

FRØYA KOMMUNE

TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET

Saksliste

Møtested:
Kommunestyresalen

Møtedato:
13.06.2023

Kl.
09:00

Møteinnkalling

Medlemmene innkalles herved til overnevnte møte. Forfall må straks meldes til informasjonen, Tlf 72 46 32 00 eller til postmottak@froya.kommune.no
Varamedlemmer møter etter nærmere beskjed.
Møtet streames.

Sakliste:

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
4/23	23/1236 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 14.03.23
5/23	21/916 TRAFIKKSIKKERHET - TYTTEBÆRSTIEN, SISTRANDA
6/23	21/2502 KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025
7/23	23/926 SIKTUTBEDRING VEGKRYSS FV714 - MYRANVEIEN
8/23	23/1235 KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025
9/23	23/1237 ORIENTERING/SPØRRERUNDE
10/23	21/717 REDUSERT FARTSGRENSE KOMMUNAL VEI - FILLINGSNESVEIEN

Sistranda, 07.06.23

Aleksander Søreng
Leder

Siv-Tove Skarshaug
Sekretær

Saksdokumentene er lagt ut til offentlig ettersyn på følgende sted:

www.froya.kommune.no.

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	23/1236	4/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
4/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 14.03.23

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 14.03.23 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 14.03.23

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	21/916	5/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	Q80	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
5/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

TRAFIKKSIKKERHET - TYTTEBÆRSTIEN, SISTRANDA

Forslag til vedtak:

1. Det etableres fartsdumper og barn-leker skilt i Tyttebærstien.
2. Politiet oppfordres til å foreta fartskontroller i området.
3. Tiltaket dekkes av midler fra P 551328 - Trafikksikkerhetstiltak

Vedlegg:

Brev av 08.05.2023 fra Tone Midtsian Inderø
Kart i M 1:500, datert 30.05.2023.

Saksopplysninger:

Kommunedirektøren har den 8. mai 2023 mottatt bekymringsmelding fra Tone Midtsian Inderø som er beboer i Tyttebærstien, Sistranda.

Inderø viser til at det tidligere er meldt inn bekymring rundt trafikksikkerheten i Tyttebærstien og hvor tiltak ble at det ble satt opp 30-sone skilt.

Denne fartsgrensen blir ikke overholdt og det meldes om høy fart og en uoversiktlig sving, noe som bekymrer beboerne i området da det er mange barn og syklende og turgåere som bruker vegen.
Det meldes om nestenulykker daglig og hvor vikeplikt ikke overholdes.

Beboerne i Tyttebærstien ber om at det etableres fartsdumper og barn-leker skilt.

Vurdering:

Kommunedirektøren rår Trafikksikkerhetsutvalget til å bevilge midler til etablering av fartsdumper og skilting med barn-leker.

Det er ikke innhentet priser på etablering av fartsdumper og skilt, men tiltaket bør ses i sammenheng med asfaltering av andre veger i området.

Kommunedirektøren bes derfor se på en samordning hvis Trafikksikkerhetsutvalget vedtar tiltak som foreslått i forslag til vedtak.

Videre vil Kommunedirektøren etablere samarbeid med Politiet for å foreta fartskontroller i området.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon – Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnader med etablering av fartsdumper samt oppsett av skilt.

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	21/2502	6/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	140 Q80	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
23/21	Trafikksikkerhetsutvalget	09.12.2021
6/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023
4/22	Trafikksikkerhetsutvalget	14.06.2022
53/22	Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester	14.06.2022
111/22	Kommunestyret	16.06.2022
6/23	Trafikksikkerhetsutvalget	

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret slutter seg til det framlagte forslag med revidering av handlings- og tiltaksplan for kommunedelplan for trafikksikkerhet.
2. Kommunedirektøren bes følge opp tiltak i det reviderte dokumentet.

Behandling/vedtak i Trafikksikkerhetsutvalget den 09.12.2021 sak 23/21

Vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget vedtar å legge ut kommunedelplan for Trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 til høring.
2. Frist for høring settes til 28.02.2022.
3. Innkomne forslag og innspill drøftes i arbeidsgruppen før endelig forslag til kommunedelplan for Trafikksikkerhet 2022-2025 legges fram for kommunestyret til behandling.

Enstemmig.

Vedlegg:

1. Revidert handlings- og tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025
2. Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025

Saksopplysninger:

Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 med tilhørende handlings- og tiltaksplan for samme periode ble vedtatt av kommunestyret i møte den 16.06.2022, K-sak 111/22.

Handlings- og tiltaksplan for perioden har en del momenter som skal følges opp årlig og de tiltak som er utført eller lenger ikke er aktuell skal utgå og hvor nye momenter/tiltak skal inn i det reviderte dokument.

Siden vedtak av planen i juni 2022 er flere tiltak hatt sin måloppnåelse helt eller delvis og det kan i denne forbindelse bl.a. anføres:

- Politiet har fått styrket sine ressurser og har derav stabil deltakelse i TSU-møtene, noe som bidrar til gode drøftinger og samhandling i forebyggende trafikksikkerhetstiltak.
- Tungtransport er i all hovedsak blitt loset vekk fra veien via Svellingen slik at dette punkter utgår i den reviderte plan.
- Manglende vintervedlikehold mtp strøing og brøyting på fylkesvegnettet har bedret seg noe i dialog med fylkeskommunen. Det er ønskelig at dette gjøres som forebyggende tiltak og ikke strakstiltak ved uønskede hendelser. Dette vil bli fulgt opp i det videre samarbeid med fylkeskommunen.
- Forankring av TSU-planen med tanke på forebyggende tiltak gjøres i alle høringssaker i reguleringsplaner og søknader om avkjørsel fra kommunal veg.
- Befaring tilstand fylkesveger gjennomføres 2 ganger i 2023. God og konstruktiv dialog med fylket.
- Omklassifisering av Fv 6466 Sgrøymøybotn-Dyrøya delvis måloppnåelse fra kategori E-klasse til klasse C – vedtak i planen tilsier at vi fortsatt jobber for å få denne klassifisert som en B-veg.
- Omklassifisering av Fv 716 Hellesvik-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Omklassifisering av Fv 716 Flatval-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Siktutbedringer spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – ikke mottatt noe tilsvarende pr mai 2023
- Gang- og sykkelveg Dyrvik-Nettet er under detaljprosjektering og antas å være fullfinansiert – endelig kapitalbehov blir kjent etter at konkurranse er avholdt – denne er planlagt å lyses ut i løpet av juni 2023
- Kvernøystraumen og Trøstraumen bruer – detaljprosjektering pågår – det er ikke avsatt midler til tiltaket inneværende år – saken skal behandles av fylkestinget med valg av løsning og kapitalbehov når detaljprosjektering er ferdigstilt – dette antas å være ferdig sommeren/høsten 2023
- Titran bru – reguleringsplan under utarbeidelse
- Dyrøy fergeleie er i slutfase før ferdigstilling medio juli 2023
- Planlagt **trafikksikker dag** 26. august 2023 med flere samarbeidsparter internt og eksternt
- Frøyatunnellen – arbeider med rehabilitering igangsatt april 2023 og forventes å være ferdig høsten 2024

- Fotgjengeroverganger – søknader om tiltak spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – tilsvaret på de fleste ikke mottatt pr mai 2023. Flere henvendelser vedr fotgjengerovergang ved nye Coop – ikke innvilget – følges opp videre.
- Resertifisering trafiksikker kommune – dette har vært en lang og møysommelig prosess, men hvor vi nå er i slutfase på resertifiseringen.

Vurdering:

Kommunedirektøren er tilfreds med at flere av tiltakene i handlings- og tiltaksplanen er gjennomført og/eller igangsatt både i kommunal og fylkeskommunal regi. Det er fortsatt flere tiltak i planen som ikke er gjennomført og disse må følges opp i det videre arbeide med trafiksikkerhet generelt og forebyggende arbeide.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel –

Samfunn, næring og kultur – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon

- Satse på trafiksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	23/926	7/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	Q80	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
7/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

SIKTUTBEDRING VEGKRYSS FV714 - MYRANVEIEN

Forslag til vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget bevilger inntil kr 200.000 inkl mva for siktutbedring ved vegkryss opp til Myranveien.
2. Trafikksikkerhetsutvalget bevilger inntil 40.000 inkl for nytt veglys i Myranveien.
3. Det må ha høy fokus på sandstrøing i vegen ved glatt vegbane.
4. Bevilgningene tas fra P 551328 - Trafikksikkerhetstiltak

Vedlegg:

Tilbud av 270423 på siktutbedring vegkryss Myranveien

Saksopplysninger:

Det har i flere år vært spilt inn behov for siktutbedring ved vegkryss mellom Fv 714 Nordfrøyeveien og Myranveien. Dette er tatt opp i politiske møter flere ganger og innbyggere.

Som et straktiltak foretok EKU nedfelling av ei stor sitkagran på vollen ved vegkrysset i 2020, noe som bedret sikten noe.

Forholdet ble meldt som et tiltak i prosjektet Morgendagens omsorg, men det ble overfor styringsgruppa meddelt at siktlinjene er i tråd med vilkårene i reguleringsplanen for helsetunet.

Saken ble derav stilt i bero.

Det har nylig vært en trafikkulykke med påkjørsel av myk trafikant, og dette er andre ulykken på kort tid i dette vegkrysset. Utfordringsbildet er at det går gang- og sykkelveg mellom fylkesveg og kommunal veg, som indikerer skjerpet aktsomhet for motoriserte kjøretøy ved inn- og utkjøring i dette vegkrysset.

Det påpekes at det fortsatt er utfordrende med vollen som er like ovenfor gang- og sykkelvegen og det er nå ønskelig at denne sprenges ned og gjør siktforholdene bedre.

Kommunen har mottatt tilbud på 160.000 inkl mva for sprengings- og utbedringsarbeider. I tillegg kommer kostnader med søknadsbehandling til offentlige instanser. Erfaringsvis vil det tilkomme ukjente kostnader ved gravearbeider.

Kommunedirektøren råder derfor Trafikksikkerhetsutvalget til å bevilge inntil 200.000 for disse arbeidene.

Tiltaket ønskes utført så snart som mulig for å forebygge flere uønskede hendelser.

Videre meldes det fra brukere av vegen at det er veldig glatt i denne bakken vinterstid, det må derav ilegges ekstra strøing ved glatt vegbane.

Det meldes også at belysningen bør være bedre i aksene ved vollen da det er mye trafikk både av gående og kjørende i denne vegen og lysforholdene oppleves for snever.

Kommunedirektøren tilrår derfor Trafikksikkerhetsutvalget å bevilge inntil kr 40.000 inkl mva for forbedring av lysforholdene i Myranveien.

Vurdering:

Kommunedirektøren ser et stort behov for at det foretas siktutbedring ved Myranveien snarlig for å forebygge flere uønskede hendelser og tilrår Trafikksikkerhetsutvalget å bevilges midler for utbedring av vegkryss samt å bedre lysforholdene langs Myranveien.

Det må legges inn i rutineene for vintervedlikeholdet at det gis høy fokus å sandstrø de deler av vegen som er krevende ved glatt vegbane.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

Økonomiske konsekvenser:

Kostnad 240 000 fra P 551328 – Trafikksikkerhetstiltak
Saldo før bevilgning 1 297 811

Ny saldo på den konto som blir belastet:

Saldo etter bevilgning 1 057 811

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	23/1235	8/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	140	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
8/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	23/1237	9/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Siv-Tove Skarshaug	033	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
9/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Orientering om pågående saker

FRØYA KOMMUNE

Trafikksikkerhetsutvalget		Møtebok
Møtedato:	Arkivsaksnr:	Sak nr:
13.06.2023	21/717	10/23
Saksbehandler:	Arkivkode:	Gradering:
Ann Magritt Glørstad	Q80	

Saken skal behandles i følgende utvalg:		
8/21	Trafikksikkerhetsutvalget	14.04.2021
10/23	Trafikksikkerhetsutvalget	13.06.2023

REDUSERT FARTSGRENSE KOMMUNAL VEI - FILLINGSNESVEIEN

Forslag til vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget ber Kommunedirektøren fremme søknad til Trøndelag fylkeskommune om redusert fartsgrense på Fv 6462 Fillingsnesveien fra 80 km/t til 50 km/t.

Behandling/vedtak i Trafikksikkerhetsutvalget den 14.04.2021 sak 8/21

Vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget tilrår at fartsgrensen på kommunal strekning på Fillingsnesveien reduseres fra 80 km/t til 50 km/t.
2. Saken oversendes virksomhetsleder for Eiendomsforvaltning, Kommunalteknikk og Utbygging for avgjørelse, jfr delegasjonsreglementet i Frøya kommune.

Enstemmig.

Vedlegg:

Brev fra Trøndelag fylkeskommune av 26.04.23.

Saksopplysninger:

Kommunedirektøren har mottatt brev fra Trøndelag fylkeskommune, seksjon Vegforvaltning den 26.04.23 vedr søknad om redusert fartsgrense for kommunal del av Fillingsnesveien i Frøya kommune.

Fylkeskommune opplyser at de har mottatt søknad fra Unn-Kristin Ørndal Nilsen den 14.04.21 om redusert fartsgrense på deler av Fillingsnesveien.

Fylkeskommunen opplyser videre at strekningen som omsøkes består av ca 281 meter fylkesveg (Fv 6462) og resten er ca 4255 meter med kommunal veg.

Fylkeskommunen har foretatt en vurdering av den delen som er fylkesveg og vedtatt avslag på søknad fra Ørndal Nilsen med begrunnelse at det ikke er noe grunnlag for endring av den generelle fartsgrense som er 80 km/t.

Det opplyses videre at strekningen må i såfall ses i sammenheng med kommunal veg og hvor kommunen må foreta en vurdering av dagens fartsgrense.

Trafikksikkerhetsutvalget vedtok den 14.04.21, sak 8/21 en anbefaling at fartsgrense endres fra 80 km/t til 50 km/t for den kommunale vegen på Fillingsneset.

Det er i ettertid satt opp 50 km/t skilt på kommunal veg, fylkeskommunens tilsvar til Ørndal Nilsen må derfor bero på en misforståelse.

Den kommunale vegstrekningen på Fillingsnesveien, ca 4,3 km ble i 2020 utbedret med stikkrenner og asfaltert. I forarbeidet før asfaltering ble det også foretatt grøftrensk og derav ble deler av veglegemet noe smalere. I etterkant ble det satt opp 50-sone skilt langs kommunal veg.

Fillingsnesveien har en vegbredde som er veldig variabel, fra ca 4 m til ca 4,5 m og består av mange svinger og uoversiktlig siktlinjer.

Det er kommet flere henvendelser fra beboerne langs Fillingsnesveien at det har vært flere nestenulykker og utforkjøringer. Fartssonen oppleves altfor høy for en veg med såpass smal bredde og mange ujevne kurvaturer.

Vegen har en betydelig trafikkmengde bestående av både fastboende og hyttebebyggelse og hvor det også er regulert områder som ennå ikke er bebygd. Det er etablert ca 140 boliger og hytter langs Fillingsnesveien.

Vegen har også mye ferdsel som turistattraksjon.

Vurdering:

Kommunedirektøren vil med bakgrunn i forannevnte sende søknad til fylkeskommunen om at det etableres en helhetlig 50 –sone langs hele Fillingsnesveien.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon – Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug	Arkiv: 033
Arkivsaksnr.: 23/1236	

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Trafikksikkerhetsutvalget

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 14.03.23

Forslag til vedtak:

Protokoll fra møte 14.03.23 godkjennes som framlagt.

Vedlegg:

Protokoll fra møte 14.03.23

FRØYA KOMMUNE

MØTEPROTOKOLL

Trafikksikkerhetsutvalget:

Møtested:	Møtedato:	Møtetid:	Av utvalgets medlemmer møtte
Kommunestyresalen	14.03.2023	09:00 – 10:00	11 av 12
Fra og med sak:	1/23		
Til og med sak:	3/23		

Faste representanter i Trafikksikkerhetsutvalget i perioden 2019-2023:

<u>Sp/Frp</u> Aleksander Søreng. Leder Terje Grytvik Hans Stølan, nestleder <u>Ap:</u> Roger Tvervåg Gunn Heidi Hallaren	<u>H:</u> Eirik Bjørgan <u>R:</u> Dordi Hammer <u>Barns repr:</u> Milena Pachova	<u>Politiet:</u> Kristian Grande Martin Nytrø <u>Lokal transportør:</u> Gunnar Egil Kvernø <u>Leder Eldre- og brukerråd:</u> Sigbjørn Hellevik
--	--	---

Faste representanter med forfall:

<u>Sp/Frp</u> Hans Stølan, nestleder <u>Ap:</u> Gunn Heidi Hallaren	<u>Barns repr:</u> Milena Pachova	
--	---	--

Vararepresentanter som møtte:

<u>Sp/Frp</u> Lene Dahlø Skarsvåg	<u>Ap:</u> Nils Jørgen Karlsen	
---	--	--

Merknader:

1. Innkalling med sakliste ble enstemmig godkjent.

Underskrift:


Aleksander Søreng
Leder


Dordi Hammer
Protokollunderskriver


Veronica Furuvik
Sekretær

HOVEDUTSKRIFT

Utvalg: Trafikksikkerhetsutvalget
Møtedato: 14.03.2023

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr. Innhold
1/23	23/511 GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 13.12.22
2/23	23/309 TRAFIKKSIKKERHET - VEI MELLOM STRØMØYBOTN - DYRØYA
3/23	23/509 ORIENTERING/SPØRRERUNDE

1/23

GODKJENNING AV PROTOKOLL FRA MØTE 13.12.22

Vedtak:

Protokoll fra møte 13.12.22 godkjennes som framlagt.

Enstemmig.

Innstilling:

Protokoll fra møte 13.12.22 godkjennes som framlagt.

2/23

TRAFIKKSIKKERHET - VEI MELLOM STRØMØYBOTN - DYRØYA

Vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget slutter seg til bekymringsmelding fra bussjåfør Roger Aagesen av 15.02.2023 vedr tilstand på Fv 6466 fra Strømøybotn-Dyrøya.
2. Saken oversendes Trøndelag fylkeskommune med henstilling til å prioritere utbedringer av vegstrekningen for å bedre trafikksikkerheten.
3. Trafikksikkerhetsutvalget viser til tidligere henvendelser og befarings
4. Trøndelag fylkeskommune bes gi snarlig tilbakemelding på henvendelsen.

Enstemmig.

Trafikksikkerhetsutvalgets behandling i møte 14.03.23:

Følgende forslag til endring i vedtak ble fremmet av rep. Sigbjørn Hellevik:

1. Trafikksikkerhetsutvalget slutter seg til bekymringsmelding fra bussjåfør Roger Aagesen av 15.02.2023 vedr tilstand på Fv 6466 fra Strømøybotn-Dyrøya.
2. Saken oversendes Trøndelag fylkeskommune med henstilling til å prioritere utbedringer av vegstrekningen for å bedre trafikksikkerheten.
3. Trafikksikkerhetsutvalget viser til tidligere henvendelser og befarings
4. Trøndelag fylkeskommune bes gi snarlig tilbakemelding på henvendelsen.

Enstemmig.

Innstilling:

1. Trafikksikkerhetsutvalget slutter seg til bekymringsmelding fra bussjåfør Roger Aagesen av 15.02.2023 vedr tilstand på Fv 6466 fra Strømøybotn-Dyrøya.
2. Saken oversendes Trøndelag fylkeskommune med henstilling til å prioritere utbedringer av vegstrekingen for å bedre trafikksikkerheten.
3. Trøndelag fylkeskommune bes gi snarlig tilbakemelding på henvendelsen.

3/23

ORIENTERING/SPØRRERUNDE**Leders orientering:**

- Trafikkproblem vinter
- Trafikk tellinger Strømøybotn, Lundeveien, Nordskaget

Kommunedirektørens orientering:

- Busskur –innkjøp
- Busskur Krutvika – fundament ferdig
- Busskur Fillingsneset – Morten Grytvik
- Utsifting lys Uttian bru
- Trafikktelling uke 8
- Befaring fylkesveger
- Trafikkdag flyplassen – foreslås medio mai 2023
- Resertifisering Trafikksikker kommune
- Revidering TSU-plan (tiltaksdel) i juni-møtet



Frøya den 22.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 Sørveien/ Lundeveien uke 8.

Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke. 8
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.

På alle dager ble det telt biler som kjørte til Nordskag, det ble ikke telt motgående trafikk.

Onsdag den 22. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	17	1	
01-02	5	2	
02-03	0	0	
03-04	3	0	
04-05	8	0	
05-06	18	1	
06-07	62	2	
07-08	114	4	
08-09	71	6	
09-10	73	11	
10-11	74	8	
11-12	79	9	
12-13	71	5	
13-14	98	14	
14-15	106	18	
15-16	129	17	
16-17	126	12	
17-18	86	7	
18-19	83	9	
19-20	70	10	
20-21	51	4	
21-22	42	3	
22-23	23	7	
23-24	16	4	
	1425	154	



Frøya den 20.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 ved Strømøboten uke 8.

Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke.
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.

