

KOMMUNEDELPLAN TRAFIKKSikkerhet 2020 - 2032



Saksnr: 2019/9222
Saksnavn: Kommunedelplan Trafikksikkerhet 2020-2032
Plan ID: 50542019009

| | | | | |
|----------------|---|---|--|--|
| Revisjon | 000 | 001 | | |
| Dato | 11.03.2020 | 21.11.2024 | | |
| Utarbeidet av | Linn Kristin Hassel, Magna Wean Haugen | Irene Hassel Tung Christer Jeansson | | |
| Kontrollert av | Tone Wikstrøm, Kjell Sverre Tung | Øystein Fossum | | |
| Godkjent av | Tore Solli | Utvalg for Samfunnsutvikling og forvaltning | | |

Revisjonsoversikt

| Revisjon | Dato | Revisjonen gjelder |
|------------------------|----------|------------------------|
| Oppdatert handlingsdel | 21.11.24 | Oppdatert handlingsdel |
| | | |
| | | |
| | | |

Vedtak

Vedtatt av kommunestyret den 26.03.20.

Vedtatt ny handlingsdel av Utvalg for Samfunnsutvikling og forvaltning den 19.11.24

INNHALDSFORTEGNELSE

| | |
|---|----|
| INNHALDSFORTEGNELSE | 3 |
| Forord..... | 4 |
| 1 Innledning | 4 |
| 2 Formålet med planen..... | 5 |
| 2.1 Hvorfor trenger kommunen en trafikksikkerhetsplan? | 5 |
| 2.2 Målgruppen for planen..... | 6 |
| 2.3 Satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet | 6 |
| 2.4 Folkehelse i trafikksikkerhetsarbeidet..... | 9 |
| 3 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet..... | 10 |
| 3.1 Bakgrunn for målsetting..... | 10 |
| 3.2 Visjon | 10 |
| 3.3 Langsiktige mål..... | 11 |
| 3.4 Aktivitetsmål..... | 12 |
| 4 Kommunens rolle og ansvar..... | 13 |
| 5 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet | 15 |
| 5.1 Trafikkfaglig råd | 15 |
| 5.2 Organisering av administrativt arbeid..... | 16 |
| 6 Overordnede føringer | 16 |
| 6.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021 | 17 |
| 6.2 Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for trafikksikkerhet 2019-2023 | 18 |
| 6.3 Kommunens samfunnsplan 2014/2015 – 2026..... | 18 |
| 7 Dagens situasjon..... | 19 |
| 7.1 Fysiske tiltak | 19 |
| 7.1.1 Ulykkesstatistikk | 19 |
| 7.1.2 Oppsummering..... | 27 |
| 7.2 Forebyggende tiltak..... | 28 |
| 7.2.1 Opplæringstiltak | 28 |
| 7.2.2 Kampanjer | 30 |
| 8 Handlingsdel og prioriteringsliste | 32 |
| 8.1 Handlingsdel | 32 |
| 8.2 Prioriteringsliste fylkesveier | 37 |
| 9 Rutiner for oppfølging av tiltakslistene..... | 51 |
| 9.1 Årlig oppfølging..... | 51 |
| 9.2 Rullering av planen hvert 4. år..... | 52 |

Forord

Fra 1.1.2018 ble tidligere Rissa kommune og Leksvik kommune slått sammen til Indre Fosen kommune. Begge de tidligere kommunene hadde ved tidspunktet for sammenslåing hver sin kommunedelplan for trafikksikkerhet som var vedtatt av kommunestyret. Begge de eksisterende trafikksikkerhetsplanene var av nyere dato og oppdaterte.

Ved overgangen til ny kommune ble Trafikkfaglig råd for Indre Fosen kommune opprettet. Arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan for Indre Fosen kommune ble diskutert i rådet, som konkluderte med at planen skulle utarbeides ved å ta utgangspunkt i de eksisterende trafikksikkerhetsplanene fra tidligere Rissa og Leksvik kommune.

1 Innledning

Etter kommunesammenslåingen 01.01.2018 har det vært et mål å få etablert en felles trafikksikkerhetsplan for Indre Fosen kommune. Det ble bestemt at det ikke skulle legges ned mye

arbeid med dette, men at arbeidet for det meste skulle bestå av å sammenkoble de to eksisterende planene til en felles plan. Dette baserte seg på at begge de to tidligere kommunene hadde nye og oppdaterte planer som skulle benyttes som utgangspunkt for samlingen. De eksisterende planene baserte seg i stor grad på tidligere trafikkikkerhetsarbeid, samt oppdaterte statistikker og lovendringer. Både Rissa og Leksvik kommuner la ned mye arbeid i de forrige trafikkikkerhetsplanene for å kartlegge områder og strekninger som ble sett på som utfordrende med tanke på trafikkikkerhet. Begge kommunene hadde fokusert på å hente informasjon fra innbyggerne og brukerne av vegnettet for å skaffe en oppdatert oversikt over hvilke områder som behøvde oppgraderinger for å bedre trafikkikkerheten.

Arbeidet med å samle de to eksisterende planene til en felles plan for Indre Fosen kommune bunner derfor i de to foregående planene. Den nye planen består av en tekstdel og en handlingsdel. Arbeidet med tekstdelen har hovedsakelig gått ut på å skrive om kapitlene, slik at de fikk med det viktigste fra begge de tidligere planene. I handlingsdelen har den største jobben vært å samle alle tiltakene i en felles liste, samt å fordele punktene mellom tiltak på kommunale veier eller fylkesveier. Trafikkikkerhetstiltak som er blitt fullført de siste årene har blitt tatt ut av planen, tiltak som ikke er gjennomført har blitt videreført til den nye planen, og nye forslag til tiltak har blitt satt inn. Oppdatert ulykkesstatistikk og nye grafiske fremstillinger er med på å gi et bedre bilde på situasjonen i den nye kommunen de siste årene. Statistikker som viser utvikling over lengre tid i Indre Fosen som helhet, består av sammenlagte tall hentet fra statistikker for Leksvik- og Rissa kommune.

Trafikkikkerhetsplanen baserer seg på planprogrammet som ble laget i forkant av Rissa kommunes «Kommunedelplan for trafikkikkerhet 2014-2026». Dette planprogrammet ble vedtatt av Rissa kommune i 2014. Planprogrammet beskriver hvordan det skal arbeides for å utarbeide en trafikkikkerhetsplan og inneholder beskrivelser om:

1. Bakgrunn og formål med planen
2. Rammer og føringer for arbeidet
3. Sentrale tema og problemstillinger i planen
4. Prosess og medvirkning

Trafikkikkerhetsplanene fra Rissa- og Leksvik kommuner baserer seg i stor grad på de samme visjonene, føringene og prioriteringene, og det har derfor gått fint å sammenkoble informasjon fra de ulike delene. I begge de foregående planene har prioriteringen vært på trygg skolevei, og også fremover vil dette bli lagt til grunn. Prioriteringen av de fysiske tiltakene i handlingsdelen tar også utgangspunkt i dette. I praksis betyr det at tiltak knyttet til skole og 4 km skolevei vil bli prioritert over andre trafikkikkerhetstiltak.

Det har i løpet av de siste årene også skjedd store endringer i kommunestrukturen, som har ført til at planarbeidet har tatt mer tid enn forventet. Arbeidet med en felles kommunedelplan for trafikkikkerheten i Indre Fosen har derfor blitt forsinket. Når det gjelder medvirkningsprosessen har det meste av dette foregått i arbeidet med å lage de to eksisterende trafikkikkerhetsplanene for Leksvik kommune og Rissa kommune. Arbeidet med denne planen har i større grad basert seg på å flette sammen den informasjonen som allerede lå i de eksisterende planene. Det har også kommet innspill til tiltak for å bedre trafikkikkerheten underveis, og disse har fortløpende blitt inkludert i planarbeidet. Eventuelt andre innspill vil også bli lagt til i etterkant av den offisielle høringsrunden for trafikkikkerhetsplanen.

2 Formålet med planen

2.1 Hvorfor trenger kommunen en trafikkikkerhetsplan?

Trafikksikkerhetsplanen er en plan for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Planen skal definere hvordan kommunen skal jobbe med trafikksikkerhet de kommende årene. Kommunens trafikksikkerhetsplan er dermed et uttrykk for at kommunen satser på og vektlegger trafikksikkerhetsarbeid.

Planen består av en tekstdel og en handlingsdel.

I tekstdelen presenteres følgende:

- Formålet med planen
- Mål for trafikksikkerhetsarbeidet
- Kommunens rolle og ansvar
- Organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet
- Overordnede føringer
- Dagens situasjon

Planen har også en handlingsdel hvor konkrete tiltak for trafikksikkerhet som kommunen ønsker å gjennomføre er listet opp. Tiltaksdelen vil revideres årlig. Tiltaksdelen er viktig for kommunen, da det er tiltakene som er prioritert inn i denne delen det skal jobbes etter i trafikksikkerhetsarbeidet.

2.2 Målgruppen for planen

Hvem skal bruke denne planen aktivt?

- Politikerne og administrasjonen i kommunen
- Politikerne og administrasjonen hos fylkeskommunen
- Barnehagene og grunnskolene i kommunen

Innbyggerne – Ved aktiv bruk av planen, er det innbyggerne kommunen jobber for. Kommunen vil jobbe for at innbyggerne skal kunne ferdes rundt i gode og trygge omgivelser, som de trives i.

Samferdsel – å ferdes sammen.

Uansett fase i livet – alle deltar i trafikksamfunnet.

2.3 Satsingsområder i trafikksikkerhetsarbeidet

Med bakgrunn i satsingsområder på overordnet nivå – *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021* og *Trøndelag fylkeskommunes delstrategi 2019-2023 – Trafikksikkerhet* – er det valgt ut 3 satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i Indre Fosen kommune

1. Fysiske tiltak
2. Trafikksikker kommune
3. Forebyggende tiltak

Fysiske tiltak vil si tiltak i forbindelse med eksisterende kommunalt eller fylkeskommunalt vegnett. Med bakgrunn i fylkeskommunens delstrategi for trafikksikkerhet vil kommunen fokusere på følgende i arbeidet med fysiske tiltak:

- a) Trafikksikkert vegnett i kommunen
- b) Tilrettelegge for gående og syklende
- c) Trygg skolevei

Trafikksikker kommune er en sertifiseringsordning jobbet frem av Trygg Trafikk og fylkeskommunen. Trygg Trafikk har utarbeidet kriterier for hva en trafikksikker kommune er og hvordan kommunene bør jobbe med trafikksikkerhet. Å bli godkjent som trafikksikker kommune innebærer at hele organisasjonen har fokus på trafikksikkerhet og løfter, tydeliggjør og setter klare krav til eget trafikksikkerhetsarbeid. Trafikksikkerhetsarbeidet bør skje i flere av kommunens etater, og i tillegg må arbeidet forankres i den politiske og administrative ledelsen.

Kriterier for trafikksikker kommune

- Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos **ordfører** og **rådmann**. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder.
- Kommunen har et **utvalg** med ansvar for trafikksikkerhet.
- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/**internkontrollsystemet** som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens **arbeidsmiljøutvalg** (AMU).
- Kommunen har oppdatert oversikt over **trafikkulykker og trafikkuhell** (materiellskader) i kommunen.
- Trafikksikkerhet er en del av kommunens **folkehelsearbeid**.
- Kommunen har en **trafikksikkerhetsplan** som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både holdningsbearbeidende/trafikanrettede- og fysisk tiltak.
- Kommunen har et godt system for å behandle **søknader om skyss** pga. særlig farlig skolevei.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for **kommunens sektorer** (kommunens ledelse, barnehage, skole, kommunalteknikk, kulturavdelingen, kommuneoverlegen og helsestasjonen).

Indre Fosen kommune oppfyller per i dag de fleste av punktene som trafikksikker kommune utenom kulepunkt:

- Kommunen har innarbeidet trafikksikkerhet i HMS/**internkontrollsystemet** som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Trafikksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for kommunens sektorer (kommunens ledelse, barnehage, skole, kommunalteknikk, kulturavdelingen, kommuneoverlegen og helsestasjonen).

De overnevnte kriteriene må kommunen jobbe mer med for å kunne sertifiseres som trafikksikker kommune. Siste kulepunkt er ikke oppfylt, men mange av sektorene fyller trolig kravene, selv om dette ikke har blitt sjekket opp. Kommunen skal kartlegge de ulike sektorene som en oppfølging til arbeidet med trafikksikkerhetsplanen. Dette står det mer utdypende om i kapittel 7.2.1: Opplæringstiltak.

Forebyggende tiltak

Forebyggende tiltak er både opplæringstiltak og kampanjer rettet mot ulike aldersgrupper. Med slike forebyggende tiltak har vi mulighet til å påvirke trafikantene og trafikantenes adferd. Kommunen vil ha hovedfokus på tiltak i barnehager og grunnskoler, men det er også ønskelig at kommunen tar initiativ til kampanjer rettet mot voksne. I forbindelse med opplæringstiltak og kampanjer er samarbeid med andre aktører som politi, Trygg Trafikk, og lokale lag og foreninger viktig. I kapittel 7.2 er det beskrevet hvilke forebyggende tiltak som skal gjennomføres i Indre Fosen. Det vil si at det er utarbeidet sjekklister for hver enkelt sektor for å kartlegge hvordan de ulike avdelingene ligger an for å kunne sertifiseres som trafikksikker kommune. Ved å kartlegge sektorvis vil det bli dannet et oversiktsbilde over hvilke steder man må arbeide mer for å forebygge trafikkulykker, og se hvilke områder som har blitt godt ivaretatt slik det er i dag.

2.4 Folkehelse i trafikksikkerhetsarbeidet

Begrepet folkehelse har fått økt fokus i samfunnet de siste årene. Vi skal tenke folkehelse i alt vi gjør. Nå trekkes også folkehelseperspektivet inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Alle er vi en del av trafikkvirksomheten og det gjør at vi alle kan bidra med å påvirke folkehelsen positivt gjennom adferden vår i trafikken. Da samhandlingsreformen ble iverksatt i 2012, fikk vi også en ny folkehelselov. Folkehelseloven skal bidra til samfunnsutvikling, og den setter fokus på å styrke forebyggende og helsefremmende arbeid lokalt der hvor folk bor. Forebyggende arbeid er viktig for at innbyggerne skal ta gode og fornuftige valg, også i trafikken. Bygging av gang- og sykkelveier er noe av det viktigste folkehelseiltaket innen trafikksikkerhet. Indre Fosen kommune har forankret folkehelsearbeidet i kommuneplanens samfunnsdel og folkehelseperspektivet skal ligge til grunn for all samfunnsplanlegging.

Kommunens innbyggere som skades i trafikken utenfor kommunen, vil også belaste kommunen økonomisk. Det er ikke bare familie, slekt og venner som rammes ved en alvorlig trafikkulykke. Det har store ringvirkninger både i lokalsamfunnet og utenfor. Trygg Trafikk har beregnet kostnadene ved trafikkdød til 30,5 millioner kroner i 2016, hardt skadd til 10,5 millioner kroner og lettere skadd til 8,1 millioner kroner. Folkehelseloven fronter at det skal lønne seg for kommunene, både økonomisk og samfunnsmessig, at folk er friske og trives. Trafikksikkerhet har derfor med folkehelse å gjøre. Med et systematisk og målrettet trafikksikkerhetsarbeid kan vi gjennomføre tiltak som

- **Reduserer risikoen for ulykker**
- **Bidrar til at folk er aktive**
- **Bidrar til at folk trives i sine fysiske omgivelser**

3 Mål for trafikksikkerhetsarbeidet

3.1 Bakgrunn for målsetting

I 2009 skrev Torkel Bjørnskau rapport 1042/2009 i Transportøkonomisk institutt (TØI) hvor det vises til en rekke statistikker over ulike risikogrupper blant trafikanter som er spesielt utsatte i trafikken. Disse er ruspåvirkede førere, unge bilførere, eldre bilførere, motorsykkelførere og bilførere med ikke-vestlig innvandringsbakgrunn.

