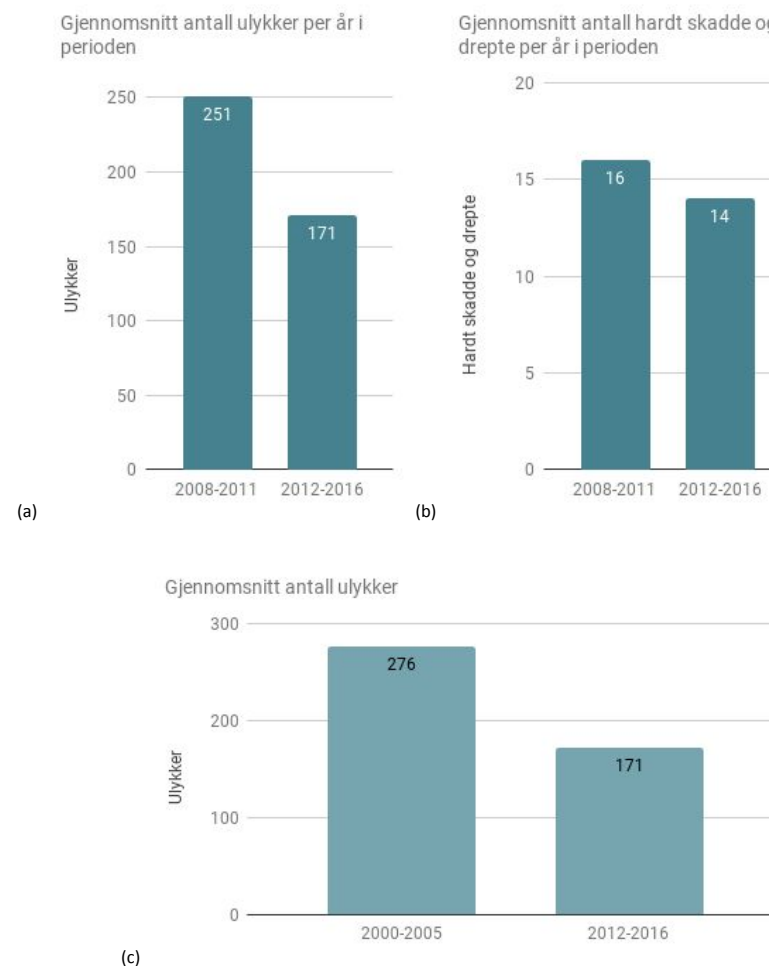
Den forrige trafikksikkerhetsplanen for Trondheim var kommunens tredje trafikksikkerhetsplan. Det var den første trafikksikkerhetsplanen som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafikksikkerhetsplanen hadde kort oppsummert følgende tallfestede mål:

- Antall drepte og hardt skadde i trafikken skal reduseres med 30 % i planperioden.
- Antall ulykkespunkt skal reduseres i planperioden.

Sammenlignet med den foregående planperioden har det i perioden 2012-2016 vært en nedgang på 32 % i antall registrerte trafikulykker med personskafe, se figur 3.2a. Likevel har det kun vært 11 % reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Hovedmålet i trafikksikkerhetsplanen 2012-2016 er dermed ikke innfridd, se figur 3.2b.

Et ulykkespunkt er definert av Statens vegvesen, som et punkt eller en strekning under 100 m der det er registrert minimum 4 politirapporterte ulykker med personskafe i løpet av 5 år.

Planperioden for trafikksikkerhetsplanen 2008-2011 var bare 4 år, mens ulykkespunkter er definert for femårsperioder, derfor må man legge til året 2007 for å kunne sammenligne. I femårsperioden 2007-2011 var det 86 ulykkespunkt i Trondheim kommune, mens i perioden 2012-2016 var tallet 25. Se figur 3.2c. Antall ulykkespunkt har gått ned med 71 % i planperioden, og målet om reduksjon er dermed innfridd.



Figur 3.2 Utvikling i antall ulykker (a), hardt skadde og drepte (b) og ulykkespunkt planperioden (c).