På alle dager ble det telt biler som kjørte til Nordskag, det ble ikke telt motgående trafikk.

Mandag den 20. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	1	0	
01-02	0	0	
02-03	0	0	
03-04	4	0	
04-05	15	0	
05-06	29	2	
06-07	43	5	
07-08	39	10	
08-09	31	0	
09-10	21	3	
10-11	19	6	
11-12	22	5	
12-13	14	2	
13-14	12	1	
14-15	12	2	
15-16	40	8	
16-17	30	7	
17-18	16	3	
18-19	10	1	
19-20	15	0	
20-21	7	0	
21-22	11	1	
22-23	5	0	
23-24	2	0	
Antall	397	49	



Frøya den 24.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 Sørveien/lundeveine uke 8.

*Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke.
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.*

På alle dager ble det telt biler som kjørte til Nordskag, det ble ikke telt motgående trafikk.

Fredag den 24. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	7	1	
01-02	6	0	
02-03	2	2	
03-04	2	2	
04-05	4	2	
05-06	16	1	
06-07	74	11	
07-08	118	18	
08-09	86	7	
09-10	52	4	
10-11	47	1	
11-12	70	8	
12-13	77	5	
13-14	72	7	
14-15	108	13	
15-16	149	19	
16-17	169	21	
17-18	98	8	
18-19	76	1	
19-20	82	9	
20-21	66	13	
21-22	46	0	
22-23	27	0	
23-24	17	3	

1622

156



Frøya den 20.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 ved Lundeveien uke 8.

*Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke.
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.*

På alle dager ble det telt biler som kjørte retning Nordskag, det ble ikke telt motgående trafikk.

Mandag den 20. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	5	0	
01-02	4	3	
02-03	1	1	
03-04	1	1	
04-05	10	2	
05-06	24	3	
06-07	67	15	
07-08	81	10	
08-09	84	7	
09-10	86	9	
10-11	89	5	
11-12	99	11	
12-13	101	17	
13-14	117	12	
14-15	105	20	
15-16	171	8	
16-17	147	10	
17-18	71	5	
18-19	55	3	
19-20	41	8	
20-21	37	2	
21-22	23	1	
22-23	30	6	
23-24	11	0	
Antall	1430	159	



Frøya den 22.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 ved Strømøboten uke 8.

Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke.
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.

På alle dager ble det telt biler som kjørte til Nordskag, det ble ikke telt motgående trafikk.

Onsdag den 22. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	2	0	
01-02	1	0	
02-03	3	0	
03-04	3	0	
04-05	10	1	
05-06	31	0	
06-07	48	1	
07-08	41	12	
08-09	40	3	
09-10	32	5	
10-11	22	2	
11-12	32	3	
12-13	19	4	
13-14	16	3	
14-15	19	0	
15-16	54	10	
16-17	44	8	
17-18	24	5	
18-19	7	0	
19-20	12	1	
20-21	21	0	
21-22	7	0	
22-23	3	0	
23-24	7	1	
	498	59	



Frøya den 24.02.2023

Trafikktelling foretatt på FV 716 ved Strømøboten uke 8.

*Tellingen foregikk i 24. timer i dagene mandag – onsdag og fredag samme uke.
Observatør: Petter Vidar Vågsvær i Secvakt.*

På alle dager ble det telt biler som kjørte til Nordskag og som kom fra Utfrøyveien. Dette vil derfor vise det totale av antall biler.

Fredag den 24. februar 22.

Tidspunkt	Antall pr. time	Tungtrafikk	
00-01	5	0	
01-02	3	0	
02-03	4	0	
03-04	3	1	
04-05	5	0	
05-06	21	3	
06-07	45	11	
07-08	51	6	
08-09	31	9	
09-10	39	5	
10-11	35	2	
11-12	46	4	
12-13	21	5	
13-14	26	9	
14-15	33	2	
15-16	65	6	
16-17	57	8	
17-18	37	3	
18-19	10	2	
19-20	28	3	
20-21	16	0	
21-22	10	0	
22-23	15	2	
23-24	8	0	
	614	81	

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad	Arkiv: Q80
Arkivsaksnr.: 21/916	

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Trafikksikkerhetsutvalget

TRAFIKKSIKKERHET - TYTTEBÆRSTIEN, SISTRANDA

Forslag til vedtak:

1. Det etableres fartsdumper og barn-leker skilt i Tyttebærstien.
2. Politiet oppfordres til å foreta fartskontroller i området.
3. Tiltaket dekkes av midler fra P 551328 - Trafikksikkerhetstiltak

Vedlegg:

Brev av 08.05.2023 fra Tone Midtsian Inderø
Kart i M 1:500, datert 30.05.2023.

Saksopplysninger:

Kommunedirektøren har den 8. mai 2023 mottatt bekymringsmelding fra Tone Midtsian Inderø som er beboer i Tyttebærstien, Sistranda.

Inderø viser til at det tidligere er meldt inn bekymring rundt trafikksikkerheten i Tyttebærstien og hvor tiltak ble at det ble satt opp 30-sone skilt. Denne fartsgrensen blir ikke overholdt og det meldes om høy fart og en uoversiktlig sving, noe som bekymrer beboerne i området da det er mange barn og syklende og turgåere som bruker vegen. Det meldes om nestenulykker daglig og hvor vikeplikt ikke overholdes.

Beboerne i Tyttebærstien ber om at det etableres fartsdumper og barn-leker skilt.

Vurdering:

Kommunedirektøren rår Trafikksikkerhetsutvalget til å bevilge midler til etablering av fartsdumper og skilting med barn-leker.

Det er ikke innhentet priser på etablering av fartsdumper og skilt, men tiltaket bør ses i sammenheng med asfaltering av andre veger i området.

Kommunedirektøren bes derfor se på en samordning hvis Trafikksikkerhetsutvalget vedtar tiltak som foreslått i forslag til vedtak.

Videre vil Kommunedirektøren etablere samarbeid med Politiet for å foreta fartskontroller i området.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon – Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier.

Økonomiske konsekvenser:

Kostnader med etablering av fartsdumper samt oppsett av skilt.

Fra: Ann-Magritt Glørstad
Sendt: 9. mai 2023 09:07
Til: Postmottak
Emne: VS: Bekymringsmelding angående trafikksikkerheten i Tyttbærstien.

Hei

Kan dere føre denne på meg i ESA

Vennlig hilsen

Ann-Magritt Glørstad
Virksomhetsleder Eiendomsforvaltning, Kommunalteknikk og Utbygging
Frøya kommune

annmagritt.glorstad@froya.kommune.no
(+47) 99 54 10 33/ 72 46 32 00
www.froya.kommune.no



Fra: Tone Midtsian [<mailto:t.midtsian@gmail.com>]
Sendt: 8. mai 2023 11:39
Til: Ann-Magritt Glørstad <annmagritt.glorstad@froya.kommune.no>
Emne: Bekymringsmelding angående trafikksikkerheten i Tyttbærstien.

Bekymringmelding angående trafikksikkerheten i Tyttbærstien.

Dato: 8. mai, 2023

Tidligere er det er meldt inn bekymring rundt trafikksikkerheten i Tyttbærstien, noe som resulterte i et 30-sone skilt. Dette har dessverre ikke hatt noen positiv innvirkning på farten som benyttes her. Det er fremdeles høy fart, både av de som bor i området og besøkende/folk som er på sightseeing. Svingen er uoversiktlig, og det ferdes ofte barn både til fots og på sykkel. Veien benyttes av turgåere jevnlig, både for rundturer i Beinskardet, men også på vei opp til marka. Vi hører at bilene tar «sats» nede ved svingen, før de skyter fart oppover veien. Vi som bor i Tyttbærstien løper ofte ut for å gi beskjed til de som kjører uansvarlig, men dessverre rekker vi ikke bilene før de har passert. Ved en tidligere hendelse fikk jeg notert bilnummeret, og tok kontakt med vedkommende. Jeg ga klar beskjed om at dersom han ble observert en gang til ble han politianmeldt. Beklagelig nok er ikke dette snakk om engangstilfeller - trafikken dunderer forbi her daglig. Når vi har besøk hjemme blir farten på bilene som kjører forbi alltid kommentert, folk er sjokkerte over kjøreatferden som utøves. Dette er absolutt en uønsket atferd vi ikke kan ha i et tettbebygd boligområde. I Tyttbærstien bor det 12 barn under 16 år, 5 av disse er i barnehagealder.

I vinter videresendte jeg en video av en bil som kom sidelengs oppover Tyttbærstien på vinterføre til politiet. Dette var en framprovosert handling at bilfører. Politiet takket for tilbakemeldingen, men hadde ingen tilgjengelige ressurser. På vinteren bruker barna veien til å ake - noe som rett og slett er livsfarlig når veien også brukes som lekeplass for de kjørende.

Daglig er det nestenulykker pga. vikeplikt som ikke overholdes. Spesielt krysset mellom Beinskardveien, Tyttbærstien og Myran, og ved avkjørsel ned til Kreklingveien der det er mye trafikk ved henting/levering i barnehage. Her er det tilnærmet ingen som overholder høyregel, og bare durer fram.

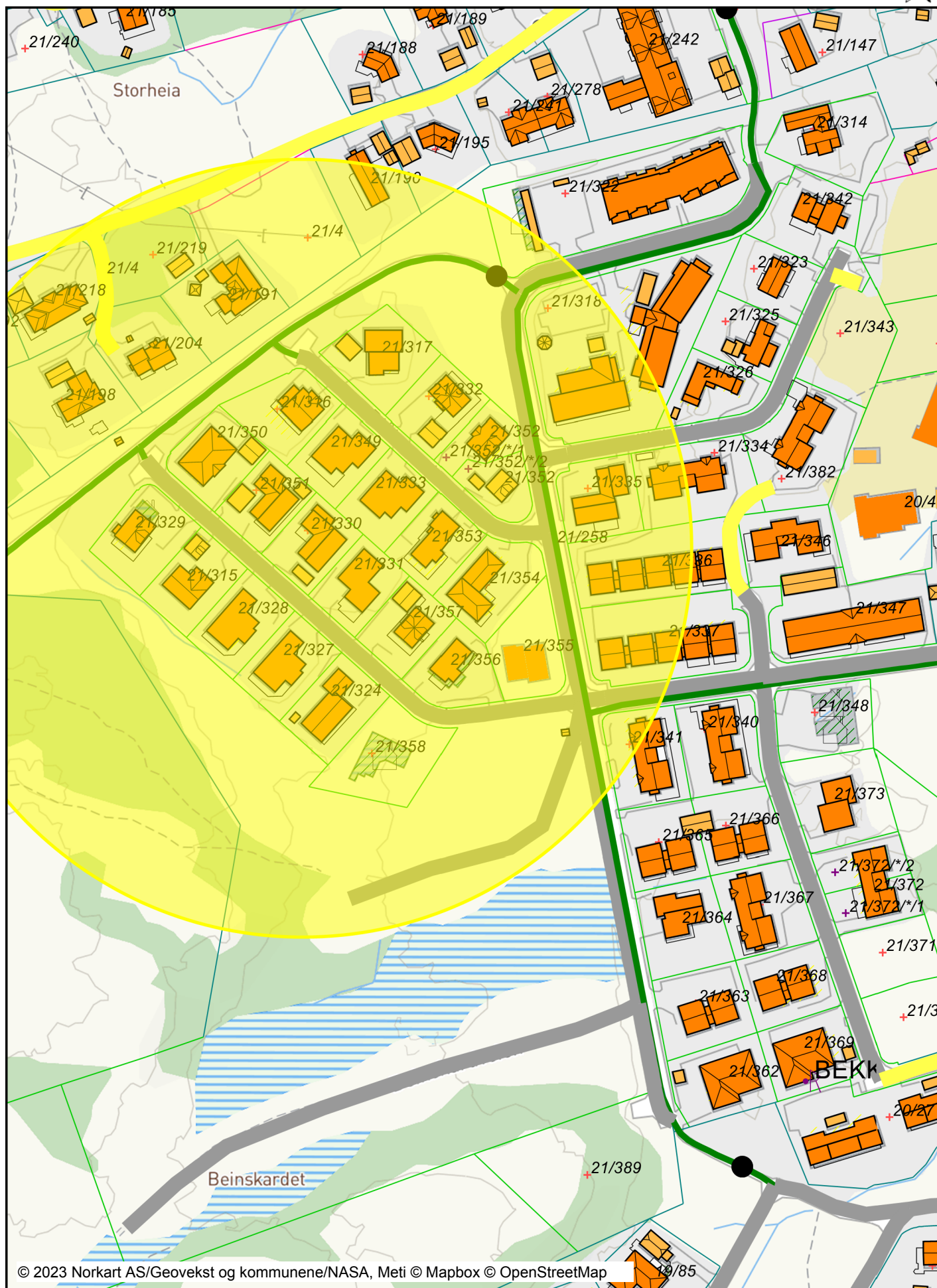
De to nye veiene i Beinskardet, de med oppkjørsel fra Beinskardveien, benyttes for å teste farten på ulike kjøretøy. Vi har vinduer som er vendt mot de nye byggefeltene i Beinskardet. Daglig, og flere ganger for dagen (spesielt på helg/kveld) benyttes disse veiene til å teste motoren. Veiene brukes til å «drifte» med bilene, og vi observerer at bilene

kommer i høy hastighet og med framprovosert sleng på vinterføre.

For oss som har små barn i husstanden oppleves det provoserende at det bare er fartshumper der det er eksisterende gangfelt. I Tyttbærstien MÅ det prioriteres fartsreduserende tiltak, som f.eks. fartshumper og barn leker-skilt. Slik trafikksituasjonen er nå er det spørsmål om tid før det skjer en fatal ulykke. Vi har ingen å miste, og vi ber om at dere forstår alvorlighetsgraden i dette før det er for sent.

Ta gjerne kontakt dersom noe er uklart, eller det er andre detaljer du trenger.

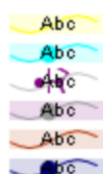
Hilsen
Tone Midtsian Inderø
tlf. 48186719
Tyttbærstien 11.



Tegnforklaring

Matrikkelkart

	Grunneiendom
	Jordsameie
	Festegrunn
	Festegrunn
	Seksjon
	Hjelpelinje veg
	Hjelpelinje fiktiv
	Hjelpelinje punktfeste
	Hjelpelinje vannkant
	Skissensøyaktighet (metode 80 / 81 / 82)
	Grense <= 10 cm
	Grense <= 30 cm
	Grense < 200 cm
	Grense < 500 cm
	Grense >= 500 cm
	FV (Fylkesveg) - Vegsenterlinje
	FV (Fylkesveg) - Kjørebane, -felt
	KV (Kommunal veg) - Vegsenterlinje
	KV (Kommunal veg) - Kjørebane, -felt
	PV (Privat veg) - Vegsenterlinje
	GV (Gang- og sykkelveg) - Vegsenterlinje
	Innkjøringsforbud
	Vegsperring



Tiltak (Avgjørelser i enkeltsaker)

	Tiltak, Kartlagt
	Tiltak, Kartlagt
	Godkj. Nybygg
	Godkj. Tilbygg
	Godkj. Tiltak
	Godkj. Nyb./Tilb./Påb.
	Godkj. Tiltak

Bygninger

	Taksprang Bunn
	Boligbygg
	Andre bygg
	Takkant
	Bygning punkt
	Bygningsdelelinje
	Grunnmur
	Annen bygning
	Takoverbygg
	Takoverbygg kant
	Trapp inntil bygg, kant
	Veranda
	Bygningslinje
	Taksprang
	Mønelinje
	Låvebru
	Bygningsbru
	Fiktiv bygningsavgrensning

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 21/2502

Arkiv: 140 Q80

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget
Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester
Kommunestyret

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Forslag til vedtak:

- 1. Kommunestyret slutter seg til det framlagte forslag med revidering av handlings- og tiltaksplan for kommunedelplan for trafikksikkerhet.**
- 2. Kommunedirektøren bes følge opp tiltak i det reviderte dokumentet.**

Vedlegg:

1. Revidert handlings- og tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025
2. Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025

Saksopplysninger:

Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 med tilhørende handlings- og tiltaksplan for samme periode ble vedtatt av kommunestyret i møte den 16.06.2022, K-sak 111/22.

Handlings- og tiltaksplan for perioden har en del momenter som skal følges opp årlig og de tiltak som er utført eller lenger ikke er aktuell skal utgå og hvor nye momenter/tiltak skal inn i det reviderte dokument.

Siden vedtak av planen i juni 2022 er flere tiltak hatt sin måloppnåelse helt eller delvis og det kan i denne forbindelse bl.a. anføres:

- Politiet har fått styrket sine ressurser og har derav stabil deltakelse i TSU-møtene, noe som bidrar til gode drøftinger og samhandling i forebyggende trafikksikkerhetstiltak.
- Tungtransport er i all hovedsak blitt loset vekk fra veien via Svellingen slik at dette punkter utgår i den reviderte plan.

- Manglende vintervedlikehold mtp strøing og brøyting på fylkesvegnettet har bedret seg noe i dialog med fylkeskommunen. Det er ønskelig at dette gjøres som forebyggende tiltak og ikke strakstiltak ved uønskede hendelser. Dette vil bli fulgt opp i det videre samarbeid med fylkeskommunen.
- Forankring av TSU-planen med tanke på forebyggende tiltak gjøres i alle høringssaker i reguleringsplaner og søknader om avkjørsel fra kommunal veg.
- Befaring tilstand fylkesveger gjennomføres 2 ganger i 2023. God og konstruktiv dialog med fylket.
- Omklassifisering av Fv 6466 Sgrøymøybotn-Dyrøya delvis måloppnåelse fra kategori E-klasse til klasse C – vedtak i planen tilsier at vi fortsatt jobber for å få denne klassifisert som en B-veg.
- Omklassifisering av Fv 716 Hellesvik-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Omklassifisering av Fv 716 Flatval-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Siktutbedringer spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – ikke mottatt noe tilsvarende pr mai 2023
- Gang- og sykkelveg Dyrvik-Nettet er under detaljprosjektering og antas å være fullfinansiert – endelig kapitalbehov blir kjent etter at konkurranse er avholdt – denne er planlagt å lyses ut i juni 2023
- Kvernøystreua og Trøystreua bruer – detaljprosjektering pågår – det er ikke avsatt midler til tiltaket inneværende år – saken skal behandles av fylkestinget med valg av løsning og kapitalbehov når detaljprosjektering er ferdigstilt – dette antas å være ferdig sommeren/høsten 2023
- Titran bru – reguleringsplan under utarbeidelse
- Dyrøy fergeleie er i slutfase før ferdigstilling medio juli 2023
- Planlagt **trafikksikker dag** 26. august 2023 med flere samarbeidspartener internt og eksternt
- Frøyatunnellen – arbeider med rehabilitering igangsatt april 2023 og forventes å være ferdig høsten 2024
- Fotgjengeroverganger – søknader om tiltak spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – tilsvarende på de fleste ikke mottatt pr mai 2023. Flere henvendelser vedr fotgjengerovergang ved nye Coop – ikke innvilget – følges opp videre.

- Resertifisering trafikksikker kommune – dette har vært en lang og møysommelig prosess, men hvor vi nå er i slutfase på resertifiseringen.

Vurdering:

Kommunedirektøren er tilfreds med at flere av tiltakene i handlings- og tiltaksplanen er gjennomført og/eller igangsatt både i kommunal og fylkeskommunal regi. Det er fortsatt flere tiltak i planen som ikke er gjennomført og disse må følges opp i det videre arbeide med trafikksikkerhet generelt og forebyggende arbeide.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel –

Samfunn, næring og kultur – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon

- Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 21/2502

Arkiv: 140 Q80

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget
Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester
Kommunestyret

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 som framlagt.
2. Kommunedirektøren bes igangsette prosess med resertifisering som Trafikksikker kommune.

Vedlegg:

Saksopplysninger:

Trafikksikkerhetsutvalget vedtok den 09.12.2021 å legge ut forslaget til kommunedelplan for Trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 ut på offentlig ettersyn/høring med høringsfrist 28.02.2022. Høringsfristen ble utsatt en måneds tid etter forespørsel fra flere høringsinstanser.

Ved høringsfristens utløp er det kommet inn 14 innspill jfr vedlagte matrise.

Gjennomgående er ønsket om flere gang- og sykkelveger, storstilt satsning på sikring av skole- og barnehagevei, oppgradering vegnettet, samt fartsreducerende tiltak og sikring av krysningspunkter.

Kommunedelplan for Trafikksikkerhet for Frøya kommune 2022-2025 er en rullering av forrige plan, med oppdatering av mål, strategier, oppdrag og tiltak. Planen fremmes som en temaplan og har med dette som oppgave å konkretisere mål og strategier.

Planen skal videre legge til rette for smidigere implementering av tiltak i økonomiplanleggingen. 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 kommende økonomi- og handlingsplaner.

Planen skal være et styringsverktøy for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Overordnede mål og føringer

Stortinget vedtok i 2001 nullvisjon for alt arbeid med trafikksikkerhet. Norsk transportplan (NTP) har lagt en visjon om at ingen blir drept eller hardt skadd. NTP 2018-2029 har satt et etappemål i 2030 som tilsvarer at antall drepte og hardt skadde i Norge er redusert med 50% sammenlignet med årene 2016-2020.