- Ungdom og eldre trekkes frem da de har mye høyere risiko for personskade enn gjennomsnittet av bilførere. Kvinner har større sjanse for å bli lettere skadet enn menn. Menn får generelt alvorligere skader ved trafikkulykker pga. at de holder større fart og tar flere sjanser. Risikoen for å bli drept i trafikken viser at menn er mer utsatt enn kvinner.
- Lette motorsyklister toppet risikostatistikken i begynnelsen av 2000-tallet, og det ble i 2013 derfor innført mye mer obligatorisk opplæring for lette motorsyklister og andre motorsyklister.
- På grunn av at det oppfordres til mer aktivitet, sykler barn, unge, voksne og eldre mer enn tidligere. Etter hvert har også el-sykler kommet på markedet som et svært populært alternativ. Samtidig med denne trenden har også ulykkestallene for syklistene vært økende. Det er derfor viktig at kommunene tar med seg dette i trafikksikkerhetsarbeidet fremover. Mer gang- og sykkelveier må prioriteres i sentrumsområder, mellom boligområder og skole, og til andre aktivitetssentre. Syklistene regnes som myke trafikanter og har liten sjanse til å overleve ved en møteulykke med store kjøretøy. Bruk av sykkelhjelmer er nødvendig. Registreringer viser at hjelmbruken er på ca. 54 %, og ulykkesanalyser viser at 64 % av omkomne syklistene ikke brukte hjelm.
- TØI-rapporten viser til en stor veikantundersøkelse av ruspåvirket kjøring av bil og mc i 2005-2006. Resultatene viste at tre bilister av tusen kjører med over 0,2 i promille. Problemet med promillekjøring er størst blant menn mellom 25-60 år, og det er ikke et utbredt problem blant unge førere.
- Sikring i bil er viktig som et forebyggende tiltak. Spesielt har fokuset vært på sikring av barn, gravide og gjenstander. Antallet skadde barn i bil har vist en synkende tendens de siste årene. Dette kan kanskje begrunnes noe i at det har blitt satt i gang kampanjer for å få foreldre til å sikre barn i bil gjennom for eksempel «trafikksikker barnehage», «trafikksikker skole» og «trafikksikker kommune» der fokuset har vært trafikksikring på alle plan. I dag er det påbudt å sikre barn i godkjent barnesikringsutstyr frem til barnet når en viss høyde og vekt. På svangerskapskontroll skal jordmor og helsesøster informere om bruk av setepute for gravide og sikring av spedbarn og barn i bil. I føreropplæring for personbil får alle som gjennomfører det obligatoriske «sikkerhetskurs på bane» i trinn 3 informasjon om sikring av personer og last. Løse gjenstander i bil gir et stort skadepotensial i et eventuelt sammenstøt. Kunnskapen rundt dette har vært liten, og det er derfor viktig å fokusere ekstra på dette ved kjøreopplæring, oppfriskningskurs og gjennom kampanjer.

Kort oppsummert er dette viktige fakta og statistikker å legge til grunn som bakgrunn for valg av mål i Indre Fosen kommune.

3.2 Visjon

0-visjonen

0-visjonen er grunnlaget for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Med 0-visjonen er grunnlaget for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet at det ikke

0-visjonen bygger på 3 grunnpilarer:

Etikk

Ethvert menneske er unikt og uerstattelig og kan ikke byttes mot andre verdier.

Vitenskapelighet

Menneskets tåleevne er kjent og vegsystemet må bygges ut fra dette. Vegtrafikksystemet skal lede trafikantene til sikker adferd og beskytte mot fatale konsekvenser av feilhandlinger.

Klare ansvarsforhold

Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafiksikkerheten. Trafikantene har ansvar for sin egen adferd – å være aktsomme og å følge lover og regler. Myndighetene har ansvaret for å utarbeide et vegsystem som tilrettelegger for mest mulig sikker adferd og beskytter mot fatale konsekvenser av ubevisste handlinger.

Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og vedvarende reduksjon i antallet drepte og skadde i vegtrafikken.

3.3 Langsiktige mål

- Antallet drepte og hardt skadde i trafikken i Indre Fosen kommune skal reduseres med 50 % innen 2032 i forhold til gjennomsnittstall for perioden 2014-2018.
- Antallet lettere skadde i trafikken i Indre Fosen kommune skal reduseres med 50 %

- Hardt skadde: Med hardt skadde menes personer innblandet i trafikkulykke som har pådratt seg meget alvorlig eller alvorlig skade. Meget alvorlige skader er skader som en tid truer pasientens liv eller som fører til varige men. Alvorlige skader er skader som medfører langvarige følgesykdommer, skader som krever kosmetisk gjenoppretting, eller skader som krever sykehusopphold.
- Lettere skadde: Med lettere skadde menes personer innblandet i en trafikkulykke som har pådratt seg skader som ikke får vesentlige kosmetiske følger eller som ikke medfører sykehusinnleggelse.

3.4 Aktivitetsmål

Vi har valgt ut 3 satsingsområder for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen og har definert aktivitetsmål ut fra disse satsingsområdene:

Fysiske tiltak

- Indre Fosen kommune skal aktivt samarbeide med Trøndelag fylkeskommune for å utbedre og vedlikeholde fylkesveier, særlig med tanke på risikoutsatte strekninger.
- Det skal gjennomføres fysiske tiltak som bidrar til flere myke trafikanter, både i og omkring tettstedene og mellom bygdene.
- Det skal etableres hensiktsmessige gang- og sykkelveier eller stier i 4 km omkrets rundt skolene.
- Det skal gjennomføres tiltak for trygge adkomst- og av- og påstigningsforhold til skoleskysstilbud.

Trafikksikker kommune

- Indre Fosen kommune skal arbeide for å bli sertifisert som trafikksikker kommune.

Forebyggende tiltak

- Indre Fosen kommune skal initiere opplæringstiltak som fremmer trygghet i trafikken i alle barnehager og grunnskoler.
- Indre Fosen kommune skal samarbeide med andre aktører som jobber med trafikksikkerhet om gjennomføring av opplæring eller kampanjer rettet mot voksne.

4 Kommunens rolle og ansvar

Kommunene har et stort ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet både som vegmyndighet og gjennom sitt ansvar for bl.a. arealplanlegging. Trafikksikkerhet inngår også i kommunenes ansvar som skole- og

barnehageeier, som transportør og transportkjøper og som arbeidsgiver. Særlig viktige områder er tiltak for fotgjengere og syklister i utformingen av et trygt lokalmiljø.

Kommunen sitt trafiksikkerhetsarbeid er hjemlet i flere lover.

Vegloven og skiltforskriften

Jmfr. vegloven og skiltforskriften, har kommunene ansvar for noe av det fysiske vegnettet og noe skilting langs disse vegene. Jmfr. vegloven § 9 er kommunen vegstyresmakt for kommunale veger, og jmfr. skiltforskriften kan kommunen fatte vedtak om å sette opp eller ta ned noen bestemte skilt, eller fatte vedtak om oppmerking av kommunale veger. Med vedtaksmyndighet over det meste som har med kommunale veger å gjøre, har kommunen gjennom rent fysiske tiltak påvirkningsmulighet på trafiksikkerheten i kommunen, men den er noe begrenset.

Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)

Gjennom vegtrafikkloven kan kommunen blant annet få delegert myndighet til å ta beslutninger i saker som handler om trafikregler, dette er beskrevet i vegtrafikkloven §4. I tillegg kan kommunen delegeres som skiltmyndighet. Kommunen kan da treffe vedtak om oppsetting og oppmerking av skilter som beskrevet i vegtrafikklovens §5.

Lov om folkehelse

Med innføring av den nye folkehelseloven ble kommunens ansvar for trafiksikkerhet forsterket. Kommunene har fått et styrket ansvar for forebygging og helsefremmende arbeid i alle samfunnssektorer. Trafiksikkerhetstiltak for å forebygge ulykker og hindre utrygghetsfølelse er en viktig del av dette. I tillegg må kommunene gjøre en innsats for å få alle sektorer til å tenke trafiksikkerhet i sitt arbeid. Den nye loven er altså med på å styre retningen og bredden på trafiksikkerhetsarbeidet.

§ 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.

Kommunen skal fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging, forvaltning og tjenesteyting.

Kommunen skal medvirke til at helsemessige hensyn blir ivaretatt av andre myndigheter og virksomheter. Medvirkning skal skje blant annet gjennom råd, uttalelser, samarbeid og deltagelse i planlegging. Kommunen skal legge til rette for samarbeid med frivillig sektor.

§ 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.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling

§ 5-1. Medvirkning

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte.

Her er trafikksikkerhet en naturlig del av representantens oppgaver. Framtidens trafikksystem og trafikksikkerhet er nært knyttet til den overordnede arealplanlegging; trafikksikkerhet i vegsystem, gang- og sykkelvegavstander til viktige aktiviteter, attraktiv kollektivbetjening etc.

Forskrift til opplæringsloven

§ 8 Forsikring av elevene

Det at kommunen har ansvar for elevene før de kommer inn på skolens område, kommer tydelig fram i Forskrift til opplæringsloven § 8 om ulykkesforsikring av elevene. Her står det at kommunen har ansvaret for å forsikre elevene, og at denne forsikringen også skal omfatte skoleveien.

Fagfornyelsen – læreplanene

Nye læreplaner for grunnskolen og gjennomgående fag i videregående opplæring. For 1.-9.trinn og vg1 blir de innført august 2020, for 10.trinn og vg2 blir de innført august 2021, for vg3 blir de innført august 2022.

- 1. – 2. årstrinn (kroppsøving): øve seg på trygg ferdsel i trafikken
- 1. – 4. årstrinn (kroppsøving): forstå og følge regler i trafikken
- 1. – 10. årstrinn (kroppsøving): vurdere risiko og trygghet ved ulike uteaktiviteter, forstå og gjennomføre sporløs og trygg ferdsel
- På mellomtrinnet og ungdomsskolen er det flere læringsmål innenfor kroppsøving og naturfag som har særlig relevans for trafikkopplæringen. Dette kan for eksempel være læringsmål som inneholder arbeid med fart, akselerasjon, lys, syn, farger, bruk av rusmidler osv.

Alle ungdomsskoler kan tilby Trafikk som valgfag. Faget er sentralt for å bidra til at elevene forstår hva det innebærer å ferdes trygt i trafikken. Kjerneelementer i faget er samhandling i trafikken, ansvar og risikoforståelse, folkehelse og miljø. Endringene fra Kunnskapsløftet til Fagfornyelsen går ut på at den nye læreplanen er mindre bundet til konkrete formuleringer i trafikalt grunnkurs, samt at det foreslås mer overordnede kompetansemål. Sentralt innhold i trafikalt grunnkurs skal fremdeles være dekket av valgfaget.

Medvirkning

Indre Fosen kommune skal legger opp til stor grad av medvirkning underveis i planprosessene, dette gjelder alle parter som blir berørt og/eller vil være brukere av ferdig utførte tiltak.

5 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

5.1 Trafikkfaglig råd

Definisjon på hva som inngår i Trafikkfaglig råds rolle og ansvar var opp i Arealutvalget den 19.11.19. Følgende fire punkter ble vedtatt:

1. Trafikkfaglig råd defineres som et arbeidsutvalg under Arealutvalget.

2. Trafikkfaglig råd (TFR) gjør faglige vurderinger for det administrative arbeidet med trafikksikkerhet, samt anbefalinger til vedtak som skal gjøres i Arealutvalget. Alle rådets medlemmer har uttalelses- og stemmerett.
3. Arealutvalget delegerer til administrasjonen å utføre mindre trafikksikkerhetstiltak fortløpende. Mindre tiltak defineres her som tiltak med en total kostnad på inntil 50 000 kr per tiltak og samlet total kostnad per år inntil 250 000 kr.
4. Trafikkfaglig råd skal foreslå fordeling av midler til trafikksikkerhetstiltak både på kommunale veier og fylkesveier.

Det er ønskelig at Trafikkfaglig råd skal, sammen med alle andre enheter, være aktive pådrivere for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. De skal fungere som en arbeidsgruppe i prosessen med å utarbeide trafikksikkerhetsplan.

Trafikkfaglig råd skal komme med forslag og anbefalinger til vedtak som skal gjøres av Arealutvalget. Arealutvalget vedtar alle saker som behandles etter plan- og bygningsloven, vegloven og vegtrafikkloven, som bestemt i delegasjonsreglementet for Indre Fosen kommune.

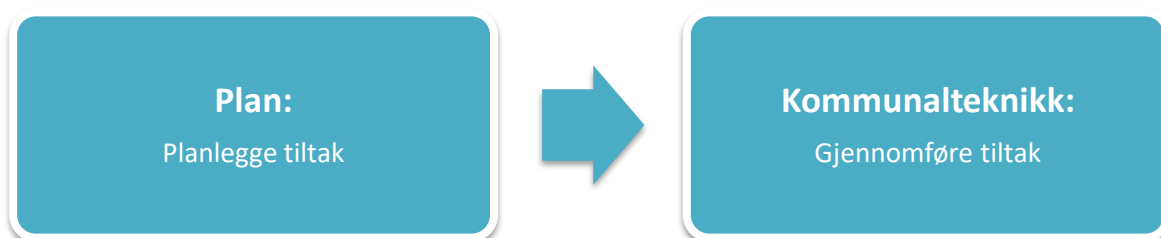
Trafikkfaglig råd består av tre politisk valgte medlemmer og representant fra skoleskysleverandør, i tillegg deltar politi og SVV/Trøndelag fylkeskommune etter behov. Fra administrasjonen stiller fagpersoner fra ulike sektorer etter behov.

Noen avklaringer:

Siste setning i punkt nr. 2 betyr at alle medlemmer i Trafikkfaglig råd har uttalelses og stemmerett med tanke på hvilke vurderinger og innstillinger som skal sendes til Arealutvalget. Punkt nr. 4 innebærer at rådet foreslår en fordeling av midler til tiltak på kommunale veier, og at de foreslår hvilke tiltak administrasjonen skal jobbe med opp mot fylkeskommunen på fylkesveier.

5.2 Organisering av administrativt arbeid

Det er viktig å skille mellom planlegging av trafikksikkerhetstiltak, og utføring av trafikksikkerhetstiltak. Planavdelingen skal stå for planleggingen av tiltakene, også flyttes de ferdigplanlagte tiltakene over til kommunalteknikk som skal stå for prosjektering og utføring av tiltakene. Det er ønskelig at de ansvarlige for vedlikehold av tiltak knyttet til kommunale veier skal medvirke i planprosessen gjennom meningsutveksling, innspill og lignende.



6 Overordnede føringer

Det er utarbeidet planer for trafikksikkerhet på både statlig og fylkeskommunalt nivå. Ingen av disse stiller direkte krav til hvordan det skal arbeides med trafikksikkerhet på kommunalt nivå, men det er naturlig å tenke seg at satsingsområdene og målene på de overordnede nivåene legger føringer for

trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Skal målene og ønsket utvikling på de overordnede nivå oppnås, må en også jobbe i samme retning lokalt.