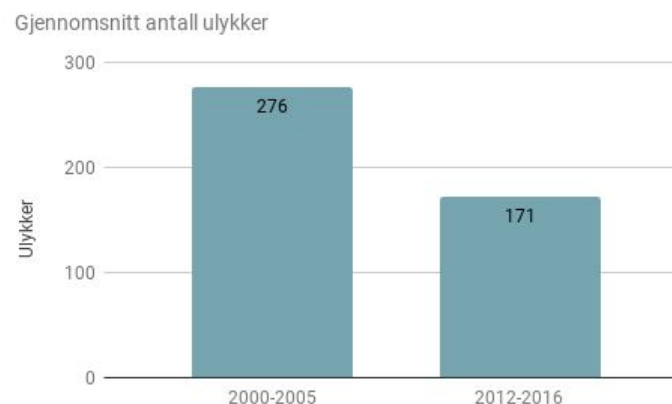
### 3.3. Miljøpakkens mål

Nullvisjonen skal være rettesnor for Miljøpakkens trafikksikkerhetsarbeid, og målet er at antall trafikkulykker skal reduseres med minst 20 % sammenlignet med perioden 2000-2005. Målet antas å skulle innfris i 2018. Nye mål for Miljøpakken skal utarbeides og sendes på høring i 2019.

Som tabellen under viser, er gjennomsnittlig antall ulykker per år redusert med 38 % i perioden 2012-2016 sammenlignet med 2000-2005, altså bedre enn målet om 20 % nedgang. Se figur 3.3a.

Det er ikke spesifisert noe tallfestet delmål for reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Som tabellen over viser har det vært en nedgang på 31 % i perioden 2012-2016 sammenlignet med 2000-2005, se figur 3.3b.

Gjennom Bymiljøavtalen med staten har Trondheim forpliktet seg til at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser, det såkalte nullvekstmålet. Veksten i transport må skje med andre reisemidler, som gange, sykkel og kollektiv. I fremtiden forventes det dermed betydelig flere gående og syklende, samt kollektivreisende enn i dag. Det er viktig at trafikksikkerheten er god for disse transportmidlene, for å unngå at veksten i gang- og sykkeltrafikk medfører flere ulykker. Trafikksikkerhet er også viktig for at flere skal velge bort bilen.



(a)



(b)

Figur 3.3 Måloppnåelse miljøpakkens mål om utvikling i antall ulykker (a) og antall drepte og hardt skadde (b).

### 3.4. Folkehelseloven

Personskader som følge av ulykker, krever mye av helsesektoren og medfører store samfunnsmessige kostnader. Lov om folkehelse beskriver kommunens ansvar for å fremme folkehelse og forebygge skader.

#### § 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

*Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.*

#### § 5 Oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i kommunen

*Kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne.*

#### § 7 Folkehelseiltak

*Kommunen skal iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer, jf. § 5. Dette kan blant annet omfatte tiltak knyttet til oppvekst- og levekårsforhold som bolig, utdanning, arbeid og inntekt, fysiske og sosiale miljøer, fysisk aktivitet, ernæring, skader og ulykker, tobakksbruk og alkohol- og annen rusmiddelbruk.*

### 3.5. Trygge lokalsamfunn

Trondheim kommune er en del av veiledningskonseptet Trygge lokalsamfunn, som skal bidra til systematisk og effektivt arbeid med skadeforebygging. Dette krever at Trondheim kommune har oversikt over skader og ulykker i kommunen. Metoden bygger på fire grunntanker:

#### **Kunnskapsbaserte tiltak**

*Måltrettet forebygging av skader og ulykker krever kunnskap om lokale og nasjonale skademekanismer, og om hvilke tiltak som virker. Lokal tilpasning av kunnskapsbaserte tiltak er en nøkkel til suksess.*

#### **Tverrsektorielt samarbeid**

*Tverrsektorielt samarbeid mellom offentlig, privat og frivillig sektor er nødvendig for å lykkes med å gjøre lokalsamfunnet tryggere for alle.*

#### **Medvirkning og samspill**

*Lokale aktører - lag og foreninger, bedrifter, innbyggere og ildsjeler - har verdifull kunnskap om risikofaktorer i nærmiljøet og er viktige ressurser og støttespillere i det skadeforebyggende arbeidet.*

#### **Livsløpsperspektiv**

*Det skadeforebyggende arbeidet må fange opp viktige risikofaktorer og omfatte tiltak knyttet til ulike livsfaser, målgrupper og arenaer.*



### 3.6. Grønn barneby/ Grønt Flagg

Grønt Flagg er en miljøsertifiseringsordning for barnehager og skoler som gjennomfører miljøprosjekter på et høyt nivå og prioriterer miljø i undervisning og daglig drift. Alle kommunale skoler og barnehager i Trondheim har fått Grønt Flagg.