Ansvar og samspill

Trafikksystemet skal kunne brukes av alle og man skal kunne ferdes trygt i sitt eget lokalmiljø, enten man er bilist, syklist eller fotgjenger – ung eller gammel. Som veieier har kommunen et stort ansvar for trafikksikkerheten langs det kommunale veinettet. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har også kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Som eier av skoler og barnehager skal kommunen sørge for trygge omgivelser, inspirere og spre kunnskap, men trafikksikkerhet handler ikke bare om informasjon og fysiske tiltak, det handler også om bevissthet og holdninger. Trafikksikkerhet er derfor alles ansvar.

Skoleveiene i de ulike skolekretsene varierer mye, og for mange barn og voksne fremstår skoleveien som utrygg. Barn som går til skolen får mosjon, frisk luft og lærer å ferdes i trafikken. Færre biler i skoleområdet fører til færre trafikkfarlige situasjoner. Samtidig vil mindre trafikkbelastning på veiene ha positive ringvirkninger for folkehelsen og for miljøet. Trygge skoleveier vil derfor fortsatt være et fokuspunkt i kommende periode. Å redusere behovet for bilkjøring vil være et viktig element i tiden, særlig med tanke på å øke myke trafikanter sikkerhet. Gjennomgående for alt trafikksikkerhetsarbeid i Frøya kommune som i landet for øvrig, ligger visjonen om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadet i trafikken.

Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune 2022-2025 er en delvis revisjon av trafikksikkerhetsplanen fra 2016-2020, men i denne prosessen har planen vært et samarbeide

med Hitra kommune med forutsetning av å ha felles plan og strategier, men lokal handlings- og tiltaksdel i og som skal danne grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet som en kommunedelplan i den hensikt i å få forankret denne i overordnede planer, for å sikre sammenheng mellom nasjonal og lokal strategi.

En viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden av disse, men å redusere *følelsen* av utrygghet i trafikken har også en avgjørende betydning både for trafikksikkerheten og for å oppnå målsettingen om redusert bilbruk. Følt utrygghet i trafikken kan føre til økt bilbruk, begrense livsutfoldelsen og stå i veien for fysisk aktivitet. Det er derfor viktig at trafikkbildet er oversiktlig og intuitivt. God skilting og markering, beskjæring og et generelt fokus på friskt er viktig. Økte driftsmidler er en forutsetning for å lykkes med dette arbeidet.

Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune

Nullvisjonen – Alt trafikksikkerhetsarbeid skal bygge på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i veitrafikken. Nullvisjonen ligger til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Frøya kommune.

Strategi

Trafikksituasjonen:

Det offentlige veinettet består av europaveier, riksveier, fylkesveier og kommunale veier. På Frøya er det kun fylkesveier og kommunale veier. Ansvar for fylkesveiadministrasjonen ble i januar 2020 overført fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Kommunen har ansvaret for kommunale veier og private veilag/eiere har ansvaret for de private veiene.

Fylkesveinettet på Frøya består av tofeltsveier uten fysiske skiller mellom kjørebanelene. Store deler av fylkesvegnettet er så smal at det ikke er tilstrekkelig bredde for å merke deling av kjørebanelen. Fylkesveiene går gjennom flere tettbebygde strøk, og er skoleveien for mange barn og unge. Det er et begrenset tilbud til gående og syklende langs store deler av veinettet. Flere strekninger mangler tilstrekkelig veiskulder og belysning.

Det **kommunale** veinettet består primært av boligveier og noe veg til næring/industri. Kommunen drifter veilys langs kommunale og fylkeskommunale veier. Unntaket er veglys langs Fv714 som fylkeskommunen drifter. Kommunen er av den oppfatning at det anses urimelig at kommunen skal bekoste veglys på fylkeskommunal vei hvor hovedårsaken til etablering av veglys er trafikksikkerhet for myke trafikanter i mangel av fortau- eller gang- og sykkelveier.

Private veier utgjør en stor del av veinettet i kommunen. Mange av disse har samme funksjon som de kommunale boligveiene og er åpen for allmenn ferdsel. Det er de private veieierne som har ansvaret for disse.

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune. Planen beskriver og foreslår både fysiske og ikke-fysiske tiltak.

Trafikksikker kommuner

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt ansvar blant annet som veieier, som eier av skole og barnehager, som en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Frøya kommune har som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning fortsatt være erklært som «Trafikksikker kommune».

Handlingsprogrammet synliggjør hva som må utføres de nærmeste 3-4 årene for å oppnå målene for trafikksikkerhetsarbeidet.

Fokusområder

Kommunen har et stort ansvar for sikkerheten til alle trafikanter. Det skal jobbes systematisk med trafikksikkerhet, både fra administrasjonens side og gjennom politiske prioriteringer.

Tiltaks- og handlingsdelen i planen legger opp til et systematisk og strategisk arbeide ved å etablere arbeidsgrupper og tilføre konsultative aktører for å kunne jobbe mere helhetlig på flere nivå.

Synlige resultater bør presenteres innbyggerne årlig og det er derfor viktig at fokusområdene er tydelige uttalt. Med bakgrunn i innspill fra innbyggere, skoler, velforeninger mm., og i dialog med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, statlige og regionale føringer, defineres følgende fokusområder for kommende planperiode:

1. Resertifisering Trafikksikker kommune
2. Forebyggende tverrsektorelt samarbeid
3. Sikring av skole- og barnehageveier
4. Flere gang- og sykkelveiforbindelser
5. Sikring av myke trafikanter
6. Oppgradering/fornyning vegnettet
7. Frisikt
8. Fartsreduksjon

./. Det vises til handlings- og tiltaksplan som er vedlagt saken.

Trafikantrettede tiltak har til hensikt å spre informasjon og kunnskap, og påvirke folks holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkningskraft, og bærer derfor en stor del av ansvaret for det holdningsskapende arbeidet. Helsesektoren, skole og barnehage er viktig medspillere. Det er også frivillige organisasjoner, kjøreskoler, vel, bedrifter osv. Gjennomføring og oppfølging av de enkelte tiltak ligger hos ansvarlig organisasjon eller sektor.

Årsplanen for barnehager og skoler må konkretiseres i forhold til hvilket ferdighetsnivå som forventes av barn i ulike årstrinn. De overordnede målene er beskrevet i Kunnskapsløftet og rammeplan for barnehager. For å sikre at barn og unge på Frøya får den samme opplæringen, må det lages en kommunal plan med delmål for aktuelle årstrinn.

Trafikksikkerhetstiltak vurderes i alle forslag til reguleringsplaner, kommuneplanens arealplan og må også være fokusområde i alle del- og temaplaner.

Vurdering:

Planen foruten handlings-og tiltaksdel har vært utarbeidet i samarbeid med Hitra kommune og baseres på felles mål og strategier.

Det har i prosessen vært lagt føringer for en bred medvirkning fra offentlige myndigheter, etater og organisasjoner, kommunale enheter, FAU ved skoler og barnehager og kommunens innbyggere.

Offentlige myndigheter og organisasjoner gir uttrykk for at det anses positivt at det utarbeides en så omfattende kommunedelplan for trafikksikkerhet med grundige analyser av statistikker og sammenligning med tidligere perioder som viser at tallene går riktig vei.

Handlings-og tiltaksdelen i planen omfatter administrative, kommunale og fylkeskommunale tiltak og flere av tiltakene spilles også inn i delstrategi for veg som er til høring med høringsfrist 1. juli 2022.

Kommunedirektøren anbefaler kommunestyret å vedta den framlagte kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025.

Forhold til overordna planverk:

- Kommuneplanens samfunnsdel

Økonomiske konsekvenser:

Det er i budsjett- og økonomiplanperioden 2022-2025 lagt føringer på at det årlig avsettes kr 500 000 for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Disse midlene blir i all hovedsak benyttet til tiltak som innkjøp og utplassering av både nye busskur og utskifting av gamle. Det er også gitt tilskudd til belysning på disse samt andre veganlegg. Det bør i budsjettprosesser legges inn driftsmidler i de aktuelle virksomheter for å dekke de driftsmessige kostnadene ved investeringene som gjøres ved trafikksikkerhetstiltak.

Handlings- og tiltaksplan – kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025 –

Revidering juni 2023

Tiltak	Område	Oppgave	Ansvarlig	Veg	Kommentar	Prioritet	Revidering juni 2023
Holdningsskapende og forebyggende tiltak	Samarbeidsplan med Hitra kommune	Holdningsskapende arbeid Opplæring trafikksikkerhet Avrenning fiskeslo lastebiler	Kommunedirektør		Det legges opp til kampanjer i samarbeid med Trygg trafikk, oppvekst, folkehelse, kultur, grendalag, næringsliv	Kontinuerlig prosess	<i>Samarbeid med Politi og næringsliv – trafikksikker dag skal avholdes 26.august 2023 – det legges opp til årlige kampanjedager</i>
	Tungtransport	Lose tungtransport fra Svellingen til Fv 716	Kommunedirektør	Fv 6472	Kommunen i dialog med næringsliv		<i>Saken er fulgt opp. Tas ut av planen</i>
	Vilt Hitra	Belysning utsatte strekninger – andre tiltak	Kommunedirektør	Fv 714	Samarbeid/innspill til fylkeskommunen sammen med Hitra kommune om belysningspunkter på de meste utsatte strekninger hvor vilt krysser vegbanen		<i>Følges opp med særmøter med samarbeidsparter</i>
	Fv 716	Vintervedlikehold	Fylkeskommunen	Fv 716	Bedre vintervedlikehold – strøing ved behov – økt intervall snøbrøyting		<i>Følges opp fortløpende – tiltak utført ved varsling fra kommunen</i>
	Kommunale veier	Vintervedlikehold	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Behov for økt tildeling midler i årsbudsjett		<i>Ikke tilført ekstra midler – følges opp i budsjettprosess</i>
	Veglys	Drift og vedlikehold	Kommunedirektør	Alle lyspunkt	Etablerte veglys som TSU-tiltak busskur og i boligfelt m.fl. – økte kostnader med strømutgift og reparasjoner uten tilførte midler i budsjett		<i>Fulgt opp der det er tilgang til strømforsyning – midler til drift ikke avsatt i budsjett – følges opp i budsjettprosess</i>
	Kommunale veier	Siktutbedring	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Vedlikeholdsplan utarbeides og tas inn i budsjett		<i>Pågående tiltak</i>

	Private veier	Siktutbedring	Vegeier/bruker	Alle	Kampanje – forebyggende trafikkssikkerhetstiltak rydding kratt og skog		<i>Følges opp ila 2023</i>
	Gang- og sykkelveier	Kampanje	Kommunedirektør	Alle g/s strekninger	Oppfordre flere til bruk av sykkel som framkomstmiddel		<i>Fulgt opp</i>
	Turløyper	Planlegging	Kommunedirektør	Alle områder	Det bør være samhandling mellom turlag og kommunen ved opprettelse av turposter mtp parkeringsmuligheter	Fortløpende	<i>Tas ut av planen</i>
	Oppvekstsentre og barnehager	Forebyggende trafikkssikkerhetsarbeid	Kommunedirektør		Mål for at alle oppvekstsentre og barnehager har etablert hjerterom Brøyting inne på skoleplasser/barnehage i åpningstid Belysning Trygg skolevei – kampanjer Mopedopplæring – ungd.skole Drop-soner Utvidelse parkeringsplass (Nordskag) Utnyttelse parkeringsplass (Nabeita)		<i>Pågående sak flere oppv.sentre har fått etablert hjerterom – utvidelse parkeringsplass Nordskaget oppv.senter gjenstår</i> <i>Oppvekstsentre og barnehager kalles inn til TSU-møte september</i> <i>Satt på dagsorden i oppvekstbruksplan</i>

Nasjonal transportplan (NTP) og Barnas transportplan (BTP)	Strategi	Hvordan nå felles mål med fysiske tiltak	Kommunedirektør		Mange av tiltakene i NTP og BTP kan løses med forebyggende tiltak og tilskuddsordninger, men de større tiltakene kan vanskelig løses med den rammetildelingen fylkeskommunen får overført p.t. Regjeringen bør bevilger mere øremerkede midler slik at målene kan nås innenfor planperioden	Kommune- direktørforum spiller inn dette til KS	Følges opp
Planverket	Forankring TSUarbeidet	Helhetlig og samordnet trafiksikkerhetsarbeide	Kommunedirektør		TSU-planen forankres som en kommunedelplan og skal sikre at trafiksikkerhet er et overordnet element i alle reguleringsplaner, arealplan, samfunnsplan, hovedplan for veg og andre temaplaner innad i kommunen		Følges opp under høring i planer
Samhandling	Konsultative medlemmer og befaringer vegnettet	Holde trykket på TSU arbeidet lokalt og regionalt	Kommunedirektør	Fylkesveger	Arrangere årlige befaringer med fylkeskommune, vegvesen, politisk nivå og TSU-utvalget Halvårige fellesmøter med arbeidsgruppe,	Arrangeres mars/april hvert år Vår/høst	Befaring med fylket juni 2023 Fellesmøte arrangeres høst 2023
					Trygg trafikk, vegvesen, politikontakt, fylkeskommune, ATB, folkehelsekoordinator		

Arbeidsgruppe	Forankring internt	Helhetlig tenking og arbeide	Kommunedirektør		Det etableres en tverrfaglig arbeidsgruppe bestående av teknisk samferdsel og VA, oppvekst, FAU, kultur, folkehelse, kommuneplanlegger, bruker og eldreråd		Delvis fulgt opp
Trafikksikker dag	Helhetlig forebyggende tiltak	Tverrfaglig samarbeidsgruppe	Kommunedirektør		Det er planlagt gjennomføring av trafikksikker dag på flyplassen på Frøya den 26. august 2023 med følgende deltakere: Ambulanse, Politi, Trygg Trafikk, Kjøreskole, NMMK Frøya, Frøya begravellesbyrå, NAF, rektorer skole, deltakere fra Hitra kommune	Gjennomføres 26.august	Nytt tiltak – skal gjennomføres årlig
	Kommunale veier	Kartlegging	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Kartlegging og gjennomgang for behov om etablering av fartsdumper – tas inn i budsjett		Kartlegging forsinket – tas sikte på igangsetting av kartlegging høsten 2023
GANG- OG SYKKELVEI							
	Strekningen Dyrvik-Neset	Gang- og sykkelvei på prioriteringsliste hos fylkeskommunen – deler av trace allerede utsprengt	Fylkeskommunen	Fv 714	Tettbebygd område med mye myke trafikanter, syklende og barns skoleveg Området er klarlagt for igangsetting – reg.plan utarbeidet og godkjent FK bevilget tilskudd på 15 mill. til tiltaket	Pågående sak	Kommunen deltar i prosjektgruppe med fylkes- Kommunen – planlagt oppstart arbeider høsten 2023

	Neset-Hellesvik	Forlengelse av g/s Dyrvik-Neset - helhetlig strekning jfr reg.plan	Fylkeskommunen	Fv 714	Fylkeskommunen bes prioritere grunnnerverv for å få fullført hele traceen som er regulert til formålet – spilles inn høring delstrategi for fylkeskommunal vei	1 Innspill delstrategi veg	Strekningen er med i detaljprosjekteringen for G/S Dyrvik-Neset – legges fram som inv.sak til fylket ila 2023- fornying av reg.plan
	Uttian	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 451	Det søkes g/s fra avkjøring Fv 714 fram til snuplass ved «gården» - økt befolkningsvekst og næringsutvikling	2 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen
	Myrhaugveien – Dyrøy Skjønhalv-Dyrøy	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6466	Primært g/s fra Myrhaugveien til Dyrøy fergeleie men målsetting om helhetlig gang- og sykkelvei fram til Dyrøy oppvekstsenter – betydelig økt trafikkmengde – økt befolkningsvekst og næringsutvikling	3 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen
	Hellesvik-Svellingen	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 716/Fv 6472	Økt trafikk langs strekningen – befolkningsvekst og næringsutvikling	4 Innspill delstrategi veg	Tas ut av planen – ikke aktuell lengre da tungtrafikk er betydelig begrenset og redusert fartsgrense er satt
	Dyrøy fergeleie – avkjøring Stranda	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6466	Økt trafikk langs strekningen – befolkningsvekst og næringsutvikling Etablere gang og sykkelvei – utbedring bru – barns skolevei – trygg skolevei	5 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen

	Nordskaget	Gang –og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6460	Næringsutvikling Salmar – større trafikkmengde og myke trafikanter – forslag om omlegging av eksisterende adkomst til fylkesveg	Rekkefølge-krav i reg.plan	Satt vilkår i høring av reg.plan om rekkefølgekrav opparbeidelse av gang- og sykkelvei
FORNYING VEG ENDRET BRUKSKLASSE REASFALTERING	Strømøybotn – Dyrøy fergeleie	Vegutbedring og reasfaltering Endret funksjonsklasse	Fylkeskommunen	Fv 6466	Hele vegstrekningen er i svært dårlig forfatning og anses meget trafikkfarlig – Hele strekningen må oppgraderes som helhetlig to-felts vei inkl bruer og endres fra bruksklasse E til bruksklasse B og status Fv 714 - store huller i vegdekke – slitasje ned til gruslag – vegarmer løs og masser sklir ut i terreng. Bærelag må forsterkes og grøftrens utføres.	Egen sak – innspill delstrategi veg	Funksjonsklasse endret fra E til C-veg, følges opp med status som B-klasse Asfaltering planlagt fra Strømøybotn til Trøstraumen bru – sommer 2023
	Hellesvik-Nordskaget	Endret funksjonsklasse	Fylkeskommunen	Fv 716	Vegstrekningen har i dag funksjonsklasse D – trafikkutviklingen relatert til økt bosetting og utvikling næringsliv har økt ÅDT totalt og ÅDT tyngre kjøretøy – søkes endret fra funksjonsklasse D til funksjonsklasse B	Egen sak Innspill delstrategi veg	Søkes på nytt om endring funksjonsklasse fra D til B
	Flatval-Nordskaget	Utbedring og reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 716	Deler av strekningen må reasfalteres. Vegen bør	1	

		Oppgradering til Fv 714			oppgraderes til Fv 714 mtp prioritering vintervedlikehold – mange trailere blir stående i Skarsvågbakken – trafikkfarlig/samfunnsøko nomisk utfordring	Innspill asfaltpakke 2023	Fulgt opp med behov for reasfaltering delstrekninger Noe bedring vintervedlikehold
	Bua-Titran	Reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 6460	Vegen er i veldig dårlig forfatning – dype spor, store huller, krakkelering, løse vegarmer	2 Innspill asfaltpakke 2023	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke prioritert i 2023 – spilles inn på nytt
	Mausund	Reasfaltering	Fylkeskommunen/ kommunedirektør	Fv 6468 – KV 20163, 20164, 20170, 20176, 20192,	Behov for reasfaltering både på fylkeskommunal og kommunal veg – krakkelering/huller	3 Innspill asfaltpakke 2023	Ikke prioritert av fylkeskommunen i 2023 – spilles inn på nytt
	Frøyatunnelen	Reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 714	Dype hull i kjørebane – svært trafikkfarlig	4 Innspill asfaltpakke 2023	Fulgt opp – rehabilitering av tunnel påstartet april 2023 og vil pågå til høsten 2024
FORNYING	Sula	Asfaltere grusvei	Fylkeskommunen	Fv 6470	Dårlig grusvei – bør asfalteres ifb med etablering autonom buss – kommunen skal legge VA-ledninger langs hele fylkesveien – samkjøre felles prosjekt kommune/fylkeskommune	Innspill delstrategi veg	Ikke prioritert av fylkeskommunen i 2023 – spilles inn på nytt