I tillegg til de overordnede trafikksikkerhetsplanene, legger kommunens samfunnsdel(er), den overordnede planen for kommunens utvikling, direkte føringer for andre planer og arbeid i kommunen.

Overordnede føringer for arbeidet med trafikksikkerhet finner vi i følgende planer:

- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021
- Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for trafikksikkerhet 2019 - 2023
- Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026 (Rissa kommune og Leksvik kommune)

Under følger en oppsummering av disse tre planenes målsettinger og satsingsområder.

6.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er utarbeidet av Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene, og syv storbykommuner. Planen bygger på *Meld. St 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP)* og *Meld. St 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering*.

Den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet skal presentere et bredt spekter av faglig forankrede tiltak og styrke samarbeidet mellom sentrale trafikksikkerhetsaktører.

Tiltaksplanen inneholder en kort beskrivelse av kommunenes rolle i trafikksikkerhetsarbeidet. Her står blant annet: «Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.»

Den nasjonale tiltaksplanen fremmer også at kommunene bør ha egne trafikksikkerhetsutvalg og oppdaterte trafikksikkerhetsplaner.

Målsettinger

Målsettingene for den nasjonale tiltaksplanen er presentert i Norsk Transportplan, og er:

- 0-visjonen – det skal ikke forekomme ulykker med drepte og hardt skadde.
- Innen 2030 skal det være maks 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken, en reduksjon på 60 prosent sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2012-2015

Den nasjonale tiltaksplanen har valgt ut 13 satsingsområder

- Fart
- Rus
- Belte i bil og buss og sikring av barn
- Barn og unge (0-14 år)
- Ungdom og unge førere

- Eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse
- Gående og syklende
- Motorsykkel og moped
- Transport med tunge kjøretøy
- Møte- og utforkjøringsulykker
- Tilrettelegging for effektiv datautveksling mellom kjøretøy og infrastruktur og for automatiserte kjøretøy
- Kjøretøyteknologi
- Trafikksikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner

6.2 Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for trafikksikkerhet 2019-2023

Trøndelag fylkeskommune har vedtatt en delstrategi for samferdsel. Her fremheves det at fylkeskommunen skal være en synlig aktør innenfor trafikksikkerhet og en tydelig pådriver for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Pga. disse føringene har fylkeskommunen også utarbeidet en delstrategi for trafikksikkerhet. Den skal bidra til å konkretisere hvordan fylkeskommunen skal jobbe med og for trafikksikkerhet. Dette presiseres gjennom 12 satsingsområder.

Målsettinger

Målsettingene for fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet er de samme som på nasjonalt nivå.

- 0-visjonen – det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde
- Enhver ulykke i trafikken, liten eller stor, er uønsket. Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til at risikoen for at ulykker skjer og at konsekvensene når de skjer minimaliseres.
- I tillegg har fylkeskommunen laget delmål for hvert satsingsområde

12 satsingsområder

- Trafikksikker fylkeskommune
- Sikre utvikling og gjennomføringskraft – med kunnskap og kompetanse
- Løfte trafikksikkerhet ytterligere på arenaen videregående skoler
- Skape trafikksikre fylkesveier
- Sikre gode gang- og sykkelveier
- Folkehelse – hente ut synergier av felles tiltak
- Trafikksikker skoleskyss og kollektivtrafikk
- Bidra til trafikksikre kommuner
- Bidra til trafikksikre riksveger og kommunale veger
- Bidra til et sterkt og handlekraftig FTU
- Fylkeskommunen – aktiv tilrettelegger for trafikksikker utvikling
- Trafikksikkerhetsstrategien kort oppsummert

6.3 Kommunens samfunnsplan 2014/2015 – 2026

Indre Fosen kommune har to samfunnsplaner stående etter tidligere Leksvik- og Rissa kommune. De to planene er relativt like, og legger samlet grunnlaget for kommunens overordnede plan med mål og strategier for utviklingsretning i kommunen. Det er utarbeidet mål, strategier og tiltak for å oppnå

ønsket utvikling for de ulike samfunnsfeltene. Et av samfunnsfeltene som det er jobbet med i de to kommuneplanene er «Samferdsel og offentlig transport».

Målsetting: Felles for planene er at begge ønsker en godt utbygd infrastruktur med hurtige og stabile transportforbindelser.

Strategi: Interessegrupper og kommunen skal sørge for at tiltak realiseres på lokalt, fylkeskommunalt og statlig nivå.

Tiltak fra samfunnsdelen som gir direkte føringer for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen:

- Aktivt samarbeide med fylkeskommunen for å utbedre og vedlikeholde fylkesveier, særlig med tanke på risikoutsatte strekninger.
- Arbeide målrettet for å bli sertifisert som «Trafikksikker kommune».
- Etablere flere hensiktsmessige gang- og sykkelveier eller stier i 4 km omkrets rundt skolene, samt langs veistrekninger som er populære for gående og syklende. (Prioritering hos fylkeskommunen er avgjørende).
- Vurdere behov for lyssetting langs særskilte strekninger
- Sørge for å utbedre trafikkfarlige punkter/strekninger.

7 Dagens situasjon

7.1 Fysiske tiltak

7.1.1 Ulykkesstatistikk

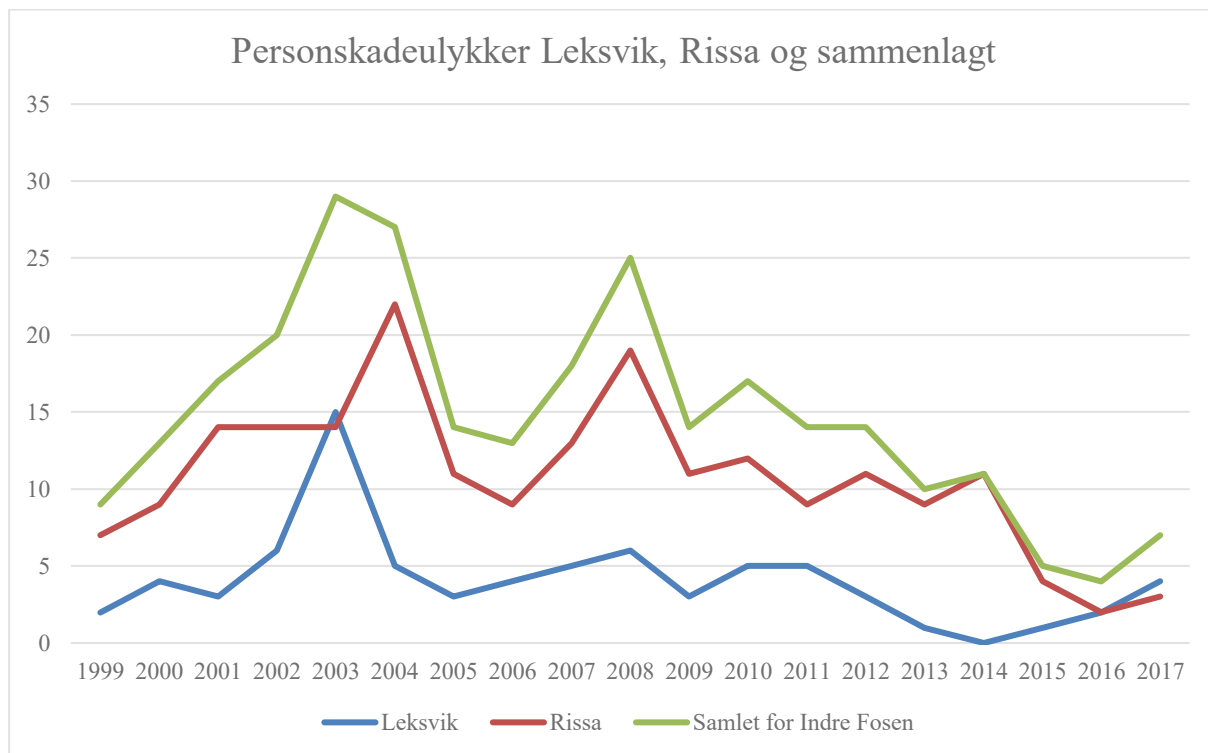
Ulykkesstatistikken er utarbeidet av tall hentet fra Statistisk sentralbyrå og Statens Vegvesen som begge baserer seg på politiets innrapportering av trafikkulykker. Det er kjent at det er en underrapportering av ulykker, særlig de med lavere alvorlighetsgrad. Statistikken viser derfor bare en del av ulykkesituasjonen, og det faktiske antallet ulykker er trolig større enn hva som fremkommer her. Det er derimot god rapporteringsgrad på ulykkene med høy alvorlighetsgrad, så denne dataen er det god kvalitet på.

Tabellen under viser alle politiregistrerte trafikkulykker i Indre Fosen kommune fra 2000-2018. Disse dataene er hentet fra Statens Vegvesens vegkart som baserer seg på Nasjonal vegdatabank (NVDB). Her er det filtrert etter trafikkulykker, kommunenummer og årstall for å få avgrensede data. «Hardt skadde» består av tallene for «meget alvorlig skadde» og «alvorlig skadde».

| År | Antall ulykker | Antall drepte/skadde | Antall drepte | Antall meget alvorlig skadde | Antall alvorlig skadde | Antall lettere skadde | Antall drepte/hardt skadde |
|------|----------------|----------------------|---------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 2000 | 11 | 17 | 3 | 0 | 3 | 11 | 6 |
| 2001 | 19 | 27 | 0 | 1 | 2 | 24 | 3 |
| 2002 | 13 | 19 | 0 | 0 | 2 | 17 | 2 |
| 2003 | 23 | 37 | 1 | 0 | 7 | 29 | 8 |
| 2004 | 23 | 45 | 2 | 0 | 6 | 37 | 8 |
| 2005 | 15 | 24 | 1 | 0 | 5 | 18 | 6 |
| 2006 | 13 | 16 | 1 | 0 | 1 | 14 | 2 |
| 2007 | 15 | 22 | 2 | 0 | 2 | 18 | 4 |
| 2008 | 22 | 29 | 1 | 1 | 3 | 24 | 5 |
| 2009 | 12 | 20 | 1 | 0 | 3 | 16 | 4 |
| 2010 | 10 | 14 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 |
| 2011 | 10 | 18 | 0 | 0 | 0 | 18 | 0 |
| 2012 | 11 | 15 | 1 | 0 | 5 | 9 | 6 |
| 2013 | 15 | 14 | 2 | 0 | 3 | 9 | 5 |
| 2014 | 10 | 12 | 2 | 0 | 1 | 9 | 3 |
| 2015 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| 2016 | 6 | 11 | 4 | 0 | 5 | 2 | 9 |
| 2017 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| 2018 | 12 | 9 | 0 | 0 | 3 | 6 | 3 |
| SUM | 250 | 360 | 21 | 2 | 51 | 286 | 74 |

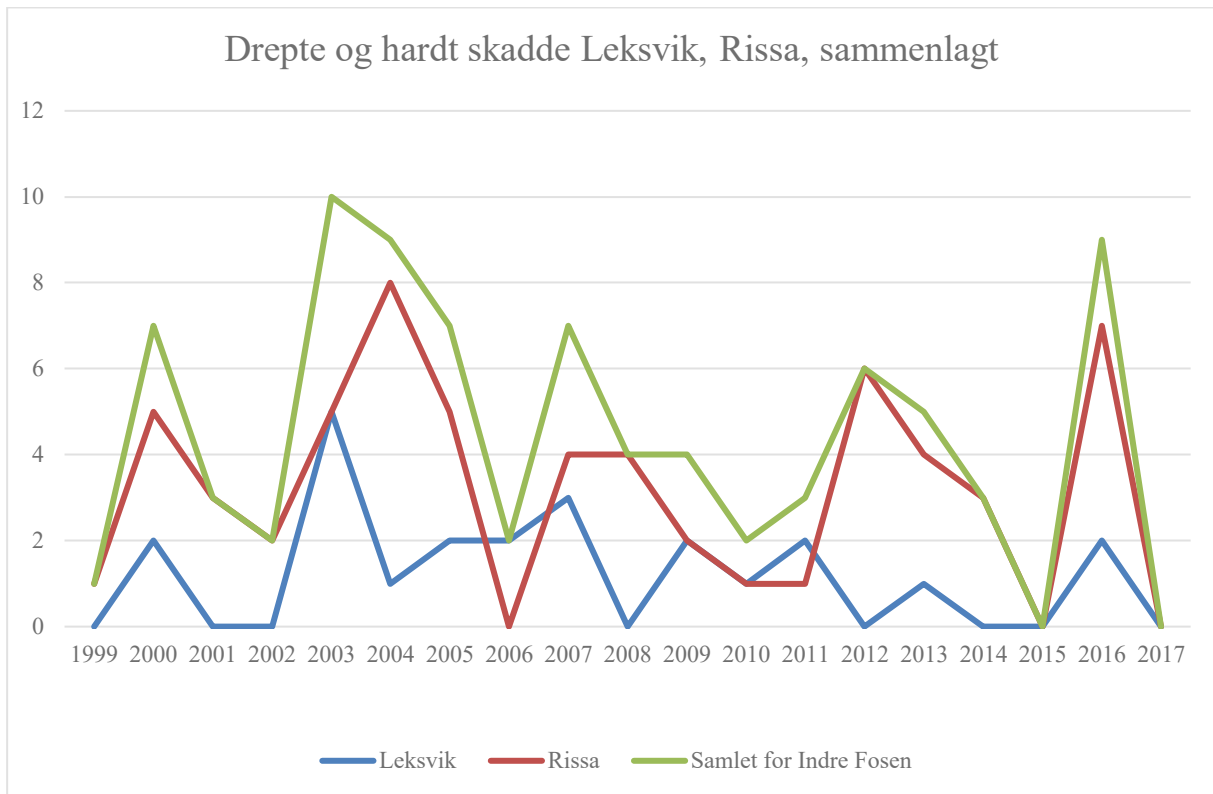
Tabellen over forteller oss at det i løpet av de siste 18 årene har omkommet 21 personer, og at 339 personer har blitt skadet i trafikkulykker i Indre Fosen. Hovedtrekkene viser at det er en nedadgående trend i antall ulykker fra 2000 og frem til i dag, samtidig som det også har vært jevnt over færre drepte og skadde i trafikken de siste årene enn på tidlig 2000-tallet.

Dataene for grafen under er hentet fra SSBs tabell 12044: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter politidistrikt (K) 1999-2018, og statistikkvariablene som ble brukt var “Ulykker”, “Drepte”, “Hardt skadde” og “Lettere skadde”, deretter ble «Leksvik» og «Rissa» brukt under fanen region/kommuner, samt årstall. Dataene ble samlet inn i Excel som overførte de til anbefalte diagrammer for å bedre kunne sammenligne funnene.