Gjennom prosjektet Grønn barneby har Trondheim kommune etablert en egen arbeidsgruppe som støtter offentlige og private skoler og barnehager i Trondheim med opplæring for bærekraftig utvikling, klima og folkehelse.

Det er mulig å sertifisere seg for Grønt flagg med trafikkopplæring som tema. Trafikkopplæringen skal bidra til bedre folkehelse og miljø ved at flere går eller sykler til og fra skolen i stedet for å bli kjørt.

Flere skoler har utviklet egne lokale trafikkplaner for å ivareta trafikkopplæringen til elevene og har samarbeid med Trygg Trafikk.



## 4. Ulykkessituasjon i Trondheim Kommune

### 4.1. Oppsummering av funn

Her gjengis hovedfunnene i analysen av trafikkulykker. I kapitlene 4.2-4.7 vises mer detaljerte resultater.

I analyseperioden 2008-2017 ble 1973 trafikkulykker med personskade rapportert til politiet. I disse ulykkene har 2491 personer blitt skadd, hvorav 13 personer har omkommet og 142 personer har blitt hardt skadd.

Analysen viser:

- Antall ulykker går ned
  - Antall drepte og hardt skadde går ikke ned
  - Jevn kjønnsfordeling blant drepte og hardt skadde
  - En overvekt av menn blant drepte og hardt skadde motorsyklister
  - Aldersgruppen 16-20 er mest utsatt for trafikkulykker med personskade og sterkt overrepresentert i forhold til folketallet
  - Blant drepte og hardt skadde er aldersgruppene 16-20, 51-55 og 86-90 år overrepresentert
  - Oktober er måneden med flest trafikkulykker
  - Flest ulykker skjer i ettermiddagsrush
  - Det finnes 25 definerte ulykkespunkter i Trondheim siste femårsperiode
- Det er høyest konsentrasjon av ulykker med drepte og hardt skadde i Midtbyen, langs Elgeseter gate, Olav Tryggvassons gate og Innherredsveien, samt på Heimdal og Tiller
  - Veger med fartsgrense 40 km/t og 50 km/t har forholdsmessig høy andel ulykker med drepte og hardt skadde
  - Veger med fartsgrense 30 km/t har en forholdsmessig lav andel ulykker med drepte og hardt skadde
  - Mer enn halvparten av drepte og hardt skadde har reist med sykkel, moped eller motorsykkel
  - Fotgjengere er den største gruppen blant hardt skadde og drepte.
  - Førere eller passasjerer i bil har en forholdsmessig lav andel drepte og hardt skadde

## 5. Underrapportering av trafikkulykker

I Norge er det politiet som har ansvar for å melde trafikkulykker med personskaide til Statistisk sentralbyrå (SSB). Formålet er å gi informasjon om ulykkesutviklingen på norske vegger.

I den nasjonale statistikken finnes det imidlertid mørketall, da det ikke er alle trafikkulykker som kommer til politiets kjennskap. I statistikken fra SSB er det registrert om lag 8000 skadde personer i Norge per år, mens tall fra sykehusene viser at det skades over 40 000 personer som følge av en vegtrafikkulykke årlig.

Generelt er rapporteringsgraden god for de alvorligste ulykkene, med drepte og hardt skadde. Omtrent alle slike ulykker blir meldt til politiet, og de kommer med i den nasjonale statistikken. Ulykker mellom motorkjøretøy blir også i stor grad rapportert.

Skadegradene i den nasjonale ulykkesstatistikken er basert på politiets vurdering på ulykkesstedet. Forskning har vist at politiet ofte vurderer skadene som mer alvorlige enn hva legene finner når pasienten er kommet til sykehus.

Når det gjelder ulykker med fotgjengere og syklister involvert er det store mørketall, særlig ved lettere skader og ved eneulykker på sykkel, se figur 5.1.