SIKTUTBEDRING SKILTING							
	Tverrvågen	Siktutbedring/etablering av busslomme og veglys – redusert fartsgrense	Fylkeskommunen	Fv 716	Små barn må krysse vegen i 80-sone med liten sikt i begge retninger – anses svært trafikkfarlig og tiltak med siktutbedring og etablering av busslomme og veglys må utbedres. Søkes på nytt om 60-sone til Fylkeskommunen – tidligere gitt avslag med begrunnelse ÅDT	Egen sak pga kostnadsomfang Innspill delstrategi veg	Spilt inn som TS-tiltak til fylkeskommunen våren 2023 – ikke mottatt tilsvarende pr mai 2023
	Strømøybotn bru (retning Dyrøya mot Svellingen)	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 6466	Uoversiktlig og svingete veg i begge retninger før inngangen til ei smal bru	Egen sak pga kostnadsomfang Innspill delstrategi veg	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke satt på prioriteringsplan for 2023 – følges opp
	Gurvikdal vegkryss	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 716	Uoversiktlig vegkryss med stor trafikkmengde må utbedres snarlig	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Avkjøring Dragsnes	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 6466	Sving ved avkjøring til Dragsnes må utbedres – skolebarn krysser veien – uoversiktlig	2 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Nesset	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 714	Veldig dårlig sikt mellom nordligste avkjørsel til næringsområde på Nesset – bergnabbe rekker ut i vegarm –	3 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Ses i sammenheng med prosjekt etablering av G/S Dyrvik-Nesset

					sprenging må foretas – ses i sammenheng med g/s		
	Mausund	Siktutbedring/fartsdempere	Fylkeskommunen/kommunedirektør	Fv 6468 – KV 20163,2 0164, 20170, 20176, 20192,	Økt trafikkmengde - Smal vei – behov for siktutbedringer på fylkeskommunal og kommunal vei – utbedringer synkehull og etablere fartsdempere, montere sladrespeil, etablere flere møteplasser	4 TSU-midler Årlig søknadsfrist Egen sak kommunale midler	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Hamarvik	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 714	Avkjørsel Kvernhusveien – Nordfrøyveien – dårlig sikt – behov for sprenging av fjell og fjerning av trær	5 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Ervika	Siktutbedring/utbedring vei	Fylkeskommunen	Fv 714	Dårlig sikt fra avkjørsel småbåthavn til fylkesveg – stigning veg må jevnes ut for å få bedre siktforhold	6 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	HellesvikDyrøya	Siktutbedring/utbedring vei	Fylkeskommunen	Fv 714/Fv 6466	Flere partier langs vegstrekningen med smal vei, behov for sprenging fjellpartier	7 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
MANGLENDE REKKVERK	Neset	Oppsett rekkverk	Fylkeskommunen	Fv 714	Vest for gamle Coop (innkjøring til bhg) langs Fv 714 må rekkverk anlegges – fotgjengere har falt i grøfta grunnet manglende rekkverk	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak

NY BUSSLOMME/ BUSSSKUR							
	Sistranda	Toveis busslomme etableres ved kryss Nordfrøyveien Myranveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Behov for busslomme med busskur og belysning – stor brukergruppe ifb med etablering av helsetun og økt boligbygging i området	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Tverrvågen	Toveis busslomme	Fylkeskommunen	Fv 716	Skolebarn langs strekningen – trafikkfarlig av-/påstigning – tiltak trygg skolevei	2 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Holet, Dyrøya	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring DyrøveienHolet – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	3 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Leirvikhamn	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Leirvikhamn – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	4 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Skjelvika	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Vamyra – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	5 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Kværnøya	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Kvernøya – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	6 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak

	Dyrøy	Justering busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Øyaveien – plassering av busskur for av-/påstigning må justeres – ikke trafikkvennlig løsning –	Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Buss stopper ikke ved busskuret – busskur satt opp ifb med planlagt boligfelt – ikke bebygd p.t. flyttes til Uttian (Meliheiveien) – dialog med grendalag
Oversikt busskur	Hele kommunen	Helhetlig oversikt/plan for utbedring	Kommunedirektøren	Alle veier	Det lages en helhetlig oversikt over utplasserte busskur samt tilstandsgrad på disse mtp behov for utskifting – utplassering av nye	Frist – utgangen av 2023	Nytt tiltak
REDUSERT FARTSGRENSE							
	Dyrvik (ved Havgløtt) - Sistranda	Det er tidligere omsøkt Fylkeskommunen redusert fartsgrense i 80- sone ved Dyrvik boligfelt til 60-sone	Fylkeskommunen	Fv 714	Fylkeskommunen vil som et midlertidig tiltak redusere fartsgrensen på strekningen til 50-sone og se helhetlig på ny fartsgrense for strekningen Dyrvik – Sistranda Det søkes om permanent 60-sone Saken purret flere ganger – SVV ser på saken pr mai 2022	1 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Saken meldt inn flere ganger til fylkeskommunen – følges opp som egen sak på nytt

	Hamarvik-Rabben	Fra Hammarberget til Rabben Fra 80-sone ved Hammarberget og 70sone fra Melkstaden endres med helhetlig 60-sone for strekningen og fram til eksisterende 50-sone ved Rabben	Fylkeskommunen	Fv 714	På strekningen er det flere boligfelt under regulering samt at regulert «utkikkspunkt» ved Hammarberget er i etableringsfase Saken fremmet overfor fylkeskommunen – gitt avslag – kommunen - opprettholder søknad om redusert fartsgrense	2 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Fulgt opp , avslag på søknad – søkes på nytt da ny avkjøring til boligfelt er innvilget i 80-sone
	Hamarvik - Flatval	Fra avkjøring ved gamle sykehjem fram til oppvekstsenter	Fylkeskommunen	Fv 716	Redusert fartsgrense til 50 km/t fram til 40 sone ved oppvekstsenter	2 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Saken spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 og vinteren 2023 – ikke mottatt tilsva
	Dyrøya	Seterveien	Kommunedirektør	KV 20120	Redusert fartsgrense til 30 km/t – smal og uoversiktlig veg	Administr. vedtak	Følges opp
	Dyrvik	Dyrvik boligfelt	Kommunedirektør	KV 20075	Redusert fartsgrense til 30 km/t – kommunalt boligfelt med tett bygningsmasse	Administr. Vedtak	Følges opp
	Alle kommunale veier	Vedtak fartsgrense	Kommunedirektør	Diverse	Helhetlig gjennomgang alle kommunale veier om vedtak er fattet på fartsgrense – vilkår fra Politiet ved farts kontroll samt forebyggende trafiksikkerhetstiltak	Administr. Vedtak	Følges opp

	Kværnøy- straumen bru	Bru med tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6466	Vedtak i KST om at opprinnelig plan om utbedring forkastes og at det etableres ny tofelts bru Saken tatt opp i hovedutvalg for veg mai 2022	Pågående sak – innspill tofelts bru delstrategi veg	Detaljprosjektering for omlegging ny tilførselsvei og tofelts- bruer Kværnøystraumen og Trøstraumen pågår samt vegutvidelse mellom broene – fylkestinget avgjør om bruer skal rehabiliteres som en-felts eller om det skal bygges nye to-felts bruer
	Titran bru	Bru av tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6460	Tredekke er i meget dårlig forfatning – råttent – rekkverk av bolket opp med bruk av treverk og stål – fundamentarning for stålrekkverk er i treverket som er råttent – dårlig sikt i begge retninger – smal bru - svingete veg før påslagspunkt bru Fylkeskommunen i gang med prosjektering omlegging veg og etablering av ny bru	Pågående sak	Reguleringsarbeid pågår
	Dyrøy bru	Bru av tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6466	Tredekke i meget dårlig forfatning - råttent – rekkverk er i dårlig forfatning	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke prioritert i 2023 – spilles inn på nytt
	Trøstraumen bru	Bru av betong	Fylkeskommunen	Fv 6466	Gammelt betongdekke som må rehabiliteres – rekkverk av stål er helt gjennomrustet og anses meget trafikkfarlig	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Detaljprosjektering pågår samtidig med Kværnøystraumen bru

	Tungvågen	Bruer av betong	Fylkeskommunen	Fv 716	For smale – ødelagt rekkverk – generelt behov for oppgradering	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Spilt inn til fylkeskommunen – lovt utbedring vinteren 2023 – ikke utført – purres opp til fylkeskommunen
	Titran	Veitaveien - Hambuglandet	Kommunedirektør	KV 20137	Betongbru – trenger oppgradering	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
	Mausund	Aursøy bru og molo	Kommunedirektør	KV 20176	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering og breddeutvidelse	Tas inn i helhetlig plan	Pågående prosjekt
	Loknes, Skarsvågen	Loknes bru	Kommunedirektør	KV 20139	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering og breddeutvidelse	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
	Hamarvik	Doktorbakken	Kommunedirektør	KV 20052	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
NYTT INNSPILL	Uttian	Uttian bru	Fylkeskommunen	Fv	Betongbru – behov for fornying med utvidelse da broen er einveiskjørt. Gammel bru som er i dårlig tilstand. Stor befolkningsvekst på Uttian og næringsliv tilsier oppgradering og utvidelse	Tas inn i helhetlig plan – sak sendes fylkeskommunen	NYTT TILTAK
UTBEDRING VEIER							
	Vikan/ Vikasundet	Overvann	Fylkeskommunen	Fv 714	Veg er feil dosert – overvannsproblematikk	Egen sak	Følges opp
	Skjelvika og Kvernøya	Uoversiktlig vegkryss	Fylkeskommunen	Fv 6466	Uoversiktlig og smale veier, busstopp på bakketopper, utbedres – tiltak trygg skolevei	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylkeskommunen tidligere – saken purres
	Karlasvingen, Flatval	Farlig overgang g/s til fylkesvei	Kommunedirektør	KV	Sette opp en bomløsning – overgangspunkt g/s - kjørevei	Oppfølging fra anleggsavd.	Ikke aktuell – tas ut av planen

FOTGJENGEROVERGANGER							
	Hammarberget	Oppmerking fotgjengerovergang fra gamle Fv 714 til g/s	Fylkeskommunen	Fv 714	Reg.planer boliger i prosess – fortetting bosetting – ny søknad redusert fartsgrense med fotgjengerovergang	Egen sak	Spilt inn til fylkeskommunen flere ganger – ikke mottatt tilsvaer – purres
	Hamarvik	Overgang busslommekjøpesenter Coop - Gulldokkeveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Markere fotgjengerovergang mellom busstopp og g/s ved kjøpesenter	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylkeskommunen ganger – ikke mottatt tilsvaer – purres
	Djupmyra	Overgang avkjøring Djupmyra boligfelt – g/s Sørfrøyveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Skolebarn og øvrige myke trafikanter krysser veg for	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn som TS-tiltak vinteren 2023 – i kke mottatt tilsvaer
					å benytte helhetlig g/s Flatval-Dyrvik		
	Sistranda	Eksisterende fotgjengerfelt	Fylkeskommunen	Fv 714	Oppmerking på alle fotgjengeroverganger	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Følges opp
FRØYATUNNELLEN		Belysning	Fylkeskommunen	Fv 714	For dårlig lys i tunnelåpninger - trafikkfarlig	Egen sak	Følges opp i prosjektet
		Asfaltering	Fylkeskommunen	Fv 714	Farlige fordypninger i kjørebane – meget trafikkfarlig – ad-hoc sak	Egen sak	Fulgt opp
		Gjennomsnittsmåling	Fylkeskommunen	Fv 714	Ønskelig med gjennomsnittsmåling av fart	Egen sak	Blir iverksatt når tunnellrehabilitering er gjennomført høsten 2024
VEGLYS	Fylkes-kommunale veger	Hele Frøya med øyrekka	Fylkeskommunen	Alle veger	Det søkes overtakelse av kostnader med veglys på alle fylkeskommunale veger – kommunen og private (grendalag m.fl.) bekoster dette p.t.	Egen sak	Delvis fulgt opp – spilles inn på nytt

Frøya kommune

Utarbeidet av: Ann-Magritt Glørstad

Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2022-2025



«Trafiksikkerhet handler om å ta vare på hverandre»

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag.....	4	5.1 Fart.....	23
2. Innledning	4	5.2 Rus	23
2.1 Bakgrunn og formål	5	5.3 Tungbiltrafikk.....	24
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya.....	5	6. Mål og strategier for perioden 2022-2025.....	25
2.3 Samarbeidspartnere	5	6.1 Målsetting	25
2.4 Arbeidsbeskrivelse	5	6.2 Strategier	26
3. Overordnede mål og føringer	8	7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen	26
3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.....	9	8. Innsatsområder og kommunale tiltak	27
3.1.1 Barnas transportplan (BTP).....	10	8.1 Risikoatferd i trafikken	27
3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.....	11	8.1.1 Innsatsområde - Fart	27
3.2 Folkehelseloven	12	8.1.2 Innsatsområde - Rus	27
3.3 Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020.....	13	8.1.3 Innsatsområde - Bilbeltebruk	27
3.3 Mål i kommunale trafikksikkerhetstiltak på Frøya	14	8.2 Befolkningsgrupper	28
3.3.1 Trafikksikker kommune.....	14	8.2.1 Innsatsområde - Barn	28
3.4.2 Grønt Flagg	14	8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere	28
4. Ulykkesituasjonen i Frøya kommune	16	8.2.3 Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	28
4.1 Oppsummering av funn	16	8.3 Trafikantgrupper.....	29
4.2. Underrapportering av trafikkulykker.....	21	8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende	29
5. Fart, rus og tungbiltrafikk.....	23	8.4 Kjøretøyteknologi	29

8.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	30
8.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid	30
9. Økonomi	30
10. Evaluering og rullering	30
VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025	31
VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING.....	33
VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE.....	35
VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN	35



Foto: Lena Jørgensen. Dronning Sonja på sykkeltur på Frøya i 2013.

1. Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen beskriver, viderefører og -utvikler arbeidet med trafikksikkerhet i Frøya kommune. Basert på vedtatte mål og fokusområder, foreslår kommunedirektøren aktuelle trafikksikkerhets tiltak.

Planen har fokus på fysiske og forebyggende tiltak, og årlige evalueringer av disse. Arbeidet utvikles gjennom tverrfaglig samarbeid i hele kommunen, med andre aktører og med Hitra kommune.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid og målsetningen i dette dokumentet (kapittel 3,).

2. Innledning

2.1 Bakgrunn og formål

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn ungdom eller voksen. Vi har alle ansvar for å gjøre trafikk-sikkerheten på veiene bedre, og vi må alle gjøre det vi kan for å hindre den neste ulykken.

Frøya kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har vi ansvar for trafikksikkerhets-tiltak på kommunale veger. Kommunen har også generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven. I tillegg er kommunen stor arbeidsgiver, vi kjøper transporttjenester og er eier av barnehager og skoler på Frøya.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025 er en videreføring av trafikksikkerhetsplanen for perioden 2016-2020. Den nye planen beskriver fysiske tiltak som utbedring av veg, etablering av gang- og sykkelveger, busskur og venteplass langs hovedveger. Noen forebyggende tiltak, f.eks. mot fart og rus, vil skje i samarbeid med Hitra kommune.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya

Trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen er tillagt Trafikk-sikkerhetsutvalget som hører til under *Allmenne og tekniske tjenester, Enhet for Eiendomsforvaltning, kommunalteknikk og utbygging*.



Foto: Brua over Uttian (fra TS-plan 2016-2020).

2.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen.

Frøya og Hitra kommune har inngått et regionalt samarbeid om forebyggende trafikksikkerhetsarbeid hvor deler av selve planen vil være felles for begge kommuner, men tiltaksdelen skal være basert på lokale behov og prioriteringer.

Du kan engasjere deg!

Organisasjoner, interesse-grupper og andre aktører, som skoler og barnehager, kan søke om tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak.

www.trondelagfylke.no/varetjenester/veg/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetstiltak og [Samferdselsdepartementet](#)

2.4 Arbeidsbeskrivelse

Kommunedirektøren foreslår at holdningsskapende arbeid mot fart og rus gjennomføres i samarbeid med Hitra kommune og utgjør felles deler i trafikksikkerhetsplanene for kommunene.

Videre tillegges det kommunalsjefene innenfor oppvekst og helse et målrettet arbeid med fokus og opplæring innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Som profesjonell tjenesteyter vil også hver enkelt ansatt å være rollemodell for kommunens mål og strategier i trafikksikkerhetsarbeidet.

Til sist vil virksomheten Eiendomsforvaltning, Komunalteknikk og Utbygging ha en sentral rolle som vegmyndighet og overordnet ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen ved å være pådriver overfor egne enheter i kommunen, innbyggere, næringsliv og fylkeskommune og gjennomføre de målsettinger og tiltak som vedtas i planen.

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

Kart med trafikkulykker med personskader på Frøya for perioden 1990-2020. *Kilde: Statens vegvesen*



3. Overordnede mål og føringer



**drepte
og hardt
skadde**

Nullvisjonen ble fastsatt av Stortinget i 2001 og har bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Det er en visjon om veitrafikk 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 det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet er rettet mot de mest alvorlige trafikkulykkene med drepte og hardt skadde.

Definisjon av skadegrad

Skadegrad blir inndelt 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.

Trafikksikkerhetsarbeidet på Frøya er forankret i flere overordnede mål og føringer på nasjonalt og regionalt nivå. Trafikksikkerhetsplanen 2022-2025 skal komme fram til konkrete mål og strategier, basert på:

- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Barnas transportplan
- Delstrategi 2019-2023 Trafikksikkerhet (Trøndelag fylkeskommune)
- Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020
- Mål i planlagte veiprosjekter/tiltaksplaner

Frøya kommune har delvis oppnådd målene satt i Nasjonal transportplan og trafikksikkerhetsplanen 2013-2016 om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Når det gjelder reduksjon i antall ulykker, har Frøya kommune ikke oppnådd mål satt i forrige trafikksikkerhetsplan.

Tabell 1. Måloppnåelse for trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsmål	Oppnådd
Nasjonal transportplan (NTP)	Nei
Trafikksikkerhetsplan Frøya 2016-2020	Delvis
Trafikksikkerhet kommune - Frøya	Ja

3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Nasjonal transportplan, NTP, er en plan for regjeringens transportpolitikk. NTP legger grunnlaget for politiske vurderinger, bruk av virkemidler og samspill mellom transportformene. Planen gjelder for 12 år, med revisjon hvert fjerde år.

NTP har nullvisjonen som sitt hovedmål for trafikksikkerheten. Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Etappemålet for 2030 vil medføre en nedgang i antall drepte og hardt skadde på om lag 50 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2016-2020. Det tidligere mål om under 500 drepte og hardt skadde i år 2024 videreføres (se figur 3.1).



FNs bærekraftsmål

I 2015 vedtok FNs bærekraftsmål 3.6, som sier at antall skader og dødsfall i verden forårsaket av trafikkulykker skulle halveres innen 2020¹.

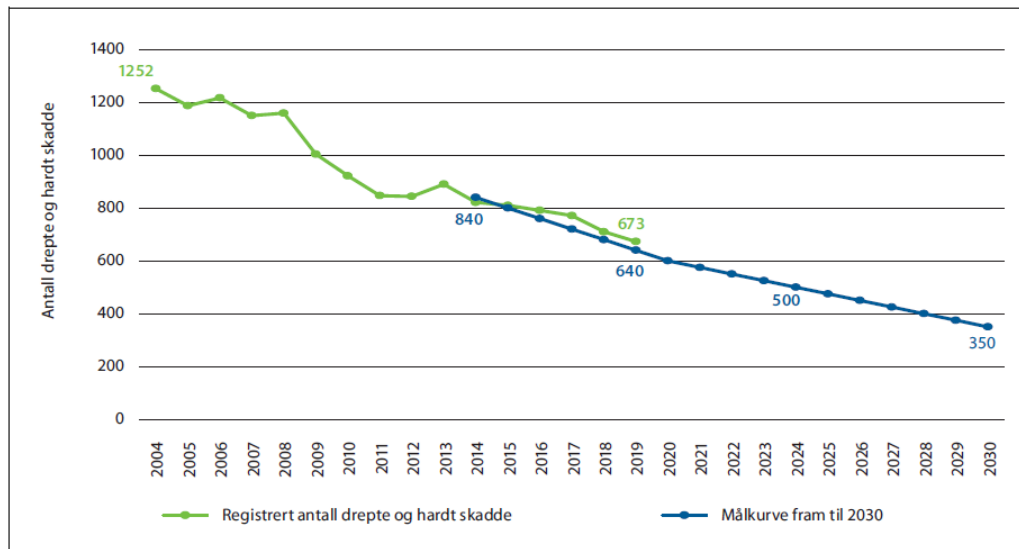
3.6)

Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Trafikkulykker er den vanligste dødsårsaken i verden blant menn og den femte vanligste blant kvinner.

1. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/god-helse-og-livskvalitet>

2. Statistisk sentralbyrå (SSB)



Figur 3.1 Ulykkesutviklingen i antall drepte og hardt skadde og ambisjon for utviklingen fram til 2030. Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde. Kilde: *Nasjonal transportplan 2022-2033* (Tilsvarende målkurve for Frøya er vist i kapittel 6.1. side 27.)

Verdens mest trafikksikre land

Norge har de siste fem årene vært det mest trafikksikre landet i verden. Tall for 2020 viser at 93 personer mistet livet i trafikken i Norge². Ikke siden 1947 har tallet vært lavere. Den langsiktige trenden viser nedgang, men tallet på drepte og hardt skadde er fortsatt et stort samfunnsproblem med 733 drepte og hardt skadde. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjørings-ulykker, som utgjør ca. 70 % av ulykkene og antall omkomne i perioden 2005-2019.

Kilde: www.bil24.no og Statistisk sentralbyrå (SSB)

3.1.1 Barnas transportplan (BTP)

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 bad regjeringen om innspill fra de yngste trafikantene. Om lag 400 barn bidro med tegninger, innspill og ønsker for fremtidens transportsystem.