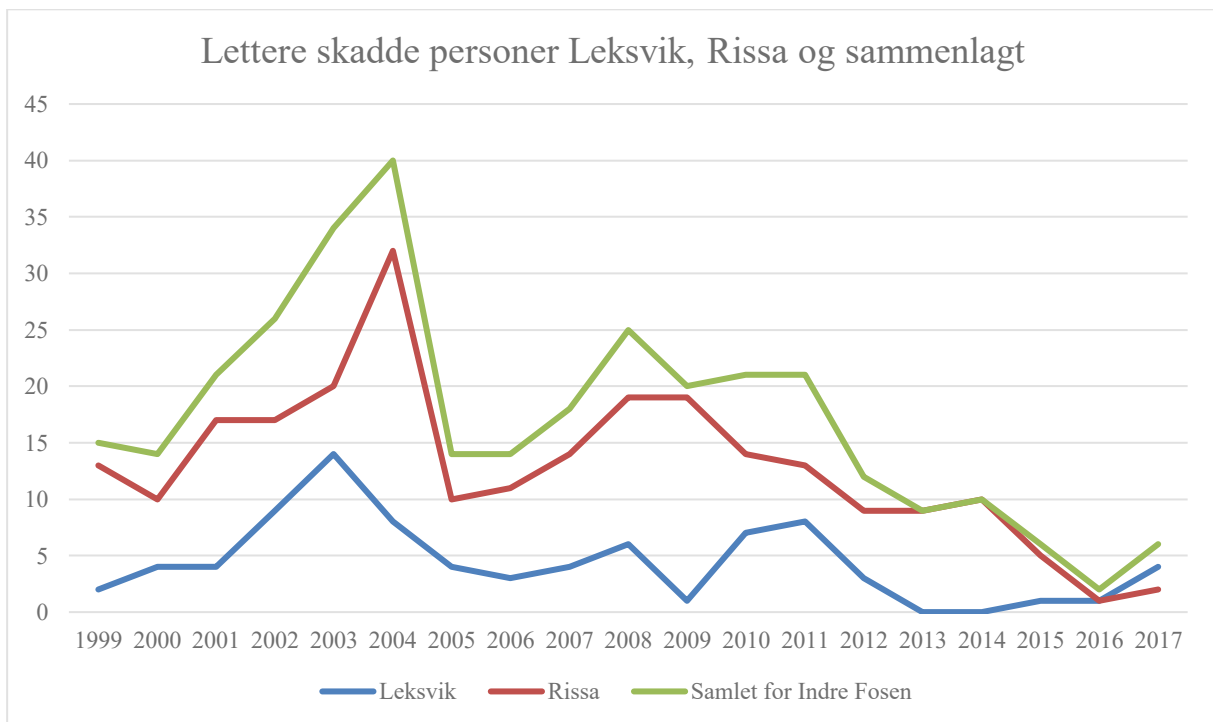


Tabellen viser antall personskadeulykker for Leksvik kommune, Rissa kommune og sammenlagte tall for de to kommunene som i dag utgjør Indre Fosen kommune. Antall personskadeulykker samlet for Indre Fosen har jevnt over steget mellom 1999 og frem til 2008. Etter 2008 ser vi en nedadgående trend frem til 2016, mens det i 2017 skjedde flere ulykker enn de to foregående årene.

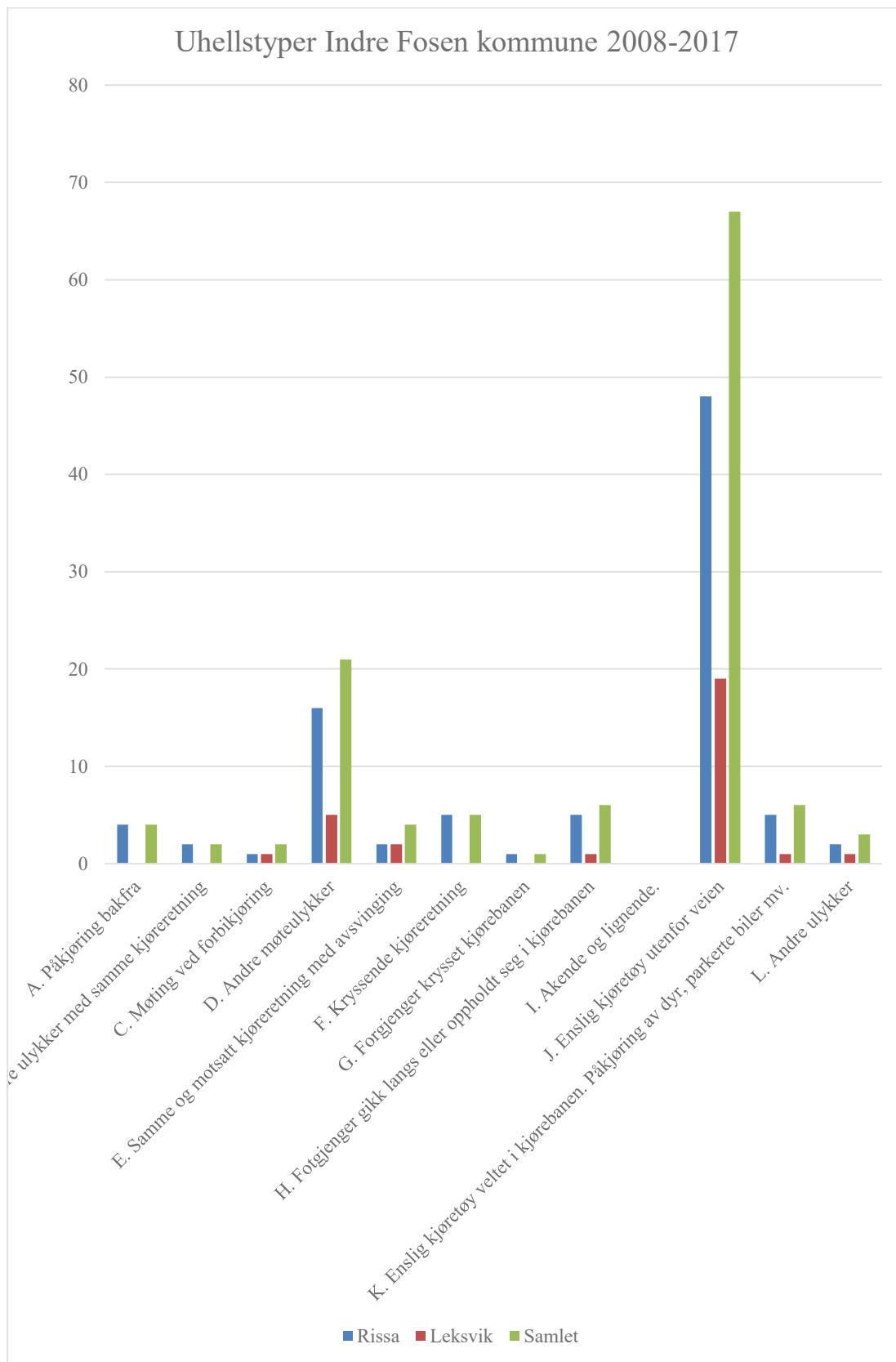
Ser vi på antallet drepte og hardt skadde har det fra 2003 vært en gradvis reduksjon, frem til det toppet seg igjen i 2016.



Antallet lettere skadde personer har holdt seg på et jevnt over lavere nivå siden toppen i 2004, det ses allikevel en svak oppgang fra 2016 til 2017.



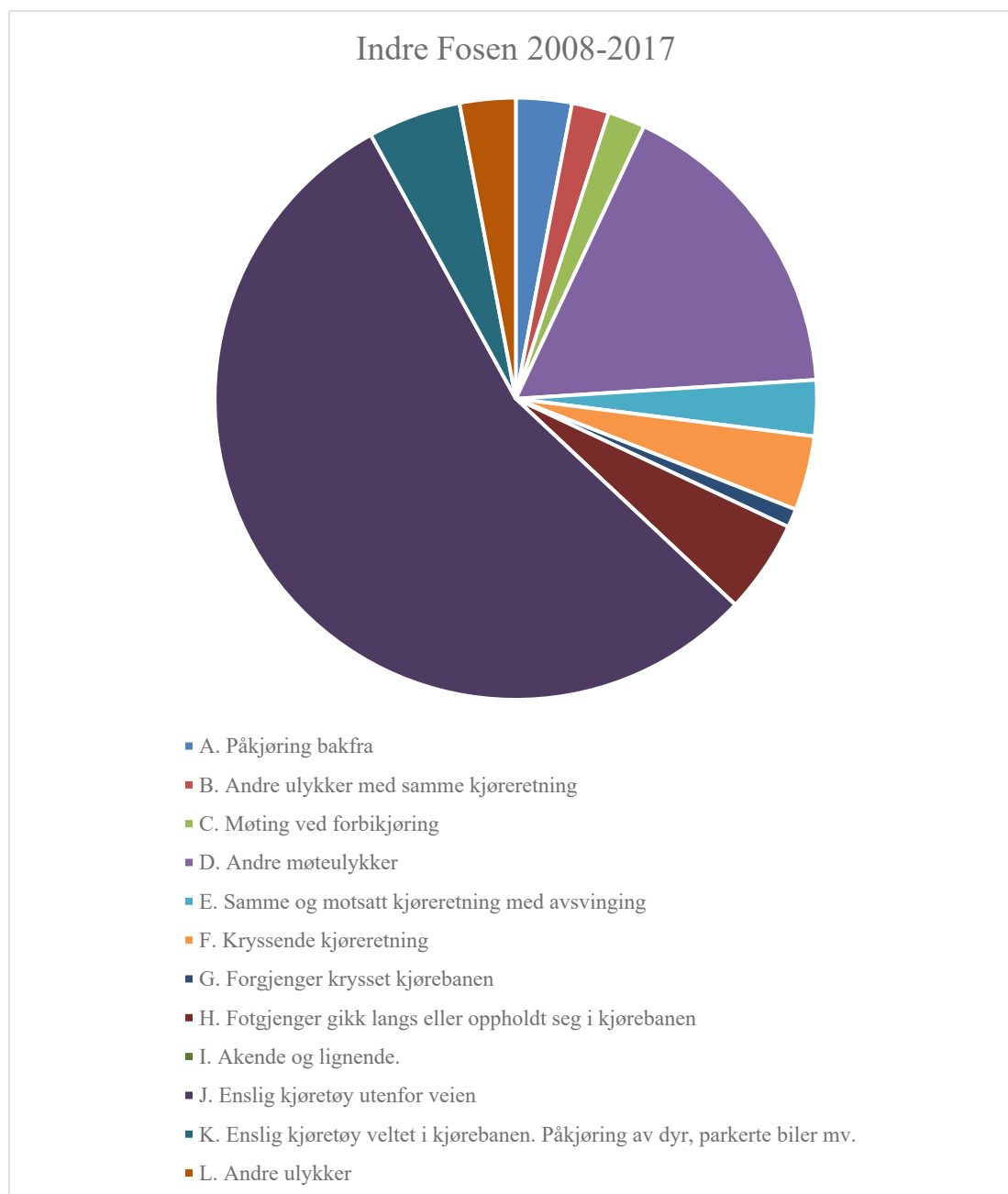
Utforkjøringsulykker er den mest dominerende ulykkestypen i Indre Fosen.



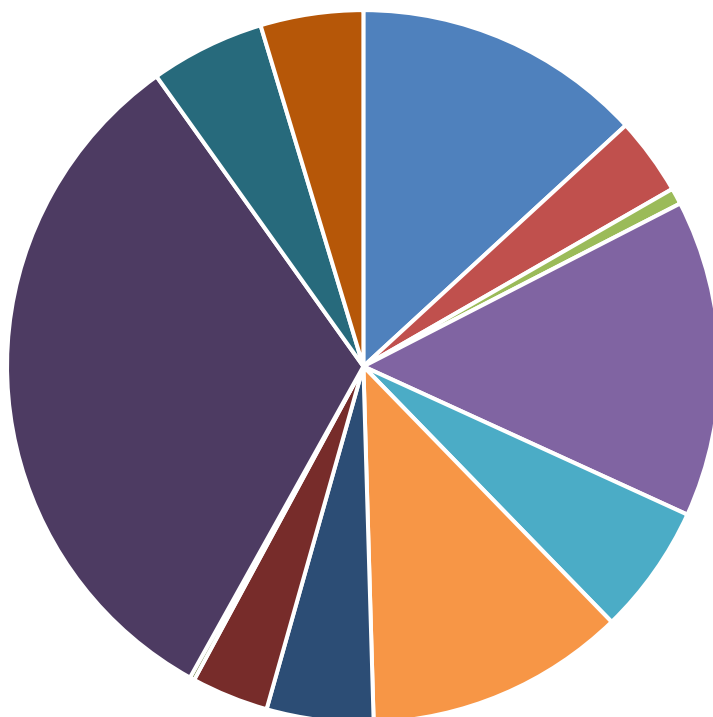
Indre Fosen kommune har opparbeidet en del statistikk over viltpåkjørsler, dette kan hentes ut på forespørsel.

Ulykketypene: Indre Fosen kommune sammenlignet med Trøndelag fylkeskommune:

Sammenligner vi Indre Fosen kommune med Trøndelag fylkeskommune ser vi at det både i kommunen og i fylket er flest utforkjøringsulykker og nest flest «andre møteulykker». Selv om kategoriene «enslig kjøretøy utenfor veien» og «andre møteulykker» er de to største ulykkeskategoriene både i kommunen og i fylket, er andelen av disse langt større i Indre Fosen enn i Trøndelag generelt. Kategorien med størst forskjeller mellom Indre Fosen og Trøndelag er «påkjøring bakfra» som skjer i mye større grad på fylkesbasis enn i kommunen, her er trolig byen Trondheim en faktor som drar fylkesgjennomsnittet opp. Indre Fosen kommune skiller seg litt fra resten av fylket ved at det er 2 % flere ulykker knyttet til «fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanelen», som kan skyldes at det er flere som går langs veier uten egne fortau eller gang- og sykkelveier på landsbygda enn i mer tettbygde strøk og byer.