	Lett skadde	Hardt skadde	Drepte	Alle
Eneulykker	1 %	11 %	100 %	2 %
Kollisjoner	29 %	100%	100 %	31 %
Alle	7 %	28 %	100 %	7 %

Figur 5.1 Estimerte rapporteringsgrader for sykkelulykker med ulike skadegrader (TØI-rapport 1597/2017 Trafikksikkerhet for syklister)

Fotgjengeres eneulykker er ikke definert som trafikkulykker, selv om de skjer på trafikkareal. Studier av sykehusdata fra Oslo viser at eneulykker blant fotgjengere og syklister utgjør mesteparten av alle ulykker.

Det er sannsynlig at situasjonen er omtrent lik i Trondheim og at det i realiteten er en betydelig større andel personskader blant fotgjengere og syklister enn den offisielle ulykkesstatistikken viser, og at det derfor også kan finnes flere ulykkespunkter. Det er behov for å vite mer om disse ulykkene for å kunne trekke riktige konklusjoner og gjøre de riktige prioriteringer av tiltak.

## 6. Mål for perioden 2020-2024

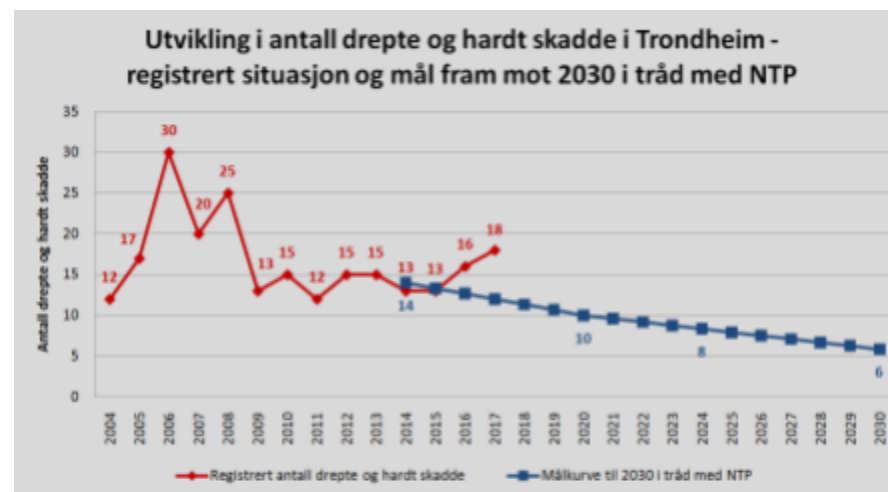
### 6.1. Hovedmål

- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst 35 %
- Antall ulykkespunkt skal reduseres med minst 40 %

I Trondheim har det over lang tid vært en nedgang i antall politirapporterte trafikkulykker med personskade. Samtidig ser det ut til at de mest alvorlige ulykkene, med drepte og hardt skadde, ikke reduseres. I Norge er det nullvisjonen som ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet, og den sier at innsatsen skal prioriteres mot de mest alvorlige ulykkene.

Hvis man skal oppnå de nasjonale målene om nedgang i antall drepte og hardt skadde (se kapittel 3.1), må hver kommune bidra med å redusere sin andel. For Trondheim sin del innebærer dette 35 % reduksjon i 2020-2024 fra perioden 2012-2016 om man sammenligner gjennomsnittet i de to periodene. Det anbefales å sette et mål som sammenligner gjennomsnittet over perioder, ettersom det kan være noe statistiske svingninger fra år til år. Målet må være å sikre en reduksjon i perioden som helhet.

Det anbefales ikke å sette et generelt mål om nedgang i totalt antall ulykker med personskade. Det er store mørketall, spesielt for trafikkulykker med lettere skader. Dersom man får bedre ulykkesdata, for eksempel med registrering fra sykehus, vil man ha et bedre grunnlag for å vurdere utviklingen og sette mål for trafikkulykker med lettere skader.



Figur 6.1 Målkurve for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Trondheim, i tråd med Nasjonal Transportplan

For å sikre økt innsats med trafikksikkerhetstiltak der de kan forventes å gi størst resultat, settes det som mål å redusere antall ulykkespunkter. Ulykkespunkter er punkter hvor det har skjedd minst 4 ulykker på 5 år, og det er grunn til å tro at ved en del av disse er det forhold på stedet som medvirker til at ulykkene skjer. Det settes som mål at antall ulykkespunkter i Trondheim reduseres med 40 % i perioden 2020-2024 sammenliknet med 2012-2016.