Barn og unge er opptatt av:

- Trygg gang- og sykkelvei til skolen
- At bilister tar mer hensyn i trafikken, ikke bruker mobiltelefon og ikke kjører for fort
- Reduserer forurensning og utslipp for å ta vare på klima og miljø

Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemer
- At det legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Styrke kompetansen om trafikksikkerheten i barnehage og skole

Nullvisjonen nesten nådd for barn

Rundt 1970 døde ca. 100 norske barn under 15 år hvert år i trafikken og ca. 1 500 ble skadet. Trafikkdrepte barn under 15 år utgjorde 18 % av alle drepte (SSB). Siden det norske Barneåret i 1979 og *Aksjon skoleveg* ble etablert, er Nullvisjonen nesten nådd for barn, og Norge er verdens sikreste land for barn i trafikken (Sørensen 2018). Men fremdeles skades ca. 300 barn årlig og det er stor underrapportering av barneulykker til fots og på sykkel.

Kilde: www.tiltak.no, 2021.



Figur 3.1.1. 400 barn sendte inn forslag til Barnas transportplan. Fire barn fikk premie for sine innspill.

3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet mandat til Statens vegvesen om å lede arbeidet med rullering av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner i tillegg til en rekke offentlige aktører og interesseorganisasjoner på nasjonalt nivå.

Den nasjonale planen skal støtte opp under Stortingets mål for 2030 om færre enn 350 drepte og hardt skadde i trafikken per år, og er retningsgivende for tiltak og innsatsområder i trafikksikkerhetsarbeidet. Det skal settes mål for tilstandsutviklingen, for eksempel overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte.

Tiltaksplanen følges opp med årlige tilstandsrapporter.



Nasjonal tiltaksplan 2022-2025 er på høring med frist 31. desember 2021.

Figur. 3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Foreslåtte innsatsområder er møteulykker og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet og tungbiltrafikk. Møtefrie riksveier og minstestandard for utforkjøringsulykker på riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere (jf. Vegsikringskonferansen 2021).

3.2 Folkehelseloven

Norske kommuner er etter folkehelseloven pålagt å forebygge skader og ulykker og ha oversikt over forhold som påvirker folkehelsen. Denne kunnskapen skal brukes i planarbeidet.

§ 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

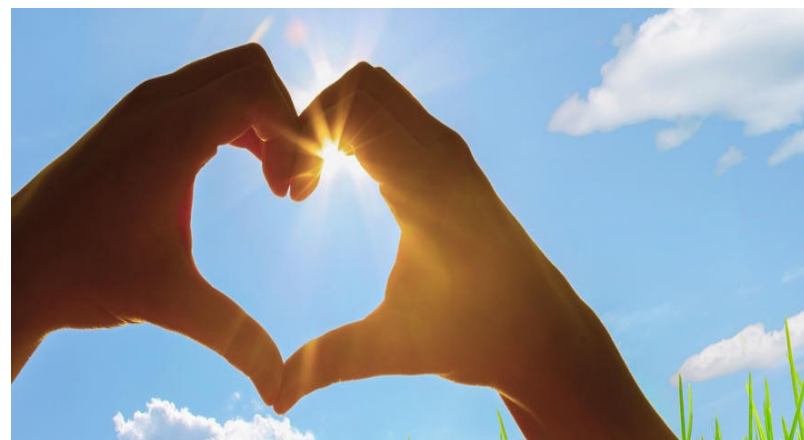
Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

§ 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 Folkehelsetiltak

Kommunen skal iverksette 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.



3.3 Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020

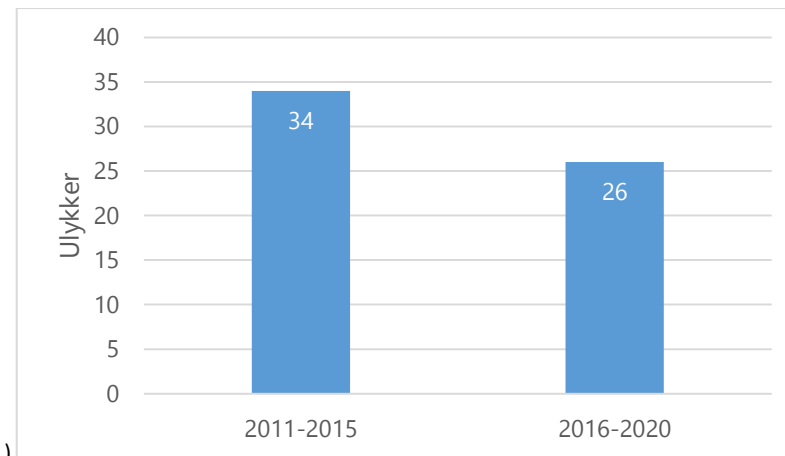
Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune var kommunens andre trafikksikkerhetsplan og den andre som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafikksikkerhetsplanen hadde følgende tallfestede mål:

- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres i tråd med nasjonal målsetning planperioden
- Antall ulykkespunkt/-strekninger skal reduseres i planperioden

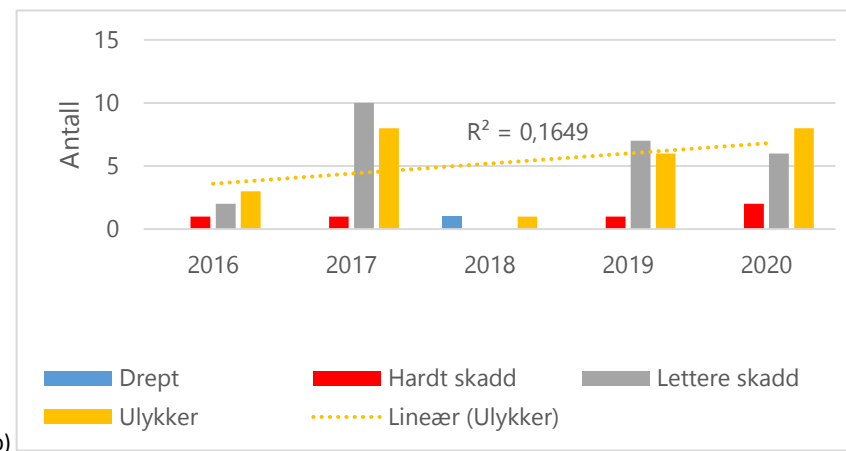
Sammenlignet med 5-årsperioden 2011-2015, har det vært en nedgang på 23 % i antall registrerte trafikkulykker med personskade, se figur 3.3.a. Innad i planperioden 2016-2020, har det imidlertid vært en økning av antall ulykker og skadde, se figur 3.3.b. For å vurdere ulykkesutviklingen på veg i Frøya kommune, er det derfor nødvendig å se statistikk over lengre tidsrom enn 5-årsperioder.

Ulykkespunkt

Ulykkespunkt på veg er definert av Statens vegvesen som et punkt eller en strekning under 100 m der det er registrert minimum fire politirapporterte ulykker med personskade i løpet av 5 år.



Figur 3.3.a. Antall ulykker i perioden 2016-2020 mot forutgående 5-årsperiode 2011-2015.



(b)

Figur 3.3.b. Utvikling i antall ulykker, hardt skadde og drepte og lettere skadde i planperioden 2016-2020.

3.3 Mål i kommunale trafikksikkerhetstiltak på Frøya

Gang- og sykkelveger er prioriterte oppgaver i Frøya kommune. Etter gangveg mellom Hamarvik og Sistranda, har fylkeskommunen satt gang- og sykkelveg *Dyrvik- Nettet* i sin prioriteringsliste (12.plass) i inneværende 4-årsperiode (2020-2024).



3.3.1 Trafikksikker kommune



Frøya kommune ble sertifisert «Trafikksikker kommune» hos Trygg Trafikk i 2017. Frøya var da den andre kommunen i tidligere Sør-Trøndelag fylkeskommune som fikk denne sertifiseringen.

Trafikksikker kommune er en ordning som godkjenner kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sertifiseringen gjelder for tre år. Kriteriene for godkjenning tar utgangspunkt i lover og forskrifter kommunene er pålagt å følge, og en godkjenning betyr at man har fått til en systematisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Sertifiseringen gjelder for tre år. Frøya kommune vil sette i gang prosess med en resertifisering.

Fylkeskommunen er pådriver for arbeidet etter vegtrafikklovens § 40a.

Barn skal ha trygge skoleveger, seniorer skal kunne bo hjemme lenge og syklistene skal komme trygt fram. Trafikksikkerhet berører alle kommunens medarbeidere og innbyggere, fordi alle er trafikanter på et eller flere nivå.

<https://www.youtube.com/watch?v=2Ylhv9x87o0>



3.4.2 Grønt Flagg



Grønt Flagg er en miljøsertifiseringsordning gjennom Foundation of Environmental Education (FEE) for barnehager og skoler som gjennomfører miljøprosjekter på et høyt nivå og prioriterer miljø i undervisning og daglig drift.

Det er gjort politisk vedtak (2018) at alle barnehager og skoler i Frøya kommune skal sertifiseres med Grønt Flagg.

Dyrøya oppvekstsenter fikk Frøyas første grønne flagg i 2018, mens Nesset barnehage ble sertifisert til Grønt Flagg i 2019.

Det legges opp til at alle skoler og barnehager i løpet av planperioden sertifiseres med Grønt flagg.

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.

Skoler kan utvikle egne lokale trafikkplaner for å ivareta trafikkopplæringen til elevene, for eksempel i samarbeid med Trygg Trafikk.

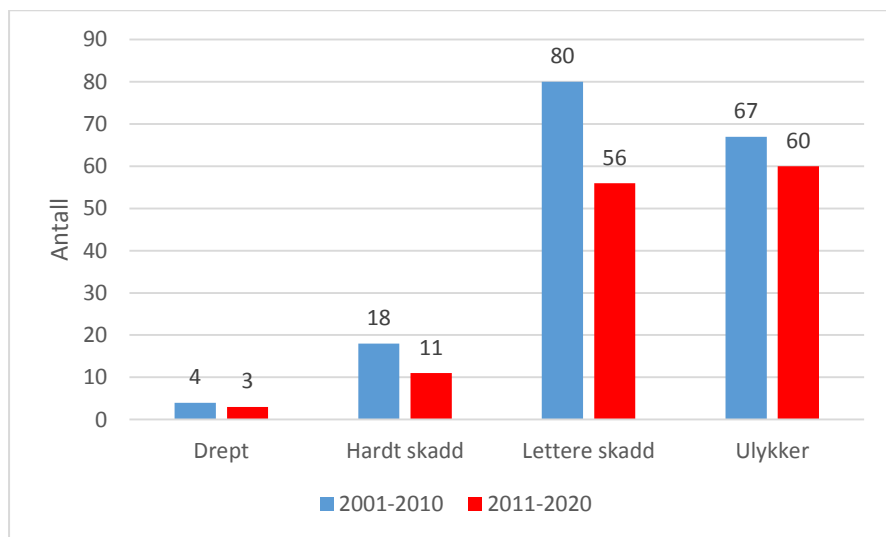
Barn og trafiksikkerhet. Forskning på barn og trafiksikkerhet dokumenterer at trafikkopplæring for barn under 7 år gir en sporbar atferdseffekt. For barn over 7 år påvirkes kun holdninger og kunnskap. *Kilde: NAF*

4. Ulykkessituasjonen i Frøya kommune

I forbindelse med planprogrammet for 2022-2025, er det utarbeidet en analyse av ulykkessituasjonen i Frøya kommune ved å sammenligne ti-årsperiodene 2001-2010 og 2011-2020.

4.1 Oppsummering av funn

Samlet i perioden 2001-2020, er det rapportert 127 trafikkulykker på Frøya med personskade til politiet. I disse ulykkene har 172 personer blitt skadet. Hvordan ulykkene og antall skadde fordeler seg mellom 10-årsperiodene er vist i figur 4.1.



Figur 4.1. Antall ulykker og antall personskader henholdsvis i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

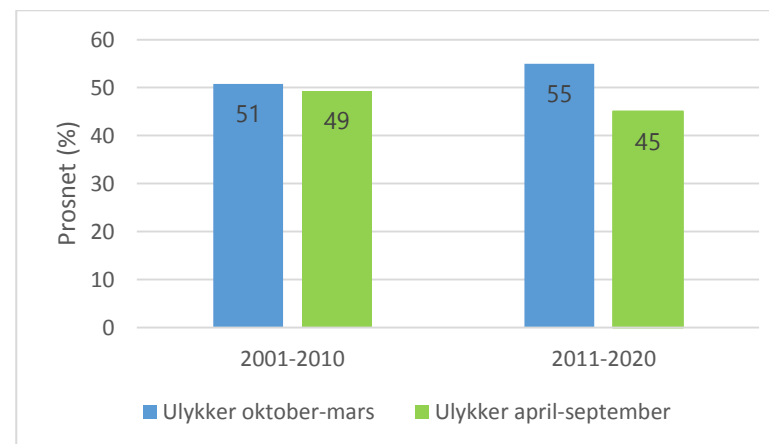
Analysen viser følgende hovedtrekk på Frøya:

Ulykkesutvikling:

- Antall ulykker i perioden 2011-2020 er redusert med 10 % sammenlignet med 2001-2010
- Antall skadde er redusert med 31 % i 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Antall lettere skadde er redusert med 30 %
- Antall drepte og hardt skadde er redusert med 36 %
- Utforkjøringer og møteulykker har høyeste andel ulykker med drepte og skadde

Tidspunkt:

- I perioden 2011-2020 er ulykkestallet vinterstid (oktober-mars) høyere enn sommer (april-september).
- Flest ulykker skjer på hverdag om kvelden (kl. 18:00-23:59)



Figur 4.2. Antall ulykker i sommer- og vinterhalvåret i Frøya kommune..

Geografisk fordeling:

- 91 % av alle ulykker med personskade skjer på fylkesvei, med hovedandel FV 714. Det er ingen endring mellom 10-årsperiodene.
- 97 % av alle drepte og hardt skadde er på fylkesvei
- Det er like mange ulykker på privat veg som på kommunal veg, men ingen drepte og hardt skadde på privat veg

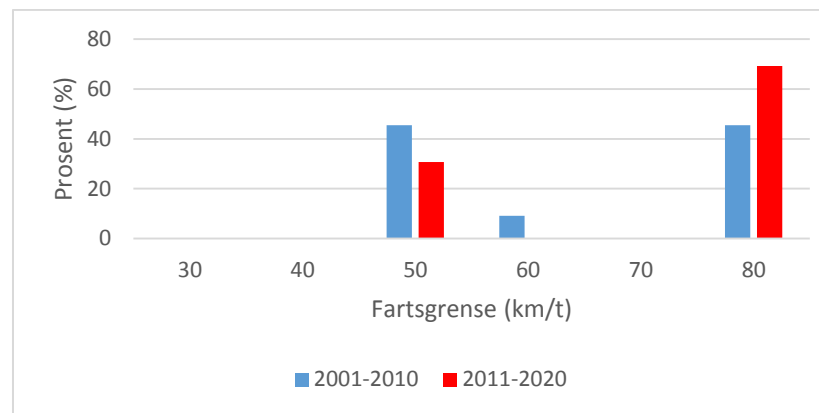
Ikke tettsted. 80 % av alle ulykker skjer utenfor tettsted på Frøya. Det er ingen forskjell mellom 10-årsperiodene.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret.

Fart:

- Veg med fartsgrense 80 km/t har mer enn 50 % av alle ulykker, drepte og hardt skadde. Det er ingen endring i antall drepte og hardt skadde på veg med fartsgrense 80 km/t mellom 10-årsperiodene.
- Andelen drepte og skadde i fartssone 80 km/t har økt fra 2001-2010 til 2011-2020.
- Antall lettere skadde er redusert med 48 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010 på veg med fartsgrense 80 km/t.
- Antall ulykker, drepte og hardt skadde er redusert med mer enn 60 % i områder med fartsgrense 50 km/t fra 2001-2010 til 2011-2020.

- Det er ingen drepte og hardt skadde på veg med fartsgrenser 30, 40 eller 70 km/ i periodene 2001-2010 og 2011-2020.



Figur 4.3. Fartsgrenser og prosentvis fordeling av drepte og hardt skadde i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.



Bilparken på Frøya.

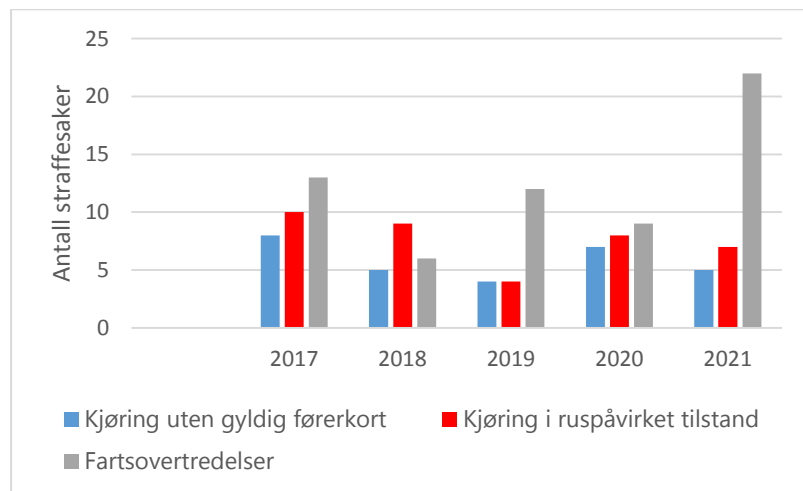
I perioden 2016-2020 har det vært en økning på 13,2 % i antall registrerte personbiler. Antall varebiler har økt med 22,8 %, lastebiler med 15 %, det er også noe økning i antall MC og traktorer, men nedgang i antall mopeder (-20,8 %).

Per 31.12.2020 er det registrert 2 884 personbiler – 4 048 kjøretøy totalt - i Frøya kommune. 3,3 % av bilene er el-biler.

Kilde: SSB

Førerkortbeslag:

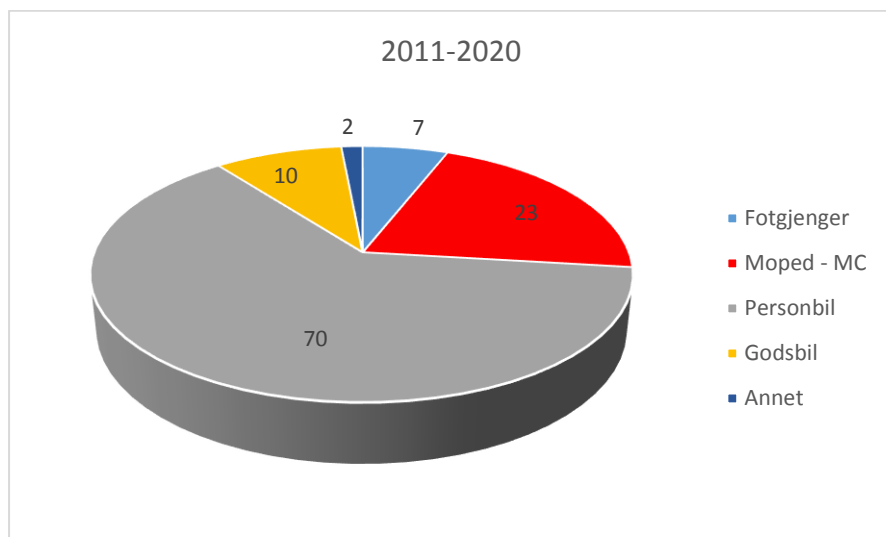
Førerkortbeslag for fart på Hitra og Frøya skjer i alle aldersgrupper. Statistikk for førerkortbeslag – fartsovertredelser og ruskjøring Hitra og Frøya og FV 714 fra Trøndelag politikammer 2021, er vist i figur 4.4.



Figur 4.4. Straffesaker (forenklede forelegg ikke medregnet) i Frøya kommune i perioden 2017-2021 (til og med september 2021). Antall kontroller per år er ikke oppgitt.

Trafikantgrupper:

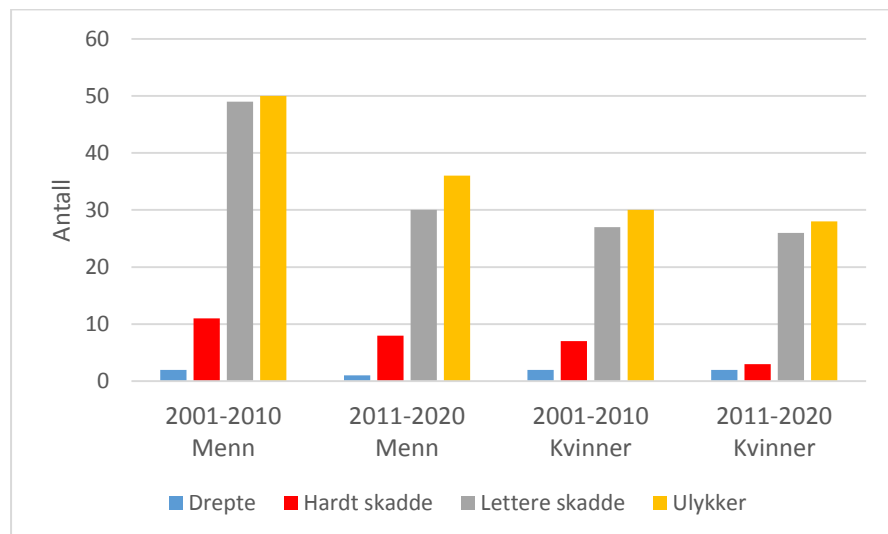
- Flest drepte og hardt skadde har reist med personbil (70 % i 2011-2020)
- Opptil 1/5 drepte eller hardt skadde har reist med godsbil
- Drepte eller hardt skadde har reist med moped, motorsykkel eller ATV
- Det er registrert hardt skadde, men ingen drepte i gruppen fotgjengere og syklister



Figur 4.4. Drepte og hardt skadde i trafikantgruppene (2011-2020) i Frøya.