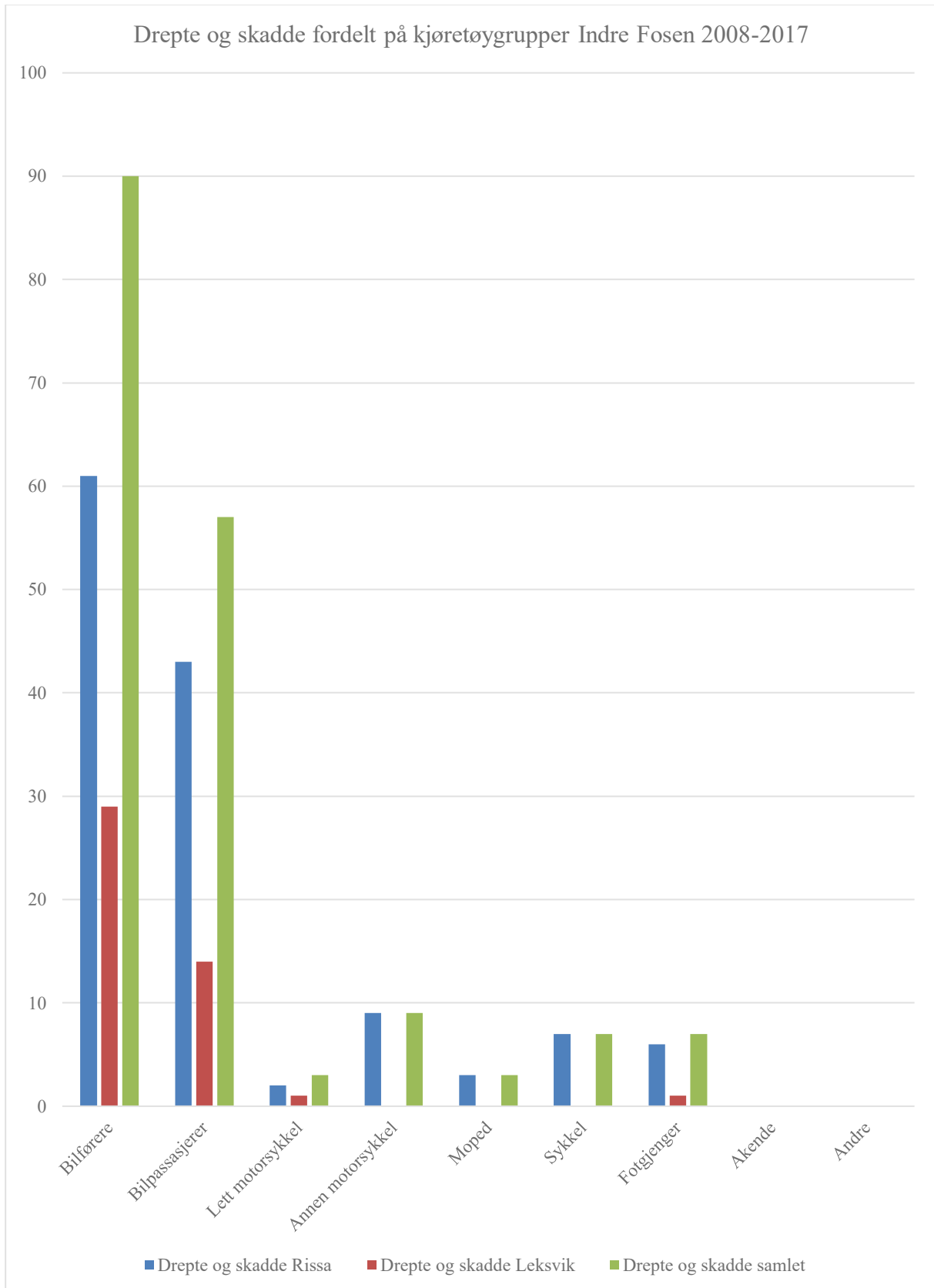


Trøndelag 2008-2017

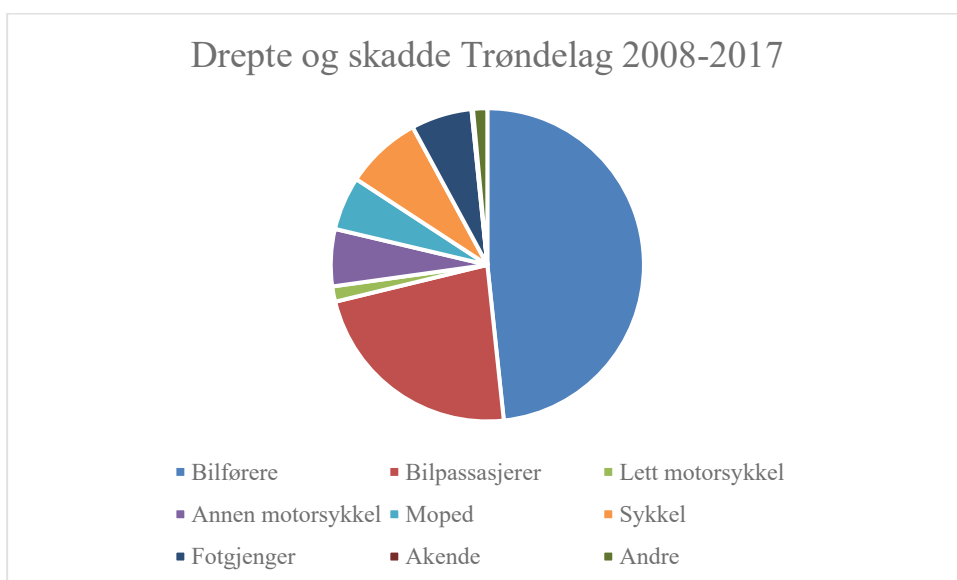
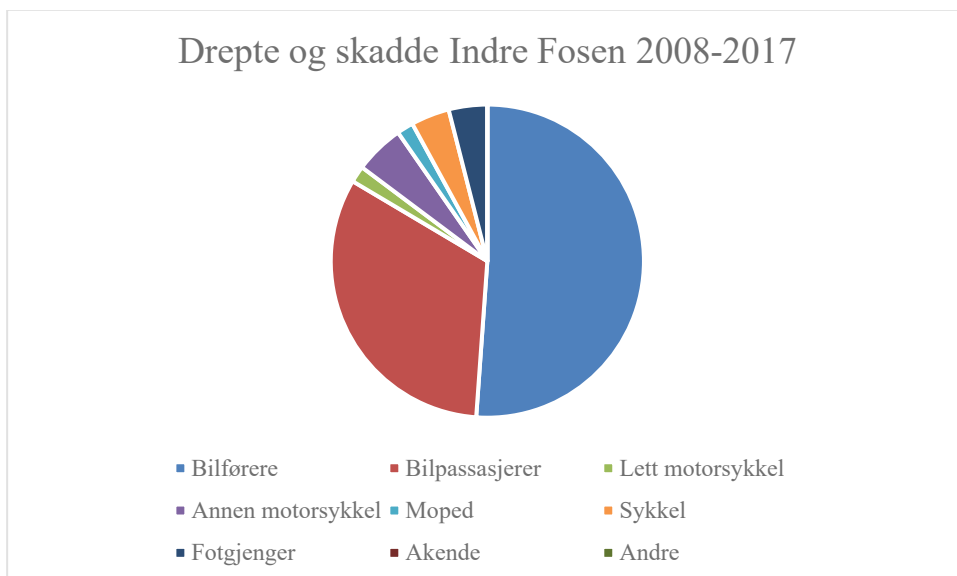


- A. Påkjøring bakfra
- B. Andre ulykker med samme kjøreretning
- C. Møting ved forbikjøring
- D. Andre møteulykker
- E. Samme og motsatt kjøreretning med avsvinging
- F. Kryssende kjøreretning
- G. Forgjenger krysset kjørebanelen
- H. Fotgjenger gikk langs eller oppholdt seg i kjørebanelen
- I. Akende og lignende.
- J. Enslig kjøretøy utenfor veien
- K. Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen. Påkjøring av dyr, parkerte biler mv.
- L. Andre ulykker

Det er flest ulykker med bil i Indre Fosen kommune.



I Indre Fosen som i resten av Trøndelag, er det flest ulykker med bil, altså ulykker med bilførere og bilpassasjerer.



7.1.2 Oppsummering

Som vi ser av statistikken ovenfor virker det som om vi er inne i en forholdsvis god periode når det kommer til antallet trafikkulykker. Antallet ulykker med drepte/hardt skadde har i løpet av de siste 20 årene hatt store svingninger og antallet lettere skadde har gått kraftig ned de siste 10 årene.

Ut fra statistikken som sier at det er flest ulykker med bil i kommunen får vi en indikasjon på at vi bør jobbe mest med adferdsrettede tiltak mot bilister, men også noe opp mot motorsyklister og andre trafikanter.

7.2 Forebyggende tiltak

7.2.1 Opplæringstiltak

For å kunne jobbe målrettet og bevisst mot å bli sertifisert som trafikksikker kommune må vi først vite hvilke krav som stilles til ordningen i dag. Trygg Trafikk har utarbeidet sjekklister for alle sektorer som samsvarer med tabellen under. Disse skal fungere som sjekklister for dem det gjelder, og hver enhet er ansvarlige for å gjennomføre de tiltakene som er listet opp.

For å se hvorvidt Indre Fosen kommune kan bli sertifisert som «Trafikksikker kommune» ble det bestemt at en større kartlegging skal tas i etterkant av ny, vedtatt trafikksikkerhetsplan. Dette ble bestemt av Trafikkfaglig råd i september 2019. I gamle Rissa kommunes trafikksikkerhetsplan fantes det et tilsvarende kartleggingsarbeid, men på grunn av at dataene ble samlet inn i 2014/2015 ble det besluttet å ta de ut. Dette fordi de ikke ville gi et representativt bilde på hvordan situasjonen faktisk er i dag. I tillegg fantes det ikke noe tilsvarende datagrunnlag fra Leksvik kommune. En slik kartlegging er omfattende og krever mye jobb, og i prosessen ble det bestemt at arbeidet med å få ferdig en felles trafikksikkerhetsplan for Indre Fosen kommune var viktigere enn å starte med kartleggingsarbeidet underveis.

Dette arbeidet vil derfor skje som en oppfølgingsprosess til trafikksikkerhetsplanen, hvor hensikten er å se i hvilken grad eller ikke vi som kommune oppfyller kravene som Trafikksikker kommune. Kartleggingen av hver enkelt skole, barnehage, og sektorer blir administrasjonens oppfølgingsarbeid til planen. Denne kartleggingen vil gå nærmere inn på om hvorvidt hver enkelt følger kriteriene gitt fra Trygg Trafikk. I oversikten etter kartleggingen vil da kommunen ha et bilde på hva som er innført og se hvilke punkter som trengs videre oppfølging og arbeid for forbedring. De punktene som ikke kan krysses av ved undersøkelsen, er de som det må jobbes aktivt med fremover for å kunne oppfylle kravene på sikt. En oppdatert oversikt over hver enkelt enhet vil bli lagt til i en revidert utgave av trafikksikkerhetsplanen samtidig som handlingsdelen er opp til årlig revisjon.

| Enhet/ansvarlig | Tiltak |
|-----------------|--|
| Barnehagene | <ul style="list-style-type: none">• Barnehagens trafikkopplæring integreres som en del av omsorgs- og opplæringsarbeidet og nedfelles i barnehagens årsplan.• Barnehagen stiller krav til busselskap og drosjer om belter og trafikksikker atferd ved kjøp av transporttjenester.• Barnehagens ansatte kjenner rutiner for håndtering av uforutsette faresituasjoner og hendelser på turer.• Barnehagen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, med bil eller kollektivtransport. • Barna lærer trafikkregler for fotgjengere.• Barna lærer om bruk av sansene sine i trafikken.• Barna lærer om bruk av bilbelte, sykkelhjelm og refleks. • Barnehagen har rutiner for å ivareta barnas sikkerhet ved barnehagens parkeringsplass og port. Disse |

| | |
|-----------------|--|
| | <p>gjennomgås årlig med foreldre og ansatte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barnehagen påvirker foreldrene til å sikre barna på vei til og fra barnehagen. • Trafikksikkerhet og trafikkopplæring er et årlig tema på foreldremøter. |
| Skolene | <ul style="list-style-type: none"> • Skolen gir, i samarbeid med FAU, anbefalinger til foresatte om sykling til skolen. • Skolen har utarbeidet rutiner for å ivareta sikkerheten på turer til fots, på sykkel, i bil og med kollektivtransport i skolens regi. • Skolen har gode rutiner for at planene blir fulgt av de ansatte. • Skolen har integrert trafikkopplæring i lokal læreplan/årsplan i tråd med Kunnskapsløftets kompetansemål. • Skolens læreplan for trafikk er årlig tema på foreldremøte. • Foreldre blir involvert i skolens trafikksikkerhetssamarbeid for eksempel gjennom Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU). |
| Kommunalteknikk | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen har utarbeidet prioritierungsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei. • Kommunen har utarbeidet prioritierungsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesvei og riksvei. • Kommunen har rutiner for å søke fylkeskommunale midler til fysiske trafikksikkerhetstiltak. • Kommunen har rutiner for rydding av snø og vegetasjon på skoleveier. • Kommunen har rutiner for å kvalitetssikre trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet i kommunen. • Kommunen har utarbeidet rutiner for håndtering av innspill på trafikksikkerhetstiltak fra andre etater, organisasjoner og publikum. • Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges for alle nye byggeområder ved utarbeidelse av kommuneplanens arealdel. • Trafikksikkerhet skal vurderes og vektlegges ved behandling av reguleringsplaner. |

| | |
|-------------------|---|
| Kulturavdelingen | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen stimulerer frivillige lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for sikker transport innenfor egen virksomhet. |
| Kommuneoverlegen | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunelegen er kjent med kommunens trafiksikkerhetsarbeid. • Kommunelegen medvirker til at kommunens fastleger har tilstrekkelig kjennskap til vegtrafikklovens § 34 og hvordan denne kan anvendes for å redusere risiko for trafikkulykke. |
| Helsestasjonene | <ul style="list-style-type: none"> • Helsestasjonene har utarbeidet dokumentasjon for når og hvordan trafiksikkerhet integreres i møte med foreldre og barn. |
| Kommunens ledelse | <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen har forankret ansvar for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og rådmann. Delansvar kan ligge hos den enkelte etatsleder. • Kommunen har et utvalg med ansvar for trafiksikkerhet. • Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester. • Trafiksikkerhet er et årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU). • Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker og trafikkuhell (materiellskader) i kommunen. • Trafiksikkerhet er en del av kommunens folkehelsearbeid. • Kommunen har en trafiksikkerhetsplan. Planen har rullerings- og rapporteringsrutiner. Planen ivaretar både trafikantrettede og fysiske tiltak. • Kommunen har et godt system for å behandle søknader om skyss pga. særlig farlig skolevei. • Kommunen har oppfylt kravene for den enkelte sektor. |

7.2.2 Kampanjer

Indre Fosen kommune må gripe muligheten til å påvirke trafikanter og deres atferd for å øke bevisstgjøringen rundt trafiksikkerhet. Kommunen vil hovedsakelig fokusere på tiltak knyttet til barnehager og grunnskoler, men skal også ha kampanjer rettet mot voksne. Det må tilrettelegges for opplysninger om trafiksikkerhetsarbeid i alle kommunens sektorer. Med dette som utgangspunkt kan kommunen komme nærmere målet om null drepte i trafikken. Det finnes mange aktører som jobber

med kampanjer knyttet til trafikksikkerhet. De ulike aktørene har forskjellige roller i trafikksikkerhetsarbeidet, men er alle viktige for å bedre den felles forståelsen om at fokus på trafikksikkerhet er viktig. Samarbeid med aktører som Trygg Trafikk, politi og lokale lag og foreninger er avgjørende for å skape gode holdninger rundt trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk

Trygg Trafikk jobber med tre arbeidsområder: trafikksikker oppvekst, ansvarlige trafikanter og trafikksikkerhet som samfunnsansvar. Organisasjonen kjører kampanjer hvor man kan oppnå sertifisering som «trafikksikker barnehage», «trafikksikker skole» og «trafikksikker kommune» som bidrar til økt fokus på trafikksikkerhetsarbeidet. I tillegg finnes det blant annet læreplaner, kurs, undervisningsmaterieell som kan brukes aktivt for å fremme trafikksikkerhetstiltak. Det jobbes for å sikre barn i bil, og for å sørge for trafikksikre skoleveier og de bidrar til å implementere trafikksikring i alle områder av kommunen. Trygg Trafikk har også kjørt kampanjer knyttet til refleksbruk og de vant priser for kampanjen «Noen kamper er verdt å ta» som fokuserte på sikring av barn i bil, og bakovervendt til minst fire år. Trygg Trafikk kan også være behjelpelige ved revidering av trafikksikkerhetsplaner og tiltak i kommunene.

Statens Vegvesen

Statens Vegvesen fører også store trafikksikkerhetskampanjer for å fremme viktige områder i trafikksikkerhetsarbeidet. De har blant annet ført kampanjer som «Husk bilbelte», «Del veien», «Ungdom og fart», «Fart går også i arv», «Hvilken side av fartsgrensen er du på?», «Oppmerksomhet» og «Stopp og sov». På Facebook har det også sirkulert en kampanje om refleksbruk hvor budskapet er at «Jeg ønsker aldri å treffe deg, men jeg ønsker å se deg».