## 6.2. Fokusområder

For å nå hovedmålene bør følgende fokusområder prioriteres i trafikksikkerhetsarbeidet:

- Ubeskyttede trafikantgrupper:
  - gange
  - sykkel
  - moped
  - motorsykkel
- Kryss i sentrumsområder
  - Midtbyen
  - aksene Elgeseter gate-Innherredsveien
  - Tiller
  - Heimdal
- Bedre datagrunnlag
  - få sykehusdata om trafikkskader inn i statistikken

Det første fokusområdet er ubeskyttede trafikantgrupper - fotgjengere, syklistene, mopedister og motorsyklister - fordi disse er mest utsatt for alvorlige konsekvenser dersom en ulykke først skjer. Analysen av trafikkulykker i Trondheim viser at disse trafikantgruppene utgjør 80 % av de drepte og hardt skadde, samtidig som forskning tilsier at disse gruppene også har stor underrapportering av ulykker.

Med nullvekst i biltrafikken er det de andre trafikantgruppene som skal øke, og da er det viktig å ivareta trafikksikkerheten deres.

Trygge og sikre skoleveger gjør at flest mulig barn og unge kan gå og sykle til skolen. Det vil gi dem verdifull trafikkerfaring, som de tar med seg hele livet og de forventes å bli mer trafikksikre trafikanter. Mindre foreldrekjøring vil også bedre sikkerheten i nærområdet rundt skolene på morgenen. Sikring av skoleveger hører til under fokusområdene gange og sykkel, samt moped.

Det andre fokusområdet er kryss i sentrumsområder. Dette er steder med mye trafikk av alle trafikantgrupper, og det øker sannsynligheten for at ulykker skjer. Mange av ulykkespunktene i Trondheim er i sentrumsområder.

Gode ulykkesdata er viktig for å ha et godt grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet. Sverige har over tid fått på plass et system hvor sykehusdata inkluderes i ulykkesstatistikken. Det er ønskelig at Norge også får et tilsvarende system. Trondheim kan ha gode forutsetninger for å være pilot, med NTNU, St. Olavs hospital og teknologimiljøene i Vegdirektoratet. Det har vært gjort kortvarig forsøk med slik registrering i Trondheim tidligere, men man har ikke fått til en permanent løsning for systematisk rapportering. Tredje fokusområde i trafikksikkerhetsplanen er derfor å få et bedre datagrunnlag i ulykkesstatistikken.

## 7. Økonomiske konsekvenser

Trafikksikkerhetsplanen i seg selv medfører ikke bevilgning av midler til gjennomføring av tiltak. Men planen blir et viktig kunnskapsgrunnlag for prioritering av fremtidige innspill til nye prosjekter i Miljøpakken, og for videre forvaltningsarbeid i Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.

## 8. Plan for medvirkning og framdrift

Planprogrammet har vært på høring våren 2019 og forventes vedtatt i august. Samtidig med høring av planprogrammet ble det åpnet for innspill om konkrete trafikksikkerhetstiltak som ønskes i Trondheim kommune. Disse tiltakene blir et viktig grunnlag for handlingsprogrammet.

Det legges opp til en bred medvirkning som involverer relevante myndigheter, etater og organisasjoner, kommunale enheter, FAU ved skoler og barnehager, og privatpersoner i Trondheim. Det er etablert en nettbasert kartløsning for innspill til konkrete trafikksikkerhetstiltak til handlingsprogrammet. Denne er annonsert i avisa, på kommunens nettsider og på Facebook.

Etter vedtatt planprogram starter arbeidet med å lage et handlingsprogram. I dette skal det defineres kriterier som skal legges til grunn for prioritering. I handlingsprogrammet skal også alle foreslåtte tiltak gjennomgås og systematiseres i en prioriteringsliste. Handlingsprogrammet skal legges ut til offentlig ettersyn.

Sluttbehandling av trafikksikkerhetsplanen forventes vinteren 2020.

Trafikksikkerhetsplanen for Trondheim vil gjelde for perioden 2020-2024. I 2020 slås Trondheim og Klæbu kommuner sammen. Klæbu har allerede en trafikksikkerhetsplan som gjelder ut året 2020. Dermed blir det først aktuelt å innlemme tiltak i Klæbu ved revisjon av handlingsprogrammet i 2021.

## 8.1. Framdriftsplan