Kjønn:

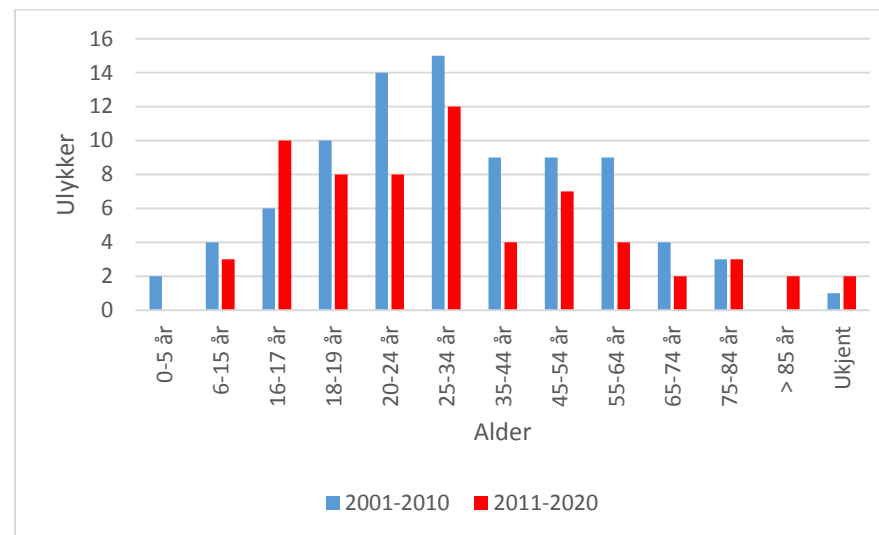
- Nær dobbelt så mange menn som kvinner er blant drepte og hardt skadde
- Antall hardt skadde menn er redusert med 55 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Ingen nedgang i antall ulykker og antall personskader totalt sett, blant kvinner fra 2001-2010 til 2011-2020
- Like mange kvinner som menn er blant skadde moped- og motorsyklister i 2011-2020, mens 86 % av alle skadde i perioden 2001-2010 var menn
- Flere menn enn kvinnelige fotgjengere og syklister er skadet i trafikken (70 % av de skadde er menn)



Figur 4.5.. Sammenligning av ulykker og personskader hos kvinner og menn i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

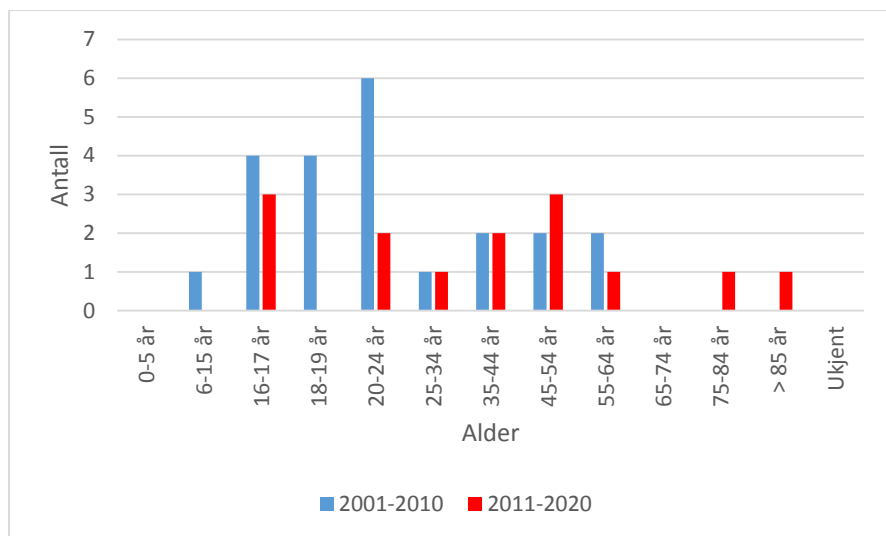
Alder:

- Aldersgruppene 25-34 år er mest utsatt for trafikkulykker med personskade og er sterkt overrepresentert i forhold til folketallet
- Det er nedgang i antall ulykker og antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-34 år og eldre (figur 4.6 og 4.7)
- Det er økning i antall ulykker for aldersgruppen 45-54 år i 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010



Figur 4.6. Antall ulykker fordelt mellom aldersgrupper i de to 10-årsperiodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

- Det er liten økning i antall ulykker for aldersgruppen 16-17 år men betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-24 år (figur 4.6 og 4.7)



Figur 4.7. Drepte og hardt skadde i ulike aldersgrupper i to tiårsperioder (2001-2010 og 2011-2020) i Frøya kommune.

Ulykkestyper. 85 prosent av alle ulykker på Frøya er hovedsakelig enten utforkjøring (56 %), møteulykke (18 %) eller kryssende kjøreretning (12 %). Kilde: Statens vegvesen, Ulykkesregisteret.

4.2. Underrapportering av trafikkulykker

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

Rapporten «*Helsevesenbasert skaderegistrering som vertøy for å forebygge trafikkulykker*»³ forteller om mørketall i skadestatistikken for trafikkulykker.

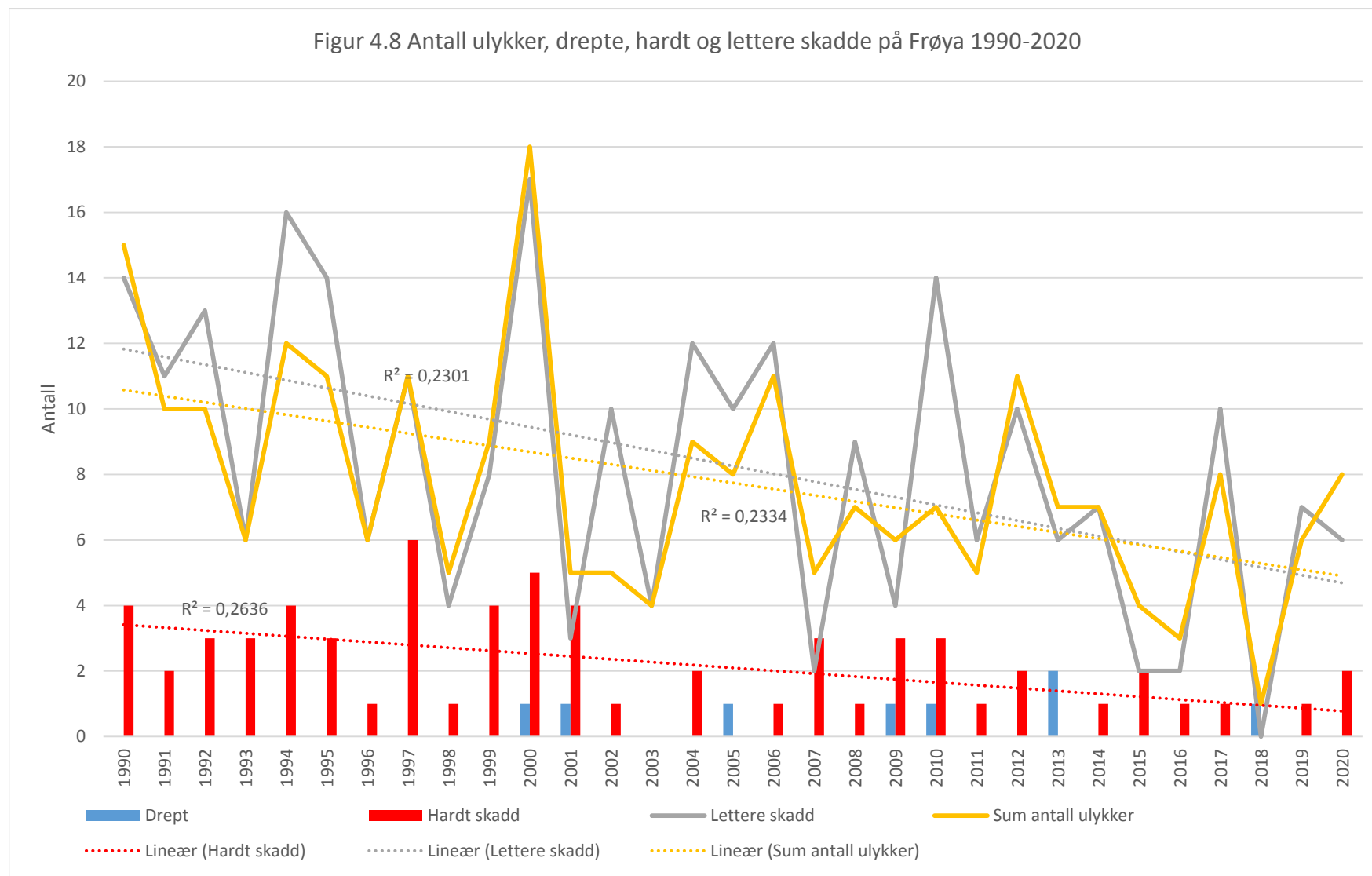
I følge rapporten ser Politiregisteret ut til å ha følgende dekningsgrad for skader etter trafikkulykker:

- 37 % eller lavere av meget alvorlige og alvorlige skader
- 15 % av lettere skader
- 17 % av alle trafikkulykkesskader

Fotgjengeres og syklisters enelulykker er ikke definert som trafikkulykker, selv om de skjer på trafikkareal. Studier av sykehusdata fra de største byer i Norge viser at eneulykker i tettsted blant fotgjengere og syklisters utgjør mesteparten av alle ulykker.

Det er ukjent om eneulykker på sykkel eller til fots har betydning på Frøya. Med økt tilflytting og utbygging av flere boligfelt på Frøya, vil sentrumsnær trafikk øke med flere biler og flere fotgjengere i kommunesenteret og mellom boligfeltene.

3. Kilde Trygg Trafikk, 2019



5. Fart, rus og tungbiltrafikk

5.1 Fart

Fart, sammen med rus, er den vanligste dødsårsaken for unge mellom 18 og 24 år i trafikken. Unge menn utgjør to tredeler av de drepte i denne aldersgruppen. De som kjører for fort overvurderer sine egne kjøreferdigheter, eller de vil vise seg frem.

Studier utført av TØI (Transportøkonomisk institutt) i perioden 2004-2014, viste at økt sannsynlighet for å bli oppdaget (fartskontroll) har mer å si for antall fartsovertredelser enn økte bøtesatser. Studien slo fast at antall fartsovertredelser faller med 3,3 prosent dersom risikoen for å bli oppdaget (flere kontroller) øker med 10 %. En tilsvarende økning av bøtesatsene fører til kun 0,8 prosent færre fartsoverskridelser.

Fart er vesentlig for trafikksikkerheten – holder du fartsgrensene bidrar du til å realisere Nullvisjonen.

Frøya

Så langt i 2021 per september har Trøndelag politikammer registrert 22 farts-overtredelser (forenklete forelegg ikke medregnet) i Frøya kommune. Siste fire år (2017-2020) var det gjennomsnittlig 10 straffesaker for fartsovertredelser på veger på Frøya årlig. Hvor mange av sakene som gjelder for personer hjemmehørende i Frøya kommune er ukjent. Det mangler tall for antall gjennomførte kontroller på henholdsvis Frøya og Hitra. Kommunen ser behov for at det utarbeides statistikk på dette.

5.2 Rus

De siste fire årene har i snitt 24 prosent av dødsulykkene i Norge skyldtes ruskjøring. Folkehelseinstituttet anslår at tallet trolig er opp mot 30 %, og i 2020 skyldtes én av fire dødsulykker ruskjøring.

- I 2020 ble 10 411 personer anmeldt for fyllekjøring – det tilsvarer 28 personer hver dag.
- 9 av 10 anmeldte fyllekjørere er menn
- Alkohol er det vanligste påviste rusmiddelet
- Av de førerne som mistenkes for ruskjøring, blir det i snitt funnet 2,5 ulike rusmidler i blodet

Rusulykkene i trafikken i 2020 drepte 7 uskyldige mennesker i Norge.

Frøya

Pr september 2021 er det registrert 7 straffesaker for kjøring i ruspåvirket tilstand. I perioden 2017-2020 er det registrert til sammen 31 straffesaker. Det er ukjent om ruskjøringen skyldes alkohol og/eller stoff, om sakene er fra hverdag eller helg, eller hvilken tid på døgnet ruskjøringen har skjedd. Det er også ukjent om sakene omfatter frøylværinger eller utenbygdsboende, eller om noen av dem involverer trafikkulykker med personskader. Kommunen styrker arbeidet med forebygging og behandling av rusmiddelmisbruk, blant annet misbruk av narkotiske stoffer og skadelig bruk av alkohol.

5.3 Tungbiltrafikk

Transportøkonomisk institutt har sett på ulykkesrisikoen til norske og utenlandske tungbiler i Norge i periodene 2007-2012 og 2013-2018. Studien viser at risikoen for ulykker med tungbiler er nær halvert fra den første til den andre perioden.

Tunge kjøretøy er involvert i rundt 30 prosent av dødsulykkene årlig på norske veier. Rapporten fra TØI viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler enn norske. Det er særlig på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge at forskjellene gjør seg gjeldende, med 2,3 ganger høyere ulykkesrisiko for utenlandske tungbiler.

Selv om studien viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler, er norske tungbiler involvert i over 80 prosent av ulykkene og står for 90 % av tungbiltrafikken i perioden 2007-2018 på nasjonalt nivå.

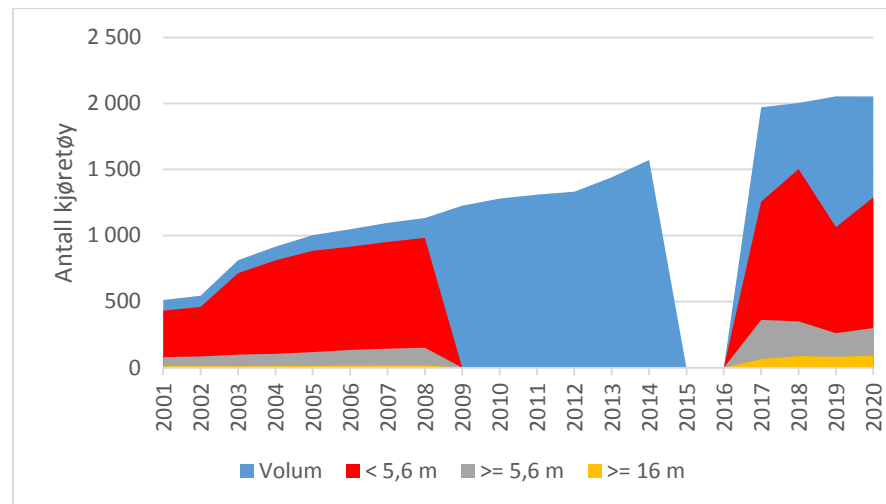
Lastebil. Kjøretøy (bil og henger) med tillatt totalvekt over 3,5 tonn eller lengde på over 5,5 m regnes som tunge kjøretøy. Avhengig av biltype kan kjøretøykombinasjonen være opptil 60 tonn.

Kilde: Statens vegvesen

Frøya

Trafikktelling fra Frøyatunnelen viser en firedobling i årsgjennsnittet (ÅDT) fra 2001 til 2020, figur 6.1. Andelen tungbiltrafikk er nær firedoblet for biler med lengde fra og med 5,6 meter (fra ca. 80 til 300 kjøretøy per døgn) og nær åttedoblet for kjøretøy 16 meter eller lenger (fra 11 til 90 kjøretøy per døgn) fra 2001 til 2020. Personbiltrafikken har vist en tredobling i samme periode (fra 430 til 1300 biler).

Bedrifter/transportfirma er ansvarlig for trafikksikkerhet. Avrenning av fiskeslo og vann fra lastebilene kan føre til trafikksikre situasjoner, spesielt i vinterhalvåret.



Figur 5. Årsdøgntrafikk (ÅDT) fra Frøyatunnelen 2001-2020. Totalt antall kjøretøy (blå), personbiler (rød) og store kjøretøy (grå og gul). Det mangler trafikkdata for deler av perioden. ÅDT er definert som den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året. ÅDT inneholder andel store kjøretøy på en del strekninger.

Kilde: Statens vegvesen.

I følge Statens vegvesen ble trafikkregistrering i Hitra-tunnelen i gang satt først 13. oktober 2021.

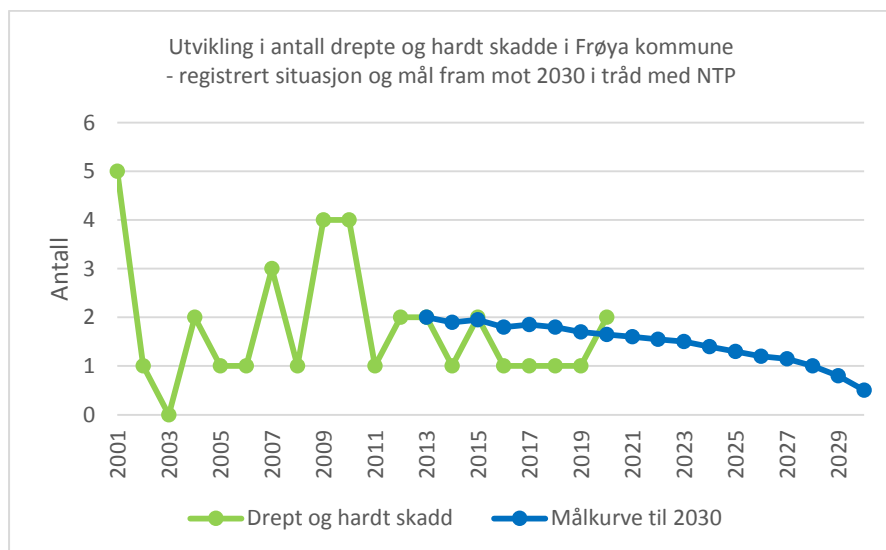
Ulykker med vogntog.. I perioden 2001-2020 ble det registrert 12 ulykker med bil for godstransport på Frøya. En av disse med drepte og hardt skadde. Det er ikke forskjell mellom årstidene. Godstransport (tung og lett bil) sto for 5,5 % av alle personskadeulykker på Frøya i perioden 2001-2020.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret

6. Mål og strategier for perioden 2022-2025

6.1 Målsetting

På Frøya har det vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker med personskader siden 2010. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde siden 2001. Mål i perioden 2022-2025 er videre nedgang i antall trafikkuulykker på Frøya.

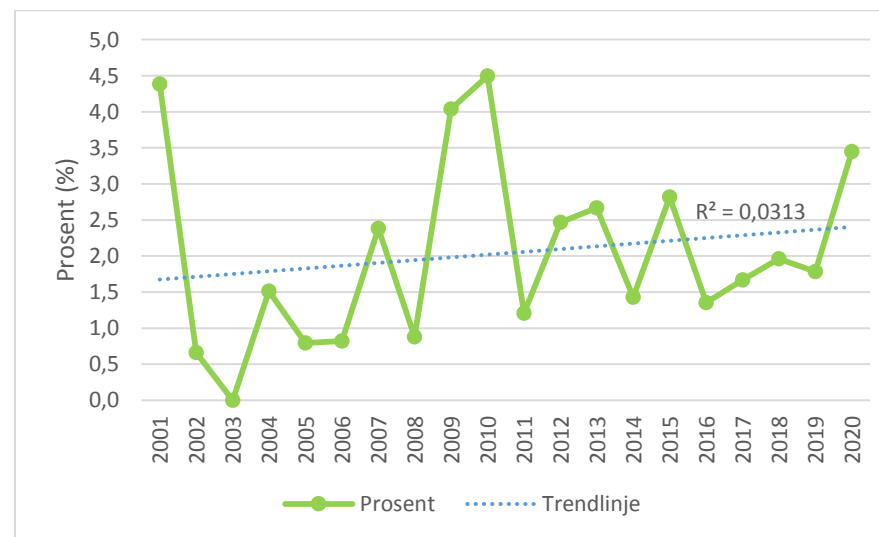


Figur 6.2. Målkurve for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Frøya kommune, i tråd med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Som del av Trøndelag fylke, utgjør drepte og hardt skadde i Frøya kommune mellom 0 - 4,5 % i perioden 2001-2020, se figur 7.1. I samme

periode er antall drepte og hardt skadde halvert i Trøndelag (fra 124 til 60 personer).

En ulykke med drepte og hardt skadde vil kunne skape store utslag i statistikken for Frøya kommune og for Trøndelag fylke som helhet.



Figur 6.1. Utvikling i Frøyas andel i prosent av antall drepte og hardt skadde i Trøndelag i perioden 2001-2020.

Det anbefales å sette et mål som sammenligner gjennomsnittet for perioder, ettersom det kan være noe statistiske svingninger fra år til år. Målet må være en reduksjon i perioden som helhet.