Politiet

Politiets oppgaver går ut på å være behjelpelige med opplysning, kontroll og overvåking av trafikken. Det er ønskelig at de skal delta på besøk i skoler og barnehager, og gjerne også på trafikale grunnkurs dersom de har anledning. De har et stort ansvar for å ivareta trafikksikkerheten gjennom for eksempel å foreta trafikkontroller ved og rundt skolene, utrykning ved trafikkulykker og gjennom patruljering og generell overvåking av trafikken. De er også velkomne til å delta på møter i Trafikkfaglig råd etter behov.

Lokale lag og foreninger

Lokale lag og foreninger har stor påvirkningskraft når det kommer til holdninger i trafikken. De kjører sommer som vinter til og fra treninger, kamper, øvelser osv. Det er viktig at de oppfordrer sine medlemmer til å være gode forbilder i trafikken, kjøre trygt og etter trafikkreglene. Idrettslag, lag og foreninger har en viktig plass i det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet i lokalmiljøet.

Gjennom et aktivt samarbeid med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og lokale lag og foreninger kan kommunen arbeide for å bedre trafikksikkerheten. Innbyggerne må bevisstgjøres og ta ansvar for egne handlinger samtidig som det er viktig å samarbeide i trafikken. Kommunen skal tilrettelegge for at kampanjer og opplysninger om trafikksikkerhet kommer ut til flest mulig gjennom sine plattformer, og i tillegg skal det tenkes på trafikksikkerhet i alle daglige gjøremål. Trafikken er som et målspill: *Sammen når vi målet.*

8 Handlingsdel og prioriteringsliste

8.1 Handlingsdel

Kapitlet er delt opp i to hovedbolker.

- Handlingsdel i prioritert rekkefølge for kommunens egne tiltak
- Kommunens prioriteringsliste for ønskede tiltak på fylkesveier

Tiltak på de kommunale vegene må kommunen sette av penger til i økonomi- og handlingsplanen som vedtas hvert år i kommunestyret. Tiltak på fylkesvegnett er det fylkeskommunen, som vegeier, som må sette av penger til å gjennomføre. Kommunens oppgave blir å forsøke å få tiltak fra denne trafikksikkerhetsplanens prioriteringsliste inn i fylkeskommunens planer og budsjetter. I enkelttilfeller kan kommunen velge å finansiere planlegging og/eller utbygging av tiltak på fylkesveier, dette krever i så fall tillatelse fra fylkeskommunen.

Rekkefølgen er prioritert ut fra kriterier om tryggere skolevei, tilgang på midler for gjennomføring og muligheter for søknad om støtte fra fylkeskommunen. Grovt anslått kostnad består av summen det anslås å koste for å utføre de fysiske tiltakene som er beskrevet. Kostnader knyttet til planlegging av større tiltak kommer i tillegg til grovt anslått kostnad dersom ikke annet er spesifisert.

Grunnet planens fokus på tilrettelegging for myke trafikanter og trygg skolevei, ligger det flere gang- og sykkelvegtiltak i handlingsdelen, både i forbindelse med kommunale veier og fylkesveier. I listene under er begrepet g/s-veg benyttet konsekvent om disse tiltakene. TFR ønsker at man ved planlegging av nye g/s-veier ser på muligheten for å velge løsninger som ikke nødvendigvis oppfyller dagens krav til g/s-veier, men som allikevel medfører god tilrettelegging for og større trafikksikkerhet for myke trafikanter. Dersom vi på strekninger hvor det ikke er nødvendig med full g/s-veg-standard, kan velge andre løsninger, kan vi trolig få flere meter med tilrettelagt løsning for myke trafikanter.

Handlingsdelen er primært en synliggjøring av vedtatt prioritering av oppgaver. Summene som presenteres er et anslag på kostnader basert på foreløpige beregninger. Det tas forbehold om at det må vedtas tilstrekkelig ramme i budsjettet for å gjennomføre alle prioriterte tiltak innenfor foreslåtte tidsplan.

Fysiske tiltak – investeringsmidler

| | Utfordring/behov | Tiltak | År 1 | År 2 | År 3 | Langsiktige behov |
|---|--|---|---------|------|------|-------------------|
| 1 | Karetveien, fortau v/ Vinnan. Den krappe svingen ved Vinnan er trafikkfarlig, mange nestenulykker pga. uoversiktighet. | Kv1320 Karetveien, fortau GANGVEI ved Vinnan Kv1320 hp1 m533 – hp1 m690 Ca. 150m med fortau ønskes (fra Steinveien til Vinnatrøveien). Gatelys og asfaltering. | 600 000 | | | |

| | | | | | | |
|---|---|--|---------------|--|--|--|
| | | Bytte av kummer og overvannsrør. | | | | |
| 2 | Øvlandsveien; Økende trafikk til/fra hyttebebyggelse, større landbruksmaskiner og tungtransport. Lite hensyn til fartsgrense (30 km/t). Også utfordrende på vinterstid, hvor snøen blir lagt igjen på tunet v/brøyting. | Omlagging av veg utenom gårdstun – Øvlandsveien KV5400 HPI m578 | 1 200 000 | | | |
| 3 | Gatelys i Havna, Vanvikan og Sentrum Leksvik. Mange lyspkt virker ikke i dag, kan oppstå trafikkfarlige situasjoner og det er også jordfeil mellom flere av lysmastene. | Må byttes til nye armaturer m/LED her. De nåværende lyskildene produseres ikke lenger. | 600 000 | | | |
| 4 | Trafikksikkerhetstiltak Bjørganveien Kv1020 og Vanvikveien. Fartsreducerende tiltak ønskes. | Forslag: 6 stk fartshumper til sammen | 200 000 | | | |
| 5 | Tiltak for å bedre trafikksikkerhets situasjonen ved Stadsbygd skole, samfunnshus og idrettsanlegg. | <ul style="list-style-type: none"> • Flytte renovasjonskontainerne ut av skolegården • Opparbeidelse på vestsiden av skolebygget til varelevering • Gangveg fra avkjørsel fra fv. | Ikke beregnet | | | |

| | | | | | | |
|----|--|---|---------------|---------------|--|--|
| | | <p>201 til idrettshall + p-plasser på nordenden av idrettsbanen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny parkeringsplass sør for skolebygget | | | | |
| 6 | <p>Frengsveien KV 1750 HP1 m1. Bussene må bruke vegbanen når de snur her</p> | <p>Tilrettelegge for sving for buss ved avkjøring til Frengsveien,</p> | 250 000 | | | |
| 7 | <p>Fartsreducerende tiltak Årnseth.</p> | <p>Fartsputer i Årnsetveien/Ytre Ringvei (kv5900/kv5000). Fartsputer pga. bussutfordringer ved glatt føre og humper. Fartshumper i Åsveien (kv6000).</p> | Ikke beregnet | | | |
| 8 | <p>Flere gråsonereale ved avkjøring til Fosen Folkehøgskole, og området ved gamle Åsly skole. Biler må kjøre inn på g/s-veg, og utydelige overganger mellom areal for myke og harde trafikanter.</p> | <p>Rette opp avkjørselen slik at den står vinkelrett på fylkesvegen. Rette opp avkjøring fra fv 718 til Fosen folkehøgskole, KV4100 Hp1 m16</p> <p>Bedre skille mellom areal for gående/syklende og kjørende ved avkjøring fra fv 718 til Fosen Folkehøgskole, og området ved gamle Åsly skole.</p> | 400 000 | | | |
| 9 | <p>Tiltak rundt levering og henting av skolebarn ved Vanvikan skole og Vanvikanhallen</p> | <p>Forslag om droppsone og korttidsparkering, + ev. endring av oppmerking ved samfunnshuset for å bedre buss-situasjonen.</p> | | Ikke beregnet | | |
| 10 | <p>Prangveien, mellom sykehjemmet og butikken i Råkvåg. Rundkjøringen er for trang for</p> | <p>Utvide rundkjøring</p> | | 400 000 | | |

| | | | | | | |
|----|---|---|--|---------------|-----------|---------------|
| | bussene, de må rygge her. | | | | | |
| 11 | Trafikksikkerhet stiltak Rissa sentrum | Utrede behov for, og eventuelt etablere nye fotgjengeroverganger. Bytte gatebelysning. | | Ikke beregnet | | |
| 12 | Behov for gang- og sykkelveg langs Sagliveien, kv3700 HP1 m50 - HP1 m510 | | | | 3 000 000 | |
| 13 | Fortau eller gang- og sykkelveg langs Jonsbakken mellom fv. 718 og byggefeltet, KV 2605 HP1 m1 - HP1 m455 | | | | | 2 500 000 |
| 14 | Gang- og sykkelveg langs Halvardkleiva, KV2150 HP1 m10 - HP1 m248 | Tilrettelegge for myke trafikanter mellom fylkesvegen og skolen. | | | | 1 500 000 |
| 15 | KV5400 Øvlandsveien: Eksisterende avkjørsel langs FV720 ligger like ved en bekkedal som gjør avkjørselen uoversiktlig. I tillegg er fartsgrensen her 80 km/t. | Bytte ut vikepliktskilt ved fylkesveien til stoppskilt og redusere hastigheten, ELLER Flytte avkjørsel til fylkesveien lengre vest (mot forsamlingshuset). Avkjørselen ligger i dag ved FV720 hp2 m4887. Ønskes flyttet til ca. FV720 hp2 m5097. | | | | Ikke beregnet |
| 16 | Farlige situasjoner for myke trafikanter, Årnseth | Etablere nytt fortau | | | | Ikke beregnet |

Fysiske tiltak - driftsbudsjett

| Utfordring/behov | Tiltak | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|------------------|--------|------|------|------|------|
|------------------|--------|------|------|------|------|

| | | | | | |
|---|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Defekte (og manglende) gatelys og strømlinjer | Bytte pærer, ev. armaturer + strømlinjer | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 |
| Sikring av utsatte krysningspunkt | Opphøyde krysningspunkt ev. oppmerking av gangfelt. Belysning. Mer skilting | Etter behov | Etter behov | Etter behov | Etter behov |
| Generell utbedring av hull og sprekker i vei | Reasfaltering | 250 000 | 250 000 | 250 000 | 250 000 |
| Effektivt vinterveivedlikehold | Brøyting og strøing | 8 000 000 | 8 000 000 | 8 000 000 | 8 000 000 |
| Sommervedlikehold | Høvling, grøfterens, bytte av stikkrenner, støvdemping, flomsikring | 1 000 000 | 1 000 000 | 1 000 000 | 1 000 000 |

Organisatoriske tiltak

| Utfordring/behov | Tiltak | Oppstart |
|---|---|----------|
| Tverrfaglig arbeidsgruppe innen trafikksikkerhet. | Gjennomføre workshop i Utvalg for samfunnsutvikling og forvaltning i samarbeid med politi, veimyndighet, oppvekst og helsevesen i løpet av året | 2025 |
| Bli trafikksikker kommune | Gjøre nødvendige tiltak i organisasjonen for å komme i mål med sertifiseringen | 2025 |
| | | |

Holdningsskapende tiltak

| Utfordring/behov | Tiltak | Oppstart |
|---------------------------------|---|----------|
| Trær og busker som hindrer sikt | Informasjonskampanjer om kravene til sikt for private grunneiere langs kommunal vei/utkjørsler. | 2024 |

| | | |
|--|---|------|
| | Publisert på kommunens hjemmeside | |
| Aktuelle tema: <ul style="list-style-type: none"> - Ruskjøring - Mobilbruk - Økt bruk av bilbelte - Bruk av sykkellys - Bruk av reflekser - Økt hjelmbruk | Bruk av kommunens informasjonskanaler for å spre informasjon om trafiksikkerhet. Involvering av andre kommunale enheter | 2025 |
| Riktig sikring av barn i bil | Informasjon fra helsestasjoner | |

8.2 Prioriteringsliste fylkesveier

| Fysiske tiltak på fylkesveger | | | | |
|--|---|------------------------------|------------------------|---|
| Gang- og sykkelvegtiltak - listet opp i prioritert rekkefølge | | | | |
| Nr | Tiltak | Grovt anslått kostnad | Ansvarlig | Kommentar |
| 1 | Etablere hensiktsmessige g/s-veger eller stier i 4 km omkrets rundt skolene | Ikke beregnet | Plan og fylkeskommunen | Se «Retningslinjer for skoleskyss, Indre Fosen kommune» punkt om strekninger som er definert som særlig farlig eller vanskelig skolevei. |
| 2 | Etablere hensiktsmessige g/s-veger eller stier langs veistrekninger som er populære for gående og syklende. | Ikke beregnet | Plan og fylkeskommunen | |
| 3 | G/s-veg langs Haltveien FV6390 HP52 m1521 - HP52 m793 | 5 000 000 | Fylkeskommunen | Mellom Kilenkrysset og Grønningsmarka. Mange barn i og under skolealder. Smal veg, mange store kjøretøy kjører her. Planlegging av tiltak igangsatt. Se i sammenheng med tiltak nr. 62. |

| | | | | |
|---|--|---------------|------------------------------------|---|
| | | | | Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 4 | Fv755: G/S-vei over/ved Krobrua Fra ca. fv755 hp7 m6716 til fv755 hp7 m6527 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Gangbru ved Krobrua og trafiksikkerhetstiltak for myke trafikanter som skal til og fra Kroa og Steinvegen. Mye trafikk som krysser broa, både biler, skoleelever og innbyggere ellers. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 5 | G/s-veg Klosterveien - Sund FV717 HP1 m10 - HP1 m1396 | 10 000 000 | Fylkeskommunen | Se i sammenheng med Sund/Bradden. |
| | - Gjennomgående løsning for myke trafikanter gjennom rundkjøringa på Sund, FV718/717 | 300 000 | Fylkeskommunen | Det er ikke tilrettelagt for at gående på trygg måte skal komme seg fra eksisterende G/S-veg langs 718 og over til Klosterveien. |
| 6 | G/s-veg Bøstadbakken-Føll FV718 HP1 m640 - HP10 m804 | 15 000 000 | Fylkeskommunen | Fra eksisterende g/s-veg til Føll kirke. G/s-veg bør i alle fall forlenges til forbi krysset på Leira. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 7 | G/S-veg langs Kjerkveien, fv 717 på Stadsbygd, HP2 m1155 – HP2 m1571 | 5 000 000 | Fylkeskommunen | Strekningen mellom avkjørsel Nyveien og avkjørsel Rørvikveien. |
| 8 | Sterkere belysning v/veikrysset ved Testmann | Ikke beregnet | Kommunalteknikk/ Fylkeskommunen | |
| 9 | Området ved Reins kloster og Reinsalen, FV717 HP1 m1396 - HP1 m2237 | | | Se i sammenheng med Sund/Bradden. |
| | - Planlegge ny veg Reinsgrenda - Sund | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | |
| | - Utbedre veien i Reinsalen. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | For smalt til at store biler kan møtes. |

| | | | | |
|----|---|---------------|----------------|---|
| | - G/S veg langs Reinsalen. | 4 000 000 | Fylkeskommunen | Vil redusere behov for skoleskyss. |
| | - Utbedre krysset Klosterveien/Langskårveien, FV 717/FV142 | 200 000 | Fylkeskommunen | Krysset er for trangt og helningen på vegen er problematisk. Busser må over i motsatt kjørebane når de skal svinge ned her, og det er dårlig sikt i retning Rein kirke. |
| | - Busslomme ved Rein, Rein kirke eller krysset Kvithyllveien/Fv717. | 350 000 | Fylkeskommunen | |
| | - Utredning og vurdering av trekkene i Reinsalleen for å redusere risiko for at mennesker og kjøretøy skal bli truffet av greiner som potensielt kan knekke og falle ned på bakken, FV 717 HP1 m1386 - FV717 HP1 m2357. | 100 000 | Fylkeskommunen | Ved sterk vind kan denne vegstrekningen i dag bli stengt pga fare for at greiner knekkes av. |
| | - Etablere en enklere, midlertidig sti mellom Skogly og gangfelt i Reinsalen. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Skogly barnehage benytter seg ofte av Reinsskogen og har meldt inn ønske om g/s-vei langs fylkesvegen. |
| 10 | Fv718 Hertug skules vei: gangfeltet som er plassert på veireferanse: hp1 m2548 bør flyttes lengre vest | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Gangfeltet bør flyttes for å unngå at myke trafikanter som kommer fra Rådhusveien og skal til ny Rema1000 eller nyetablert busslomme utenfor Rema1000 krysser veien vest for gangfeltet for å unngå omvei. Dagens løsning for sikker kryssing medfører omvei, som kan føre til at gående velger andre mer trafikkfarlige kryssningspunkt. |
| 11 | G/S-veg langs Kråkmovveien (FV6838) Mellom fv6838 hp1 m1 til hp1 m652 | 5 000 000 | Fylkeskommunen | Fra Vassverket og til Krabseth. Ca. 700 meter uoversiktlig veistrekning, benyttes som skolevei. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 12 | G/S-veg langs fv 717, Rørvikveien, HP2 m1584 - HP2 m6371 | 33 000 000 | Fylkeskommunen | Mellom Stadsbygd sentrum og bunnen av Vemundstadbakken. Se i sammenheng med veiutbedringer/veibredde. |

| | | | | |
|----|---|---------------|----------------|---|
| | | | | Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 13 | Fartshump/opphøyd gangfelt ved Rinnarn i Hasselvika Fv718 hp2 m5014 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Bedre trafikksikkerheten i fotgjengerovergangen som krysser Hasselvikveien (mellom Buveien og Sjursvikveien) |
| 14 | G/S-veg langs Sørfjordveien, fv 718 HP1 m41250 - HP2 m1648 | 14 000 000 | Fylkeskommunen | Mellom krysset fv718/fv133 og Fosshaugbrua. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 15 | Fv755: G/S-vei fra Vanvikan mot Leksvik, Fv755 hp10 m7467 – hp11 m344 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Fra eksisterende g/s-veg ved industriområde og til Lindgjerdet. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 16 | Fv755: G/S-vei fra Fredriksberg til Leksvik sentrum. Fra fv755 hp7 m4816 til fv755 hp7 m6527 | 12 000 000 | Fylkeskommunen | Fra Kv1175 Roliveien og til sentrum. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| | - Gangfelt i krysset mellom Fv6840 Håggåveien og ny g/s-veg. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | |
| 17 | G/S-veg langs Stjørnveien FV718 hp4 m9495 – hp4 m10947 (Fra gammel TS-plan: FV 718 HP1 m41236 - HP1 m39793) | 11 500 000 | Fylkeskommunen | Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 18 | G/S-veg langs Kjerkveien, fv 717 på Stadsbygd, HP1 m12733 - HP2 - m1568. | 11 500 000 | Fylkeskommunen | G/S-veg mellom rundkjøringa ved Stadsbygd kirke og Stadsbygd sentrum. Trafikksikker løsning for skoleelever. |
| 19 | G/S-veg langs Råkvågveien, fv 6362 HP1 m323 - HP1 m1177 | 6 500 000 | Fylkeskommunen | Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 20 | Merke opp gangfelt med skilt og oppmerking i vegbane ved Kleivaveien i Vanvikan Fv755 hp10 m9157 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Skape sammenheng mellom eksisterende gang- og sykkelvei på hver sin side av veien. |
| 21 | G/S-veg langs Hasselvikveien fra Sørvika til Hybo Fv718 hp2 m3465 – hp2 m4417 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | G/S-veg som slutter ved Hybo (fv718 hp2 m4423) forlenges til Sørvika. Ca. 1 km lang strekning. Vil redusere behov for skoleskyss. |

| | | | | |
|----|---|---------------|------------------------|--|
| 22 | G/S-veg langs Hasselvikveien fra Fagerdalen til Sørvika Fv718 hp2 m2968 – hp2 m3465 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Ca. 500 meter lang strekning. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 23 | G/S-veg langs Hasselvikveien fra Halvardkleiva til Hasselveien Fv718 hp2 m7018 – m7721 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Ca. 700 m lang strekning. Vil redusere behov for skoleskyss. |
| 24 | G/S-veg langs Johan Bojers vei, fv 717 HP1 m2432 – HP1 m 4094 | 14 000 000 | Fylkeskommunen | Strekningen Reinsalen – bunnen av Skardet. Se i sammenheng med Sund/Bradden. |
| 25 | G/S-veg over Fevågskardet FV718 HP1 m21452, tilrettelegge for gående og syklende | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Smalt og bratt, vanskelig å ferdes som myk trafikant her. Dette partiet oppleves som en psykisk barriere mellom Fevåg og Hasselvika. |
| 26 | G/S-veg langs fv. 140 Fevågsjøen, HP1 m1 - HP1 m895 | 6 300 000 | Fylkeskommunen | Denne strekningen er skoleveg for de som går til fv 718 for å ta bussen. I tillegg en mye benyttet strekning på fritida, pga. aktivitetsområde ved havna. |
| 27 | Fv755: g/s-veg og veibelysning på strekningen Nygården – Veistasjonen | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Leksvik. Populær strekning for fotgjengere, mange går «bygda rundt». |
| 28 | G/S-veg langs Holsundveien, fv. 6362 HP51 m400 - kv2370 HP1 m417 | 1 840 000 | Plan og fylkeskommunen | Fra eksisterende gangvei slutter (ved kv3825 Sjøgata) og frem til pv99564. |
| 29 | Gangfeltkryssing FV6836 ved Kalvtrøa Fv6836 hp1 m1913 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Er utredet av SVV 9/1-17 med avslag. Vurderes ved økning av trafikk, ny ÅDT. |
| 30 | Gangfeltkryssing over Myraveien Fv6836 hp1 m3277 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Mellom Myrabakkveien og Bjønnaveien. Spesifikt anbefales opphøyd gangfelt med intensivbelysning for å gjøre kjørende mer oppmerksomme på krysningspunktet. |
| 31 | G/S-veg fra Kilen til Grønningsveien langs Ytre Haltvei, PV4990 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Vil redusere behov for skoleskyss. |

| | | | | |
|----|--|---------------|----------------|---|
| 32 | G/S-veg langs Grønningsveien fv 717, HP1 m10128 - HP1 m10394, mellom Brørskiftveien og Ytre Haltvei. | 2 100 000 | Fylkeskommunen | Vil redusere behov for skoleskys. |
| 33 | G/S-veg langs Johan Bojers veg, fv 717 HP1 m4094 – HP 1 m1 | 24 000 000 | Fylkeskommunen | Strekningen bunnen av Skardet til Bradden. Se i sammenheng med Sund-Bradden. |
| 34 | G/S-veg Rørvikveien (fv 717) HP2 m8472 - HP2 m5845 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Ca. 3 km sti eller G/S-veg langs sjøen fra Rørvik ferjeleie til Trongveien (Stadsbygd). Ses i sammenheng med eventuelle veiutbedringer. |
| 35 | G/S-veg Rørvikveien (fv715) FV715 hp4 m10 – hp4 m3003 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | For at beboere øst for ferjeleiet skal kunne ta seg til ferja uten bruk av bil. Både langs fylkesveien og langs oppstillingsplassene nede på ferjeleie. |

Tiltak knyttet til kollektivtransport - ikke listet opp i prioritert rekkefølge

| Tiltak | Grovt anslått kostnad | Ansvarlig | Kommentar |
|--|-----------------------|-----------------------------|--|
| Bussholdeplasser for skolebarn | Ikke beregnet | Kommunen/ Fylkeskommunen | |
| Snuplass/holdeplass for buss ved Buktaveien Fv715 hp6 m7411 | Ikke beregnet | Kommunen/ Fylkeskommunen | Bussen stopper i dag på motsatt side av FV715, barna må derfor krysse den sterkt trafikkerte veien for å ta bussen både til og fra skolen. Ønskelig med snuplass for buss på sørsiden av Skolaveien, ved krysset Skolaveien og Buktaveien. |
| Trafikknutepunkt hurtigbåtkai Vanvikan, bussholdeplass, parkering, gatetraffikk Havnegata: Kv1465 hp1 m92 | Ikke beregnet | Kommune/ Fylkeskommunen | Se i sammenheng med ny vgs. i Vanvikan. |
| Busslomme med busskur ved butikken i Fevåg | 600 000 | Fylkeskommunen | Bussen stopper i dag i kjørebanelen |

| | | | |
|---|---------------|------------------------|--|
| Fevågveien: Fv718 hp3 m2564 | | | for å slippe av og på busspassasjerer. |
| Bussavkjøringslomme i Skardet, fv. 717 | Fosenpakken | Fylkeskommunen | Buss slipper av passasjerer på "feil" side av vegen. Må stoppe i kjørebanelen. Vanskelig å ta av igjen for både buss og bilene bak som også må stoppe. Se i sammenheng med Sund/Bradden. |
| Utbedre busslomme på Leira slik at bussene kan kjøre av kjørebanelen og slippe av folk på busslomme i begge ruteretninger, FV718 HP1 m74. | 500 000 | Fylkeskommunen | I dag må busspassasjerer stå av og på i avkjørselen fra fv 718 til Leiraveien. Her er det svært ugunstige helningsforhold for av-og påstigning. |
| Opparbeide bussholdeplass ved Circle K i Rissa, v/rundkjøring FV 717/FV718. | 500 000 | Fylkeskommunen | Circle K fungerer i praksis som park & ride, men det er ikke tilrettelagt for av- og påstigning av buss her. |
| Tilrettelegge for av/påstigning buss i krysset Nordfjordveien/Råkvågveien/Holsundveien fv.133 Fv6362 hp51 m17 | 100 000 | Fylkeskommunen | |
| Busslomme på sørsiden av FV 718 i Rissa sentrum. | 700 000 | Fylkeskommunen | Det er opprettet en busslomme i sentrum utenfor nye Rema1000, nord for veien (Denne er plassert: Fv718 hp1 m2648), ønskes en busslomme plassert på motsatt side av veien også. |
| Busslomme langs FV 717 ved Stadsbygd Eldresenter Fv717 hp2 m1257 | 400 000 | Fylkeskommunen | |
| Busslomme ved Byfeltet i Fevåg, FV. 718 HP3 m4475 | 200 000 | Fylkeskommunen | |
| Etablere snuplass for buss på Bergmyran, fv. 720. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen og Plan | I dag må bussene rygge inn på privat gårdsveg når de skal snu. |
| Bussholdeplass langs fv. 133 Råkvågveien, HP1 m150 | 300 000 | Fylkeskommunen | Busspassasjerer fra boligfeltet ved |

| | | | |
|---|---------------|----------------|---|
| | | | Sagliveien må stå på buss i innersving ved Osaelvbrua slik det er i dag. Anlegge bussholdeplass på motsatt side av Mælan skoles bussholdeplass. |
| Utbedre busslommen på Vangen, fv. 718 hp800 m13051 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Ved utkjøring fra busslomme mot Rissa har bussjåførene lite eller ingen sikt mot høyre på gang- og sykkelvegen. |
| Tilrettelegge for snuing for buss i Fagerdalen, FV718, HP2 m2836 | 600 000 | Fylkeskommunen | Bussene må bruke vegbanen og rygge når de snur her. |
| TS-tiltak på busslomme «Tranghaugen», fv717, hp2 m5846 <ul style="list-style-type: none"> Gjerde/skille mellom bussholdeplassen og bekken som går ned under veien vest for busskuret (1-2m dypt hull som barna kan falle ned i) Belysning av busslomme Autovern mellom bussholdeplassen og veien Større busskur som har plass til alle skolebarna (2018: 10-15 barn som tar buss daglig). | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | |
| Trafikksikker løsning for skolevei til og fra bussholdeplass ved Aune i Dalbygda for skolebarna | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Krysset mellom fv755 Leksvikveien og fv6836 Dalbygdveien |
| Fv755 Leksvikskogen, hp7 m607: Busslomme nord for kv1265 Skjettendalsveien | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Busslomme må ha nok areal til at bussene klarer å ta av herfra når de skal videre nordover og det er glatt. Reduserer behov for taxi t/r bussen. |

| | | | |
|--|---------------|----------------|---|
| Fv755 Leksvikskogen, hp7 m2080: ventelomme på 3x2m | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | På motsatt side av pv1160 Heggbakkveien |
| Fv6834 Skjelbredveien, hp1 m1811: snuplass for buss | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Per i dag må bussene rygge inn på kv1415 Leirdalsveien for å snu, dette er uheldig pga. mye gangtrafikk |
| Busslomme ved busstoppet «Sløttet», fv 717, hp1 m8411 | 600 000 | Kommunen | Ved avkjørsel fra fv717 til pv6300 Øverskottveien |
| Etablere to fullverdige busslommer, en i hver retning ved ca. veireferanse: fv715 hp4 m449 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | I krysset ved Rørvik ferjeleie |

Diverse tiltak - ikke listet opp i prioritert rekkefølge

| Tiltak | Grovt anslått kostnad | Ansvarlig | Kommentar |
|---|-----------------------|----------------|---|
| Utbedring av krysset i Stadsbygd sentrum Fv6390 Teglverksveien/ Fv717 Kjerkeveien/ Fv717 Rørvikveien/ Pv4190 Trøaveien | 3 000 000 | Fylkeskommunen | Krysset er uoversiktlig da det kommer 4 veier inn mot krysset. I tillegg ligger det et gangfelt på skrå over krysset. Ønskelig med rundkjøring, forsterket belysning og gangfeltkryssinger over hver enkelt vei. Utfordringer: fart, skolevei, ferjetrafikk, nærbebyggelse o.l. |
| Fv6362 Råkvågveien, hp1 m3513: Redusere fartsgrensen forbi Fagerbakken barnehage i Råkvåg til 30/40 km/t. Etablere 1-2 stk fartshumper ved barnehagen for å sikre overholdelse av ny fartsgrense. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Område med mange myke trafikanter og lekeplass som også benyttes på fritiden. 50-sone per i dag, og mange kjører raskere enn dette. |
| Fv720 Verrabotnveien, hp6 m4355: Behov for autovern i sving mellom Sagen og Buenget | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Farlig sving uten rekkverk, havner rett i elva dersom kjøretøy sklir her. |