6.2 Strategier

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt en rekke tilstandsmål formulert som måltall.

Frøya kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Det gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt bruk av refleks, også i sentrumsnære strøk
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene
- Redusere kjøring i ruspåvirket tilstand
- Redusere fartsgrense utsatte strekninger
- Arbeide for at flere går og sykler til skolen
- Øke antall km med gang- og sykkelveg
- Utbedring av vegnettet
- Resertifisert som trafikksikker kommune

Kommunen skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

Trafikkutvikling. I følge Statens vegvesen vil biltrafikken i Norge øke med rundt 60 % i de neste 50 årene. Ikke minst vil godstransporten øke kraftig i årene som kommer. Vegdirektoratet anslår at lastebiltrafikken øker med nær 200 millioner tonn, som betyr 70 % vekst fram mot 2040.

Kilde: OFV (Opplysningsrådet for veitrafikken)

7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Vegnettet i Frøya kommune er delt i ulike kategorier med ulikt forvaltningsansvar. De viktigste gjennomgående veiene på Frøya er fylkesveier. Fylkesvei 714 har en overordnet funksjon på Frøya og som bindeledd til nabokommunen Hitra. De kommunale vegene er primært atkomstveger i boligområder. Private veger dekker i all hovedsak transportbehov innenfor private eiendommer. Samlet lengde på det offentlige vegnettet i hver kategori er vist i tabellen nedenfor. Ut over veg har Frøya kommune ansvar for ca 250 kommunale parkeringsplasser, og drifter ca. 350 gatelys langs offentlig veg. Frøya kommune har pågående arbeid med utarbeidelse av hovedplan for veg med tilhørende vegnorm.

Tabell 2. Samlet lengde veg med respektive vegeier.

Vegkategori	Samlet lengde (km)	Forvaltningsansvar
Fylkesveg	118,6	Trøndelag fylkeskommune
Gang-/sykkelveg, fylk.veg	9,9	
Kommunal veg	54	Frøya kommune
Fortau komm.veg	3,1	

En utfordring mot andre vegeiere (fylkeskommunen) er utbedringer av veg og vegvedlikehold. Den stadig økende trafikkbelastningen med tunge biler på FV 714, reiser spørsmålet om FV 714 igjen bør bli riksveg.

8. Innsatsområder og kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2022-2025) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor flere områder som er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. De kommunale tilstandsmålene er satt innenfor ulike innsatsområder.

8.1 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at det trafikantene kan ta ansvar for egen atferd gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd.

8.1.1 Innsatsområde - Fart

Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	50 % (2020)	80 (2025)
------	---	----------------	--------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver fortsetter arbeidet med å påvirke sine ansatte til å opptre med minst mulig risiko i trafikken
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker atferd (transporttjenester, veg, anlegg- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring-plattform utviklet av Trygg Trafikk)

8.1.2 Innsatsområde - Rus

Nasjonale mål:

Rus	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2020)	0,1 (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av straffbart narkotikabruk	0,6 % (2020)	0,1 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten

8.1.3 Innsatsområde - Bilbeltebruk

Nasjonale mål:

Bilbelte/sikring av barn i bil	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97 % (2020)	98 % (2025)
	Andel barn i alder 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2020)	70 % (2025)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84 % (2020)	90 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen bestiller alltid busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonens virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år

- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

8.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet.

8.2.1 Innsatsområde - Barn

Nasjonale mål:

Barn	Antall drepte barn 0-14 år i trafikken	(2020)	(2025)
------	--	--------	--------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler i samarbeid med foresatte skal ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg
- Kommunen skal fortsatt arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (hjertesoner)
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres
- Kommunen skal påvirke til at alle barnehager, kommunale og private, godkjennes som «Trafikksikker barnehage»
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres beset mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs og mopedkortet som en del av valgfagtilbudet

8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	(2020)	(2025)
-----------------------	---	--------	--------

Kommunale tiltak:

Risikoen for at ungdom skal bli drept eller hardt skadd skal reduseres

- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs og mopedkortet som del av valgfagtilbudet

8.2.3 Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter og fremmedspråklige trafikanter	Risiko for bilførere i aldersgruppen 45 + for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % (2025)
	Risiko for fremmedspråklige for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per kjørte km		- 30 % (2025)
	Risiko for fotgjengere/myke trafikanter i aldersgruppen 70+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km		- 30 % (2025)

Reduksjon i perioden 2022-2025 skal sammenlignes med perioden 2017-2021

Kommunale tiltak:

Innen 2030 sikre myndiggjøring og fremme sosial, økonomisk og politisk inkludering av alle, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsevne, rase, etnisitet, nasjonal opprinnelse, religion eller økonomisk eller annen status. Risikoen for at voksne, fremmedspråklige og personer med funksjonsnedsettelser skal bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres. Kommunen skal legge til rette for trafikkopplæring for fremmed-språklige.

8.3 Trafikantgrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Nasjonal transportplan 2022-2025 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er nødvendig for å nå mål om at flere benytter sykkel eller går.

8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende	Antall km i tilknytning til fylkesveg som tilrettelegges for gående og syklende	230 (2021)	(2025)
Gående og syklende	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58 % (2020)	70 % (2025)
	Andel fotgjengere som brukers refleks på belyst veg i mørket	40 % (2020)	60 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafiksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger
- Gatelys, nye
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt voksenopplæringen

8.4 Kjøretøyteknologi

Nasjonale mål:

Kjøretøyteknologi	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14 % (2020)	25 % (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39 % (2020)	52 % (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å hindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14 % (2020)	25 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafiksikkerhet vektlegges (5 stjerner Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarsler)



8.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker, ventende skolebarn på buss ved hovedveg og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som sikrer mot utforkjøringer	% (2020)	% (2025)
	Antall km fylkesveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og tilfredsstillende minstestandard i fylkeskommunal vegplan	% (2020)	% (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor økonomiske rammer
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg med årlig rullering
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting/-rydding, strøing og rydding av vegetasjon på skoleveger
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhetsarbeid
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi

8.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid

Nasjonale mål:

Systematisk og samordnet trafikk-sikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	129 (per 1. nov 2021)	250 (2025)
--	---	--------------------------------	---------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde
- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune
- Kommunen skal følge opp Barnas Transportplan, se pkt. 3.1.1
- Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak

9. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltak i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres hvert år fra 2022 til og med 2024. Det er avsatt kr 500.000,- årlig for trafikksikkerhetstiltak i Frøya kommune i økonomiplanperioden 2021-2024.

10. Evaluering og rullering

Kommunalsjefene rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til virksomhetsleder EKU, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren.

VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025

Tiltaksdelen består av prosjekter som har fått prioritet hos Trøndelag fylkeskommune eller tiltak som ivaretas innenfor kommunens ordinære drift, og dermed er sannsynlig kan gjennomføres i løpet av planperioden 2022-2025. Tiltakene er et spekter av omforente og forankrede tiltak mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet på Frøya.



./ Handlings- og tiltaksplan 2022-2025 i eget vedlegg.

KOMMUNALE VEGER

Fra TS-plan 2016-2020:

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Status
	Mausund	For stor fart/dårlig sikt i svingene. Tiltak: Flere fartsdumper/speil ved svingene	Ikke utført
	HC-parkering Sistranda barneskole	Biltrafikk inne på skoleområdet – manglende skilting og fysisk sperre	Ikke utført
	Brøyting Sistranda barneskole	Brøyting skjer i skoletiden	Ikke fulgt opp
	Frøyahallen	Uoversiktlig av- og påstigning ved levering og henting av skolebarn	Park- og rideløsning

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Status
			etablert 2020
	Busslomme ved sykehjem Hamarvik	Mye trafikk til barnehage og sykehjem. Uoversiktlig vegkryss og ikke fullgod busslomme	Busskur med belysning etablert
	Nordskag	Trafikkarlig skolevei	Fortau fra fv til oppvekstsenter etablert 2021
	Dyrvik boligfelt	Nedsatt fartsgrense/skilting	Tas inn i revidert plan

FYLKESVEGER

Frøya kommune vil arbeide med disse tiltakene i dialog med vegeier. Slik dialog må være tydelig og hyppig. Tiltakene prioriteres ikke innbyrdes fra kommunens side.

Fra TS-plan 2016-2020

Prioritet	Gatenavn/-sted	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak
	Titran	Overtakelse av veglys/ny bru/utbedring vei Myran	Samme status på veglys og bru – noe utbedringer på Myran
	Hele Frøya	Overtakelse av drift og vedlikehold veglys fylkeskommunale veger	Overtakelse utført Hamarvik-Hellesvik 2020
	G/S Hamarvik – Melkstad	Etablering av gang- og sykkelveg Hamarvik-Melkstad	Etablert i 2020
	Flatval	Omlagging fylkesveg	Utført
	Dyrvik-Hellesvik	Etablering av gang- og sykkelvei	Prosess med fylkeskommunen igangsatt
	Dyrøy fergeleie	For lite parkering – dårlig logistikk – manglende snuplass for buss m.m.	Prosjekt igangsatt mellom Frøya kommune og fylkeskommunen
	Hele Frøya	Utskifting og etablering nye buskur med belysning	Flere buskur er utskiftet og utplassert nye – pågående arbeid
	Ervika	Dårlig sikt fra avkørsel småbåthavn til fylkesveg	TS-plan 2022-2025

Prioritet	Gatenavn/-sted	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak
	Husvika/Tverrvågen-Nordskaget	Redusert fartsgrense – saken spilt inn til fylkeskommunen	Avslag på søknad – legges inn i TSU-plan 2022-2025
	Fv 714 Vikan/Vikasundet	Feil dosering på vei - overflatevannproblematikk	Ikke utført
	Hellesvik/Svellingen/Strømøya	Redusert fartsgrense	Utført
	Strømøybotn-Dyrøya	Omgjøre Fv 6466 til Fv 714	Ny 2022-2025
	Nordfrøyveien/Myraneien	Busslomme og busstopp	Ny 2022-2025
	Sistranda	Ny veg til liggekai	Ny 2022-2025
	Myran	Busslomme og buskur	Ny 2022-2025
	Hamarvika	Fotgjengerovergang ved busslomme til g/s	Ny 2022-2025

VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

Frøya kommunes rolle som barnehageeier	Ansvar
Innen utgangen av 2025 skal kommunen påvirke private barnehager til godkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Kommunalsjef oppvekst
Alle ansatte skal i løpet av planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg Trafikk innen trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen	Kommunalsjef oppvekst
Skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Alle skolene skal innen utgangen av 2025 ha blitt godkjent som Trafikksikker skole	Kommunalsjef oppvekst
Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss/bussvett, og etableres dialog med ansvarlig busselskap om innføring av disse rutinene i alle skolebussene	Kommunalsjef oppvekst
For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten skal «Aksjon skolestart» være et fast tiltak ved alle skoler med elver på barnetrinnet	Kommunalsjef oppvekst
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på kommunens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang pr år i samarbeid med Trygg Trafikk	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby trafikalt grunnkurs og moped-kortet som valgfag	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal gjennomføre vurdering av trafikksikker skoleveg	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Ansvar
Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor foreldre og elever)	Kommunalsjef helse -omsorg
Helsestasjonen skal ha økt fokus på temaet barn i bil og spesielt at barna skal sitte bakovervendt i bil til de er 4 år	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt til frivillige organisasjoner	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen skal i samarbeid med Politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak i Politirådet	Kommunedirektør
Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som vegeier (omfatter også fortau, gang- og sykkelveger)	Ansvar
Årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester
Ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg, med årlig rullering	Kommunalsjef almenne og

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

	tekniske tjenester	Påvirke kommunens ansatte, gjennom ulike aktiviteter hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober), å benytte refleks som fotgjengere i mørket	HR sjef
Ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting/-rydding, strøing og rydding av vegetasjon på skoleveger	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Gjennomføre aktiviteter som stimulerer flere til å sykle samt bruke sykkelhjelm	HR sjef
Ha rutiner for å kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten	HR-sjef
		Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafikksikkerhet vektlegges (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarslar)	Økonomisjef
Søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Trafikksikkerhetstiltak innarbeides i strategisk plan for kompetanseheving	HR sjef
		Gjennomføre trafikksikkerhetskurs for ansatte som bruker motorisert kjøretøy i arbeid. Alle ansatte med motorisert og høye kjørelengder får tilbud om å gjennomføre HMS-trafikkurs og et førstehjelpskurs hvert tredje år	HR sjef
Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker atferd (transport-, anleggs- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle barnehagene skal i planperioden innen 2025 ha hatt alle ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kursene vil ha fokus på Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, trafikkopplæring m.m.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle skolene skal i planperioden innen 2025 ha hatt minimum 50 % av de ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kurset vil ha fokus på kunnskapsløftets kompetansemål med hensyn på trafikk, forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, sykkelopplæring mm.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av gangveg og –felt.	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle ansatte ved helsestasjonen skal ha gjennomført trafikksikkerhetskurs for «sikring i bil» innen 2025	Kommunalsjef helse-omsorg
		Kommunens ansatte skal gjennomføre e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet Trygg Trafikk på KS-læringsplattform)	HR-sjef

Frøya kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar
Innen utgangen av 2022 ha forankret retningslinjene for arbeidsrelatert ferdsl i trafikken (inkl. arbeidsreiser) i alle kommunens avdelinger	HR sjef
Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	HR sjef

VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- > Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. 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
- > Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen (personskadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- > Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- > Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, drift, plan, HR).

VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN

SKADDE/DREPTE PÅ VEGNETTET I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

År	Drepte/hardt skadde	Lette skader
2011	1	6
2012	2	10
2013	2	6
2014	1	7
2015	2	2
2016	1	2
2017	1	10
2018	1	0
2019	1	7
2020	2	6
Sum	14	56

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Måned	Antall
januar	0
februar	3
mars	7
april	1
mai	6
juni	3
juli	5
august	6
september	6
oktober	11
november	8
desember	4
Sum	60

ULYKKESTYPER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Type	Antall
Andre uhell	4
Samme kjøretøretning	2
Møteulykker	6
Kryssende kjøretøretning	5
Fotgjengerulykker	3
Utforkjøringer	40
Sum	60

SKADDE/DREPTE FORDELT PÅ ALDER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Alder	Antall
0-14 år	2
15-24 år	30
25-34 år	12
35-44 år	6
45-54 år	7
55-64 år	4
65-74 år	2
> 75 år	5
Sum	70

ULYKKER FORDELT PÅ VEGTYPER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Veg	Antall
Fylkesveg	54
Kommunal veg	2
Privat veg	3
Skogsbilveg	1
Ukjent	0
Sum	60

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 23/926

Arkiv: Q80

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget

SIKTUTBEDRING VEGKRYSS FV714 - MYRANVEIEN

Forslag til vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget bevilger inntil kr 200.000 inkl mva for siktutbedring ved vegkryss opp til Myranveien.
2. Trafikksikkerhetsutvalget bevilger inntil 40.000 inkl for nytt veglys i Myranveien.
3. Det må ha høy fokus på sandstrøing i vegen ved glatt vegbane.
4. Bevilgningene tas fra P 551328 - Trafikksikkerhetstiltak

Vedlegg:

Tilbud av 270423 på siktutbedring vegkryss Myranveien

Saksopplysninger:

Det har i flere år vært spilt inn behov for siktutbedring ved vegkryss mellom Fv 714 Nordfrøyveien og Myranveien. Dette er tatt opp i politiske møter flere ganger og innbyggere.

Som et strakstiltak foretok EKU nedfelling av ei stor sitkagran på vollen ved vegkrysset i 2020, noe som bedret sikten noe.

Forholdet ble meldt som et tiltak i prosjektet Morgendagens omsorg, men det ble overfor styringsgruppa meddelt at siktlinjene er i tråd med vilkårene i reguleringsplanen for helsetunet.

Saken ble derav stilt i bero.

Det har nylig vært en trafikkulykke med påkjørsel av myk trafikant, og dette er andre ulykken på kort tid i dette vegkrysset. Utfordringsbildet er at det går gang-og sykkelveg mellom fylkesveg og kommunal veg, som indikerer skjerpet aktsomhet for motoriserte kjøretøy ved inn- og utkjøring i dette vegkrysset.

Det påpekes at det fortsatt er utfordrende med vollen som er like ovenfor gang- og sykkelvegen og det er nå ønskelig at denne sprenges ned og gjør siktforholdene bedre. Kommunen har mottatt tilbud på 160.000 inkl mva for sprengings- og utbedringsarbeider. I tillegg kommer kostnader med søknadsbehandling til offentlige instanser. Erfaringsvis vil det tilkomme ukjente kostnader ved gravearbeider.

Kommunedirektøren råder derfor Trafikksikkerhetsutvalget til å bevilge inntil 200.000 for disse arbeidene.

Tiltaket ønskes utført så snart som mulig for å forebygge flere uønskede hendelser.

Videre meldes det fra brukere av vegen at det er veldig glatt i denne bakken vinterstid, det må derav ilegges ekstra strøing ved glatt vegbane.

Det meldes også at belysningen bør være bedre i aksene ved vollen da det er mye trafikk både av gående og kjørende i denne vegen og lysforholdene oppleves for snever.

Kommunedirektøren tilrår derfor Trafikksikkerhetsutvalget å bevilge inntil kr 40.000 inkl mva for forbedring av lysforholdene i Myranveien.

Vurdering:

Kommunedirektøren ser et stort behov for at det foretas siktutbedring ved Myranveien snarlig for å forebygge flere uønskede hendelser og tilrår Trafikksikkerhetsutvalget å bevilges midler for utbedring av vegkryss samt å bedre lysforholdene langs Myranveien.

Det må legges inn i rutinene for vintervedlikeholdet at det gis høy fokus å sandstrø de deler av vegen som er krevende ved glatt vegbane.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

Økonomiske konsekvenser:

Kostnad 240 000 fra P 551328 – Trafikksikkerhetstiltak

Saldo før bevilgning 1 297 811

Ny saldo på den konto som blir belastet:

Saldo etter bevilgning 1 057 811

Frøya Kommune
Rådhusgata 25
27.04.2023
7261 SISTRANDA
Att: Ann Magritt Glørstad

Siktsone Myran Vegen FK

Vi viser til vedlagte spesifikasjon og har gleden av å tilby arbeidene utført, til følgende pris.
kr 110 756,00 eks. mva.
Mva kommer i tillegg med
kr 27 689,00

Vedståelsesfrist: 30 dager

KN Entreprenør AS tar følgnede forbehold i tilbud

- Vår leveranse omfatter kun de beskrevne postene
 - Vi tar ingen risiko for eventuelle forsinkelser i levering av utstyr/materiell som vi ikke rår over ved bestilling
 - Rør og kabler som må flyttes/justeres for å kunne få utført anlegget er ikke medtatt og vil bli utført som tillegg eller timepris, er ikke annet avtalt er timesats gjeldene
 - Vi har ikke ansvar for fastmerker eller grensemerker som vi er i berøring av innenfor en avstand på 4m.
 - Det skal foreligge dokumentasjon fra byggherre/tiltakshaver at terrenginngrep ikke er i strid med eventuelle naturverdier eller kulturminner på stedet.
 - Det skal være dokumentert av byggherre/tiltakshaver eventuelle foruresninger i grunnen.
 - Reklamasjon skal skje skriftlig og uten ubegrunnet opphold til post@kn-entreprenor.no
 - Alle våre tilbud forutsetter at vi får utøvd rasjonell fremdrift, forsinkelser på grunn av andre fag eller håndverkere vil kunne medfører forsinkelser samt kostnadskonsekvens
- Vi håper du vil gjøre bruk av vårt tilbud og ser frem til å høre fra deg.

KN Entreprenør AS
Nordfrøyveien 213
7260 SISTRANDA
E-post: post@kn-entreprenor.no
Fax:
Telefon: 72 44 09 90
Hjemmeside: kn-entreprenor.no
Org. nr.: 990944377
27.04.2023
KN Entreprenør AS
Prosjekt: Siktsone Myran Vegen FK
[Vennlig hilsen](#)
Kevin Nordbotn

Kevin Nordbotn | Drifts Leder | Mobil: +47 975 48 920 | Sentralbord: +47 72 44 09 90 |
E-post: kevin@kn-entreprenor.no | Hjemmeside: <http://kn-entreprenor.no/> | Adresse: Nordfrøyveien 213, 7260 Sistranda
E-post: post@kn-entreprenor.no
Fax:
Telefon: 72 44 09 90
Hjemmeside: kn-entreprenor.no
Org. nr.: 990944377
Utskriftsdato: 27.04.2023 Side: 2 /

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 23/1235

Arkiv: 140

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Forslag til vedtak:

1. Kommunestyret slutter seg til det framlagte forslag med revidering av handlings- og tiltaksplan for kommunedelplan for trafikksikkerhet.

2. Kommunedirektøren bes følge opp tiltak i det reviderte dokumentet.

Vedlegg:

1. Revidert handlings- og tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025
2. Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025

Saksopplysninger:

Kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 med tilhørende handlings- og tiltaksplan for samme periode ble vedtatt av kommunestyret i møte den 16.06.2022, K-sak 111/22.