| | | | |
|--|---------------|------------------------|--|
| Slakkere sving ved Ramsvik kirke, fv6362 og flytte p-plass på samme side av vegen som kirka, HP1 m2573 | 7 000 000 | Plan og fylkeskommunen | Kombinert tiltak hvor man legger fylkesvegen lenger ut og flytter p-plass til kirka på samme side av fv. som kirka. |
| Haltveien FV6390 HP52 m1521 - HP52 m793 | 4 500 000 | Fylkeskommunen | Utbedre den smale veien mellom Kilen og Grønningsmarka. Se i sammenheng med punkt nr. 3 om g/s-vei. |
| Tiltak for å redusere rasfare i ofaret. | 6 000 000 | Fylkeskommunen | |
| Autovern, fv. 718 HP2 m3506 - HP2 m2411 | 880 000 | Fylkeskommunen | Mellom Rødsjø og Mælan |
| Utbedring av Skardet, FV717 HP1 m4946 - HP1 m5123 | Fosenpakken | Fylkeskommunen | Se i sammenheng med Sund/Bradden. |
| Utbedre krysset Kvidalsveien/Rørvikveien, fv195/fv717 | 500 000 | Fylkeskommunen | |
| Asfaltere Helsetveien FV 201 HP1 m3644 - HP1 m2924 | 620 000 | Fylkeskommunen | Grusdekket her er farlig for syklistene. |
| Utretting av svinger i ofaret FV718 HP1 m9200 - HP1 m112016 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen og Plan | |
| Utbedre sving langs fv717, HP2 m3046. | 500 000 | Fylkeskommunen | Sving mellom Breimyra og Håssåker. |
| Utbedring av Fevågskardet, FV718 HP1 m21452 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Vegen er for smal når store kjøretøy møtes. Utrygt å ferdes som myk trafikant her. Det er veldig bratt ned på den ene siden. |
| Utbedre krysset på Leira, FV718/FV715 | 6 000 000 | Fylkeskommunen | Dårlig sikt i krysset. Ønskelig med rundkjøring. |
| Omlegging av veg utenom gårdstun, Rotåsveien, FV151 HP1 m1733 | 1 700 000 | Fylkeskommunen | |
| Utretting av veg på et noe uoversiktlig punkt langs fv. 718 i Fevåg, HP1 m23735 | 500 000 | Fylkeskommunen | |
| Utbedre sving mellom Hassel og Hårberg, fv 718 HP2 m8538. | 2 000 000 | Fylkeskommunen | Uoversiktlig sving. |
| Generell oppgradering av vegstandard FV6370 Dørndalsveien | 10 000 000 | Fylkeskommunen | Dyrendahl. Står på SVVs tiltaksliste for 2018. |
| Risikovurdering av alle fylkesveger i kommunen, med påfølgende forslag til tiltak. | 150 000 | Plan | I samarbeid med Fylkeskommunen. |
| Intensivbelysning av gangfelt i Haltveien, fv 201, HP20. | 50 000 | Fylkeskommunen | |
| Gatebelysning langs Haltveien, HP52 m20 - HP52 m1521. | 300 000 | | |
| Total risikovurdering av trafikksituasjonen ved Flyta, FV720 hp2 m7469 | Ikke beregnet | Plan og fylkeskommunen | Gjennomføre en samlet risikovurdering for å identifisere relevante |

| | | | |
|--|---------------|------------------------|--|
| | | | tiltak når det gjelder følgende forhold: |
| - Veien i svingen flyttes mot nord (vekk fra gårdstun) slik at man retter opp svingen og får ned kurvaturen | | | Fartsgrense 60 km/t, ÅDT: 820 (tall fra 2018), det er i vegvesenets databaser registrert 2 bilulykker i svingen (1994 og 2014) |
| Veireferanse: fv720 hp2 m7439 | | | |
| - Trafikanter sikkerhet ved ferdsel langs fv. 720 gjennom svingen forbi Flyta | | | |
| - Egen sikkerhet for beboerne på gården Flyta | | | |
| - Miljøaspekter (støy, støv, snøbrøyting, innsyn) | | | |
| Belysning langs Holsundveien, fv. 133 HP1 m600 - kv2370 HP1 m372 | 240 000 | Plan og fylkeskommunen | |
| Støpe et rekkverk i sving langs fv. 715 ved Flyta for å sikre svingen, HP9 m7471. | 100 000 | Fylkeskommunen | Eksisterende rekkverk er for dårlig. |
| Drenering langs FV720 mellom hp2 m7607 – hp2 m7949 | 300 000 | Fylkeskommunen | Mellom Heimtun og avkjørsel til Sørbotnveien. Her er det ofte vann på veien, og det er stor risiko for vannplaning. |
| Drenering langs FV720 mellom hp2 m4892 – hp2 m5152 | 300 000 | Fylkeskommunen | Mellom forsamlingshuset og avkjørsel til Øvlandsveien. Her er det ofte vann på veien, og det er stor risiko for vannplaning. |
| Rekkverk i yttersving like før Råkvåg sentrum, FV 133 HP1 m3901 | 50 000 | Fylkeskommunen | |
| Vegbelysning på Skauga bru, FV718 HP1 m5893. | 30 000 | Fylkeskommunen | Belysning for å synliggjøre myke trafikanter. |
| Justere vertikalen på avkjørsel fra fv 720, Modalsveien, til Kristian P. Bergs vei, fv6368, ihht. krav. Fv6368 hp1 m4. | 100 000 | Fylkeskommunen | Avkjørsel mot Sørbotn. Avkjørselen fra fv. stiger helt inn på fylkesveien. |
| Avkjørsel fra Hertug Skules vei, fv 718 til Leiraveien stenges. PV98129 HP1 m90/FV718 HP1 m 101. | 50 000 | Plan | Avkjørselen ned til tidligere Bunnpris på Leira bør stenges på grunn av helningsforholdene. |
| Drenering eller grøft langs fv 718 HP1 m36957 - HP1 m37940 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Istapper fra fjellveggen faller ut i vegen, og det sveller vann/is utover vegen her. |
| Belysning langs Råkvågveien, fv6362 Hp1 m323 - HP1 m2554 | 1 300 000 | Fylkeskommunen | |

| | | | |
|---|---------------|---|--|
| Rydde vegetasjon langs fv. 720 HP1 m9360 - HP1 m12186. | 340 000 | Fylkeskommunen | Finnlibakken og inn mot Bergmyran |
| Skifte rekkverk langs G/S-veg i Legrabakken, FV 201 HP1 m4565 | 180 000 | Fylkeskommunen | Antatt 220 lengdemeter |
| Utbedring av krysset Helsetveien/Råbygdveien, fv 201 HP1 m3652 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Uoversiktlig kryss |
| Belysning langs fv 717 i Stadsbygd sentrum, HP2 m1571 – HP2 m1160. | Ikke beregnet | Kommunalteknikk og fylkeskommunen | Mellom Nyveien og Rørvikveien |
| Gjennomgang av alle strekninger eller punkt hvor det har skjedd dødsulykker | Ikke beregnet | Plan | I samarbeid med fylkeskommunen. |
| 40-sone forlenges til etter Krobrua (Fv755) | Ikke beregnet | Kommune/ fylkeskommunen | |
| Flere forkjørveistrekninger, f.eks.: 1. fra Aune om Hovsteinan 2. ned til Grandekrysset 3. Skjelbreiveien | Ikke beregnet | Kommune/ fylkeskommunen | |
| 60-sone før overgangen fra Helleåsveien til Rosvold forlenges til Heisand | Ikke beregnet | Kommune/ Fylkeskommunen | |
| Reasfaltering av g/s-veg fra Lyng Triangel – Tronstad – Testmann Minne skole | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Strekningen er i dårlig stand med hull og sprekker vegbanen som er farlig for syklist og gående. |
| Oppgradering av veien langs fv6842 fra Røstadsvingen – Landsem, Leksvik Hp1 m12 - m2948 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Oppgradering av hele strekningen, nytt autovern på hele strekningen. Veien siger ut og vekk, må utbedres og oppgraderes betydelig. Innbyggerne langs veien må kjøre i motsatt kjørefelt like ved en sving for å ikke havne utenfor veien i en stygg ulykke. Rekkverket i dag har ingen funksjon. Skal utbedres desember 2019. |
| Utbedre/bytte dårlig autovern langs fv6370 Dørndalsveien | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Autovernet som ikke har blitt byttet står nesten rett ut for veien enkelte steder, så det har ingen nyttefunksjon. |
| Redusere fartsgrense på fv717 Kjerkveien/Rørvikveien på Stadsbygd Hp2 m1066 – hp2 m1851 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Redusere fartsgrensen i Stadsbygd sentrum til 40 km/t. Høyt trafikkert strekning, mange myke trafikanter, skolevei, ferjetrafikk. |

| | | | |
|---|---------------|----------------|---|
| Fv717 Klosterveien: Nedsetting av fartsgrense til 60 km/t og gatebelysning | | Fylkeskommunen | Fra rundkjøringen ved Sund og frem til Reinsalen hvor 50 km/t starter (dagens 70-sone). |
| Fv717 hp1 m10 – hp1 m1375 | Ikke beregnet | | |
| Fv720 Skaugdalsveien/ Verrabotnvegen: gatebelysning på Bergmyran mellom hp5 m6204 og hp6 m1036 (mellom Vesterheim og Engum) | Ikke beregnet | | Tilrettelegge for myke trafikanter som beveger seg i området. |
| Fv720 Verrabotnvegen, hp6 m7595: gatebelysning langs fylkesveien | Ikke beregnet | | Tilrettelegge for myke trafikanter som beveger seg i området ved den gamle skolen. |
| Fv720 Verrabotnvegen, hp6 m3036: gatebelysning langs fylkesveien i Ørsjødal | Ikke beregnet | | Tilrettelegge for myke trafikanter som beveger seg i området. |
| Fv720 Modalsveien: 60-sone forlenges til etter avkjørselen til KV5400 Øvlandsveien. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Eksisterende avkjørsel til kommunal vei ligger like ved en bekkedal som gjør avkjørselen uoversiktlig. I tillegg er fartsgrensen her 80 km/t. Ønskelig å flytte fartsgrenseskilt 60 km/t fra FV720 HP2 m5094 til ca. HP2 4591 slik at avkjørselen til kommunal vei blir liggende i 60-sone. |
| Fv86 (fv6836): veibelysning på strekningen Lyng triangel – Tronstad – Testmann. Mellom fv6836 hp1 m1 og hp1 m1350 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | |
| Fv715: rumlefelt og/eller midtdeler fra toppen av Vanvikbakken til Rørvik ferjeleie | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Se i sammenheng med veiutbedringer/veibredde, samt. i sammenheng med punkt 120. |
| Anlegge en liten parkeringsplass ved ny vei: Sund-Bradden. Anlegges øst for ny vei på det punktet hvor veien blir nærmest Botn. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | For å unngå at fiskeinteresserte og andre som vil ned til Botn parkerer på/langs veien. Dette vil samtidig tilrettelegge for bruk av Botn-området. |
| Fv718 fra Rissa via Hasselvika og Fevåg til Sørfjorden: gjennomgang av strekning for å avdekke usikre steder hvor det bør etableres autovern. Etter kartlegging etableres autovern etter behov. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | |
| Redusere hastigheten på strekningen ved Sørvikgrenda langs FV718 i Hasselvika til 60 km/t. | | Fylkeskommunen | Uoversiktlig strekning når man skal kjøre ut på fylkesveien fra sideveiene. Fartsgrensen er 80 km/t i dag. |
| Fv718 hp2 m3220 – hp2 m3757 | Ikke beregnet | | |

| | | | |
|--|---------------|----------------------------|---|
| | | | Strekningen er ca. 500 meter lang. |
| Redusere fartsgrensen på fv6362 Holsundveien i Råkvåg Fv6362 hp51 m636 – hp51 m1016 til 30 km/t. Ønskes også fartsreduserende tiltak på samme strekning. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Fra dagens 30-sone slutter ved aldershjemmet og tom. avkjørsel mot Varghattveien. |
| Generell oppgradering/utbedring av Fv718 mellom Rissa, Hasselvika og Fevåg | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Bedre trafikkikkerheten på strekningen for elever som går på skole i Rissa. |
| Fotoboks over strekning langs fv720 øst for Skaugdalen Montessoriskole, fortrinnsvis mellom fv720 hp3 m9634 – m11511 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Kostnadseffektivt tiltak for å bedre trafikkikkerheten spesielt i utsatte områder hvor det ferdes barn, eks. ved skoler. |
| Fotobokser over strekning langs hele fv715 i Indre Fosen, fortrinnsvis mellom fv715 hp6 m6203 – m7474 (ved avkjørsel mot Leksvik ved Kråkmo). | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | For å sikre overholdelse av fartsgrensen. Fv715 strekker i Indre Fosen kommune seg fra Krinsvatnet til Rørvik ferjeleie. |
| Redusere fartsgrensen forbi avkjørselen til ferjeleiet i Rørvik. Ca. veireferanse fv717 hp2 m8300 – fv715 hp4 m1194 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Utsatt og uoversiktlig område som ikke er tilrettelagt for myke trafikanter. Høy trafikkmengde. |
| Opprette fotgjengerfelt mellom busslommene som ønskes bygd ved ferjeleiet på Rørvik, ca. veireferanse: fv715 hp4 m449 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Trafikkfarlig punkt hvor skoleelever krysser veien. Ikke aktuelt før fartsgrensen på stedet eventuelt blir satt ned. |
| Etablere lyskilde ved gang- og sykkelvei ved innkjørsel til droppsone ved Testmann Minne skole, veireferanse: fg6840 hp1 m1175. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Sikkerhetstiltak for å bedre synligheten av myke trafikanter i et uoversiktlig område. Ses i sammenheng med utbedringer av droppsone/parkering. |
| Etablere intensivbelysning over fotgjengerovergangen i krysset fv6840 Håggåveien og kv1315 Hallveien, veireferanse: fv6840 hp1 m1108 | Ikke beregnet | Fylkeskommunen og kommunen | Tiltak for å bedre synligheten av myke trafikanter over gangfeltet. Se i sammenheng med belysning langs Hallveien og/eller utbedringer av droppsone/parkering. |
| Fv715: rumlefelt eller midtdeler fra Krinsvatnet til toppen av Vanvikbakken | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Se i sammenheng med punkt 108. |
| Fylle igjen en liten del av grøft mellom vei og gang- og sykkelvei | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Etablere et sikkert krysningpunkt for |

| | | | |
|---|---------------|-----------------------------|---|
| for å etablere et trygt krysningssted over til gang- og sykkelvei. Udduveien, Rissa. Veireferanse: fv718 hp1 m4249 | | | beboere ved Udduveien 84, 88, 90, 92 og 94 over til eksisterende gang- og sykkelvei. |
| 50-sonen ved Reinsalen forlenges til bakketoppen sør for Skogly. | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | 50-sonen slutter per i dag (og 70-sonen starter) ved veireferanse: Fv717 hp1 m2262, denne ønskes forlenget frem til veireferanse: fv717 hp1 m2597. |
| Anlegge en liten parkeringsplass nord for pv1895 Tronstadhåggåveien i krysset ved fv6836 Myraveien | Ikke beregnet | Fylkeskommunen/ kommunen | P-plass med plass for 3-4 biler (for å hente elever som skal nordover) |
| Utbedre fv6374 Rotåsveien | Ikke beregnet | Fylkeskommunen | Forbedre siktlinjer, ta ned terreng og rette opp veien på flere punkter hvor det er uoversiktlig, skjev veibane og trangt. Særlig trangt for busser ved nytt autovern ved Svartelva og kurvaturproblemer ved Kvitlia. |

9 Rutiner for oppfølging av tiltakslistene

9.1 Årlig oppfølging

Trafikksikkerhetsplanen revideres hvert 4. år.

Tiltakslistene i trafikksikkerhetsplanen skal vurderes og evt. rulleres hvert år i sammenheng med økonomi- og handlingsplanperioden i kommunen.

Planavdelingen og Trafikkfaglig råd har hovedansvaret for den årlige rulleringen av tiltakslistene. Statusrapportering skal skje hvert år til arealutvalget og kommunestyret.

TFR er ansvarlig for oppfølging av vedtatt plan.

Fra og med 2020 skal det føres statistikk over hvilke tiltak som har blitt utført med trafikksikkerhetsmidler.

9.2 Rullering av planen hvert 4. år

Etter 4-årsperioden foretas det en samlet revisjon av trafikksikkerhetsplanen.

Rulleringen skal samkjøres med økonomi- og handlingsplanen i Indre Fosen kommune.

Planavdelingen og TFR har ansvaret for rulleringen.