Handlings- og tiltaksplan for perioden har en del momenter som skal følges opp årlig og de tiltak som er utført eller lenger ikke er aktuell skal utgå og hvor nye momenter/tiltak skal inn i det reviderte dokument.

Siden vedtak av planen i juni 2022 er flere tiltak hatt sin måloppnåelse helt eller delvis og det kan i denne forbindelse bl.a. anføres:

- Politiet har fått styrket sine ressurser og har derav stabil deltakelse i TSU-møtene, noe som bidrar til gode drøftinger og samhandling i forebyggende trafikksikkerhetstiltak.
- Tungtransport er i all hovedsak blitt loset vekk fra veien via Svellingen slik at dette punkter utgår i den reviderte plan.
- Manglende vintervedlikehold mtp strøing og brøyting på fylkesvegnettet har bedret seg noe i dialog med fylkeskommunen. Det er ønskelig at dette gjøres som forebyggende tiltak og ikke straktiltak ved uønskede hendelser. Dette vil bli fulgt opp i det videre samarbeid med fylkeskommunen.
- Forankring av TSU-planen med tanke på forebyggende tiltak gjøres i alle høringssaker i reguleringsplaner og søknader om avkjørsel fra kommunal veg.

- Befaring tilstand fylkesveger gjennomføres 2 ganger i 2023. God og konstruktiv dialog med fylket.
- Omklassifisering av Fv 6466 Sgrøymøybotn-Dyrøya delvis måloppnåelse fra kategori E-klasse til klasse C – vedtak i planen tilsier at vi fortsatt jobber for å få denne klassifisert som en B-veg.
- Omklassifisering av Fv 716 Hellesvik-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Omklassifisering av Fv 716 Flatval-Nordskaget – strekningen er klassifisert som en D-veg, det vil fortsatt jobbes med å få denne klassifisert som en B-veg
- Siktutbedringer spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – ikke mottatt noe tilsvarende pr mai 2023
- Gang- og sykkelveg Dyrvik-Nettet er under detaljprosjektering og antas å være fullfinansiert – endelig kapitalbehov blir kjent etter at konkurranse er avholdt – denne er planlagt å lyses ut i juni 2023
- Kvernøystraumen og Trøstraumen bruer – detaljprosjektering pågår – det er ikke avsatt midler til tiltaket inneværende år – saken skal behandles av fylkestinget med valg av løsning og kapitalbehov når detaljprosjektering er ferdigstilt – dette antas å være ferdig sommeren/høsten 2023
- Titran bru – reguleringsplan under utarbeidelse
- Dyrøy fergeleie er i slutfase før ferdigstilling medio juli 2023
- Planlagt **trafikksikker dag** 26. august 2023 med flere samarbeidspartene internt og eksternt
- Frøyatunnelen – arbeider med rehabilitering igangsatt april 2023 og forventes å være ferdig høsten 2024
- Fotgjengeroverganger – søknader om tiltak spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 – tilsvarende på de fleste ikke mottatt pr mai 2023. Flere henvendelser vedr fotgjengerovergang ved nye Coop – ikke innvilget – følges opp videre.
- Resertifisering trafiksikker kommune – dette har vært en lang og møysommelig prosess, men hvor vi nå er i slutfase på resertifiseringen.

Vurdering:

Kommunedirektøren er tilfreds med at flere av tiltakene i handlings- og tiltaksplanen er gjennomført og/eller igangsatt både i kommunal og fylkeskommunal regi. Det er fortsatt flere tiltak i planen som ikke er gjennomført og disse må følges opp i det videre arbeide med trafiksikkerhet generelt og forebyggende arbeide.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Samfunn, næring og kultur – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon • Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 21/2502

Arkiv: 140 Q80

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Trafikksikkerhetsutvalget Hovedutvalg for allmenne- og tekniske tjenester Kommunestyret

KOMMUNEDELPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET 2022 - 2025

Forslag til vedtak:

- 1. Kommunestyret vedtar kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 som framlagt.**
- 2. Kommunedirektøren bes igangsette prosess med resertifisering som Trafikksikker kommune.**

Vedlegg:

Saksopplysninger:

Trafikksikkerhetsutvalget vedtok den 09.12.2021 å legge ut forslaget til kommunedelplan for Trafikksikkerhet for perioden 2022-2025 ut på offentlig ettersyn/høring med høringsfrist 28.02.2022. Høringsfristen ble utsatt en måneds tid etter forespørsel fra flere høringsinstanser.

Ved høringsfristens utløp er det kommet inn 14 innspill jfr vedlagte matrise.

Gjennomgående er ønsket om flere gang- og sykkelveger, storstilt satsning på sikring av skole- og barnehagevei, oppgradering vegnettet, samt fartsreducerende tiltak og sikring av krysningspunkter.

Kommunedelplan for Trafikksikkerhet for Frøya kommune 2022-2025 er en rullering av forrige plan, med oppdatering av mål, strategier, oppdrag og tiltak. Planen fremmes som en temaplan og har med dette som oppgave å konkretisere mål og strategier.

Planen skal videre legge til rette for smidigere implementering av tiltak i økonomiplanleggingen. 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 kommende økonomi- og handlingsplaner.

Planen skal være et styringsverktøy for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Overordnede mål og føringer

Stortinget vedtok i 2001 nullvisjon for alt arbeid med trafikksikkerhet. Norsk transportplan (NTP) har lagt en visjon om at ingen blir drept eller hardt skadd. NTP 2018-2029 har satt et etappemål i 2030 som tilsvarer at antall drepte og hardt skadde i Norge er redusert med 50% sammenlignet med årene 2016-2020.

Ansvar og samspill

Trafikksystemet skal kunne brukes av alle og man skal kunne ferdes trygt i sitt eget lokalmiljø, enten man er bilist, syklist eller fotgjenger – ung eller gammel. Som veieier har kommunen et stort ansvar for trafikksikkerheten langs det kommunale veinettet. I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har også kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Som eier av skoler og barnehager skal kommunen sørge for trygge omgivelser, inspirere og spre kunnskap, men trafikksikkerhet handler ikke bare om informasjon og fysiske tiltak, det handler også om bevissthet og holdninger. Trafikksikkerhet er derfor alles ansvar.

Skoleveiene i de ulike skolekretsene varierer mye, og for mange barn og voksne fremstår skoleveien som utrygg. Barn som går til skolen får mosjon, frisk luft og lærer å ferdes i trafikken. Færre biler i skoleområdet fører til færre trafikkfarlige situasjoner. Samtidig vil mindre trafikkbelastning på veiene ha positive ringvirkninger for folkehelsen og for miljøet. Trygge skoleveier vil derfor fortsatt være et fokuspunkt i kommende periode. Å redusere behovet for bilkjøring vil være et viktig element i tiden, særlig med tanke på å øke myke trafikanter sikkerhet. Gjennomgående for alt trafikksikkerhetsarbeid i Frøya kommune som i landet for øvrig, ligger visjonen om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadet i trafikken.

Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune 2022-2025 er en delvis revisjon av trafikksikkerhetsplanen fra 2016-2020, men i denne prosessen har planen vært et samarbeide

med Hitra kommune med forutsetning av å ha felles plan og strategier, men lokal handlings- og tiltaksdel i og som skal danne grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i kommunen.

Trafikksikkerhetsplanen er utarbeidet som en kommunedelplan i den hensikt i å få forankret denne i overordnede planer, for å sikre sammenheng mellom nasjonal og lokal strategi.

En viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet er å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden av disse, men å redusere *følelsen* av utrygghet i trafikken har også en avgjørende betydning både for trafikksikkerheten og for å oppnå målsettingen om redusert bilbruk. Følt utrygghet i trafikken kan føre til økt bilbruk, begrense livsutfoldelsen og stå i veien for fysisk aktivitet. Det er derfor viktig at trafikkbildet er oversiktlig og intuitivt. God skilting og markering, beskjæring og et generelt fokus på friskt er viktig. Økte driftsmidler er en forutsetning for å lykkes med dette arbeidet.

Mål for trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune

Nullvisjonen – Alt trafikksikkerhetsarbeid skal bygge på visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i veitrafikken. Nullvisjonen ligger til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Frøya kommune.

Strategi

Trafikksituasjonen:

Det offentlige veinettet består av europaveier, riksveier, fylkesveier og kommunale veier. På Frøya er det kun fylkesveier og kommunale veier. Ansvar for fylkesveiadministrasjonen ble i januar 2020 overført fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Kommunen har ansvaret for kommunale veier og private veilag/eiere har ansvaret for de private veiene.

Fylkesveinettet på Frøya består av tofeltsveier uten fysiske skiller mellom kjørebane. Store deler av fylkesvegnettet er så smal at det ikke er tilstrekkelig bredde for å merke deling av kjørebane. Fylkesveiene går gjennom flere tettbebygde strøk, og er skoleveien for mange barn og unge. Det er et begrenset tilbud til gående og syklende langs store deler av veinettet. Flere strekninger mangler tilstrekkelig veiskulder og belysning.

Det **kommunale** veinettet består primært av boligveier og noe veg til næring/industri. Kommunen drifter veilys langs kommunale og fylkeskommunale veier. Unntaket er veglys langs Fv714 som fylkeskommunen drifter. Kommunen er av den oppfatning at det anses urimelig at kommunen skal bekoste veglys på fylkeskommunal vei hvor hovedårsaken til etablering av veglys er trafikksikkerhet for myke trafikanter i mangel av fortau- eller gang- og sykkelveier.

Private veier utgjør en stor del av veinettet i kommunen. Mange av disse har samme funksjon som de kommunale boligveiene og er åpen for allmenn ferdsel. Det er de private veieierne som har ansvaret for disse.

Trafikksikkerhetsplanen skal i sin helhet tydeliggjøre og samordne en felles innsats for trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune. Planen beskriver og foreslår både fysiske og ikke-fysiske tiltak.

Trafikksikker kommuner

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt ansvar blant annet som veieier, som eier av skole og barnehager, som en stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Frøya kommune har som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning fortsatt være erklært som «Trafikksikker kommune».

Handlingsprogrammet synliggjør hva som må utføres de nærmeste 3-4 årene for å oppnå målene for trafikksikkerhetsarbeidet.

Fokusområder

Kommunen har et stort ansvar for sikkerheten til alle trafikanter. Det skal jobbes systematisk med trafikksikkerhet, både fra administrasjonens side og gjennom politiske prioriteringer.

Tiltaks- og handlingsdelen i planen legger opp til et systematisk og strategisk arbeide ved å etablere arbeidsgrupper og tilføre konsultative aktører for å kunne jobbe mere helhetlig på flere nivå.

Synlige resultater bør presenteres innbyggerne årlig og det er derfor viktig at fokusområdene er tydelige uttalt. Med bakgrunn i innspill fra innbyggere, skoler, velforeninger mm., og i dialog med Trygg Trafikk, Statens vegvesen, statlige og regionale føringer, defineres følgende fokusområder for kommende planperiode:

1. Resertifisering Trafikksikker kommune
2. Forebyggende tverrsektorelt samarbeid
3. Sikring av skole- og barnehageveier
4. Flere gang- og sykkelveiforbindelser
5. Sikring av myke trafikanter
6. Oppgradering/fornyning vegnettet
7. Frisikt
8. Fartsreduksjon

./. Det vises til handlings- og tiltaksplan som er vedlagt saken.

Trafikantrettede tiltak har til hensikt å spre informasjon og kunnskap, og påvirke folks holdninger og adferd i trafikken. Kommunen har stor påvirkningskraft, og bærer derfor en stor del av ansvaret for det holdningsskapende arbeidet. Helsesektoren, skole og barnehage er viktig medspillere. Det er også frivillige organisasjoner, kjøreskoler, vel, bedrifter osv. Gjennomføring og oppfølging av de enkelte tiltak ligger hos ansvarlig organisasjon eller sektor.

Årsplanen for barnehager og skoler må konkretiseres i forhold til hvilket ferdighetsnivå som forventes av barn i ulike årstrinn. De overordnede målene er beskrevet i Kunnskapsløftet og rammeplan for barnehager. For å sikre at barn og unge på Frøya får den samme opplæringen, må det lages en kommunal plan med delmål for aktuelle årstrinn.

Trafikksikkerhetstiltak vurderes i alle forslag til reguleringsplaner, kommuneplanens arealplan og må også være fokusområde i alle del- og temaplaner.

Vurdering:

Planen foruten handlings-og tiltaksdel har vært utarbeidet i samarbeid med Hitra kommune og baseres på felles mål og strategier.

Det har i prosessen vært lagt føringer for en bred medvirkning fra offentlige myndigheter, etater og organisasjoner, kommunale enheter, FAU ved skoler og barnehager og kommunens innbyggere.

Offentlige myndigheter og organisasjoner gir uttrykk for at det anses positivt at det utarbeides en så omfattende kommunedelplan for trafikksikkerhet med grundige analyser av statistikker og sammenligning med tidligere perioder som viser at tallene går riktig vei.

Handlings-og tiltaksdelen i planen omfatter administrative, kommunale og fylkeskommunale tiltak og flere av tiltakene spilles også inn i delstrategi for veg som er til høring med høringsfrist 1. juli 2022.

Kommunedirektøren anbefaler kommunestyret å vedta den framlagte kommunedelplan for trafikksikkerhet for perioden 2022-2025.

Forhold til overordna planverk:

- Kommuneplanens samfunnsdel

Økonomiske konsekvenser:

Det er i budsjett- og økonomiplanperioden 2022-2025 lagt føringer på at det årlig avsettes kr 500 000 for trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen. Disse midlene blir i all hovedsak benyttet til tiltak som innkjøp og utplassering av både nye busskur og utskifting av gamle. Det er også gitt tilskudd til belysning på disse samt andre veganlegg. Det bør i budsjettprosesser legges inn driftsmidler i de aktuelle virksomheter for å dekke de driftsmessige kostnadene ved investeringene som gjøres ved trafikksikkerhetstiltak.

Handlings- og tiltaksplan – kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025 –

Revidering juni 2023

Tiltak	Område	Oppgave	Ansvarlig	Veg	Kommentar	Prioritet	Revidering juni 2023
Holdningsskapende og forebyggende tiltak	Samarbeidsplan med Hitra kommune	Holdningsskapende arbeid Opplæring trafikksikkerhet Avrenning fiskeslo lastebiler	Kommunedirektør		Det legges opp til kampanjer i samarbeid med Trygg trafikk, oppvekst, folkehelse, kultur, grendalag, næringsliv	Kontinuerlig prosess	<i>Samarbeid med Politi og næringsliv – trafikksikker dag skal avholdes 26.august 2023 – det legges opp til årlige kampanjedager</i>
	Tungtransport	Lose tungtransport fra Svellingen til Fv 716	Kommunedirektør	Fv 6472	Kommunen i dialog med næringsliv		<i>Saken er fulgt opp. Tas ut av planen</i>
	Vilt Hitra	Belysning utsatte strekninger – andre tiltak	Kommunedirektør	Fv 714	Samarbeid/innspill til fylkeskommunen sammen med Hitra kommune om belysningspunkter på de meste utsatte strekninger hvor vilt krysser vegbanen		<i>Følges opp med særmøter med samarbeidsparter</i>
	Fv 716	Vintervedlikehold	Fylkeskommunen	Fv 716	Bedre vintervedlikehold – strøing ved behov – økt intervall snøbrøyting		<i>Følges opp fortløpende – tiltak utført ved varsling fra kommunen</i>
	Kommunale veier	Vintervedlikehold	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Behov for økt tildeling midler i årsbudsjett		<i>Ikke tilført ekstra midler – følges opp i budsjettprosess</i>
	Veglys	Drift og vedlikehold	Kommunedirektør	Alle lyspunkt	Etablerte veglys som TSU-tiltak busskur og i boligfelt m.fl. – økte kostnader med strømutgift og reparasjoner uten tilførte midler i budsjett		<i>Fulgt opp der det er tilgang til strømforsyning – midler til drift ikke avsatt i budsjett – følges opp i budsjettprosess</i>
	Kommunale veier	Siktutbedring	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Vedlikeholdsplan utarbeides og tas inn i budsjett		<i>Pågående tiltak</i>

	Private veier	Siktutbedring	Vegeier/bruker	Alle	Kampanje – forebyggende trafikkssikkerhetstiltak - rydding kratt og skog		<i>Følges opp ila 2023</i>
	Gang- og sykkelveier	Kampanje	Kommunedirektør	Alle g/s strekninger	Oppfordre flere til bruk av sykkel som framkomstmiddel		<i>Fulgt opp</i>
	Turløyper	Planlegging	Kommunedirektør	Alle områder	Det bør være samhandling mellom turlag og kommunen ved opprettelse av turposter mtp parkeringsmuligheter	Fortløpende	<i>Tas ut av planen</i>
	Oppvekstsentre og barnehager	Forebyggende trafikkssikkerhetsarbeid	Kommunedirektør		Mål for at alle oppvekstsentre og barnehager har etablert hjerterom Brøyting inne på skoleplasser/barnehage i åpningstid Belysning Trygg skolevei – kampanjer Mopedopplæring – ungd.skole Drop-soner Utvidelse parkeringsplass (Nordskag) Utnyttelse parkeringsplass (Nabeita)		<i>Pågående sak flere oppv.sentre har fått etablert hjerterom – utvidelse parkeringsplass Nordskaget oppv.senter gjenstår</i> <i>Oppvekstsentre og barnehager kalles inn til TSU-møte september</i> <i>Satt på dagsorden i oppvekstbruksplan</i>

Nasjonal transportplan (NTP) og Barnas transportplan (BTP)	Strategi	Hvordan nå felles mål med fysiske tiltak	Kommunedirektør		Mange av tiltakene i NTP og BTP kan løses med forebyggende tiltak og tilskuddsordninger, men de større tiltakene kan vanskelig løses med den rammetildelingen fylkeskommunen får overført p.t. Regjeringen bør bevilger mere øremerkede midler slik at målene kan nås innenfor planperioden	Kommune- direktørforum spiller inn dette til KS	Følges opp
Planverket	Forankring TSUarbeidet	Helhetlig og samordnet trafiksikkerhetsarbeide	Kommunedirektør		TSU-planen forankres som en kommunedelplan og skal sikre at trafiksikkerhet er et overordnet element i alle reguleringsplaner, arealplan, samfunnsplan, hovedplan for veg og andre temaplaner innad i kommunen		Følges opp under høring i planer
Samhandling	Konsultative medlemmer og befaringer vegnettet	Holde trykket på TSU arbeidet lokalt og regionalt	Kommunedirektør	Fylkesveger	Arrangere årlige befaringer med fylkeskommune, vegvesen, politisk nivå og TSU-utvalget Halvårige fellesmøter med arbeidsgruppe,	Arrangeres mars/april hvert år Vår/høst	Befaring med fylket juni 2023 Fellesmøte arrangeres høst 2023
					Trygg trafikk, vegvesen, politikontakt, fylkeskommune, ATB, folkehelsekoordinator		

Arbeidsgruppe	Forankring internt	Helhetlig tenking og arbeide	Kommunedirektør		Det etableres en tverrfaglig arbeidsgruppe bestående av teknisk samferdsel og VA, oppvekst, FAU, kultur, folkehelse, kommuneplanlegger, bruker og eldreråd		Delvis fulgt opp
Trafikksikker dag	Helhetlig forebyggende tiltak	Tverrfaglig samarbeidsgruppe	Kommunedirektør		Det er planlagt gjennomføring av trafikksikker dag på flyplassen på Frøya den 26. august 2023 med følgende deltakere: Ambulanse, Politi, Trygg Trafikk, Kjøreskole, NNMK Frøya, Frøya begravellesbyrå, NAF, rektorer skole, deltakere fra Hitra kommune	Gjennomføres 26.august	Nytt tiltak – skal gjennomføres årlig
	Kommunale veier	Kartlegging	Kommunedirektør	Alle kommunale veier	Kartlegging og gjennomgang for behov om etablering av fartsdumper – tas inn i budsjett		Kartlegging forsinket – tas sikte på igangsetting av kartlegging høsten 2023
GANG- OG SYKKELVEI							
	Strekningen Dyrvik-Neset	Gang- og sykkelvei på prioriteringsliste hos fylkeskommunen – deler av trace allerede utsprengt	Fylkeskommunen	Fv 714	Tettbebygd område med mye myke trafikanter, syklende og barns skoleveg Området er klarlagt for igangsetting – reg.plan utarbeidet og godkjent FK bevilget tilskudd på 15 mill. til tiltaket	Pågående sak	Kommunen deltar i prosjektgruppe med fylkes- Kommunen – planlagt oppstart arbeider høsten 2023

	Neset-Hellesvik	Forlengelse av g/s Dyrvik-Neset - helhetlig strekning jfr reg.plan	Fylkeskommunen	Fv 714	Fylkeskommunen bes prioritere grunnnerverv for å få fullført hele traceen som er regulert til formålet – spilles inn høring delstrategi for fylkeskommunal vei	1 Innspill delstrategi veg	Strekningen er med i detaljprosjekteringen for G/S Dyrvik-Neset – legges fram som inv.sak til fylket ila 2023- fornying av reg.plan
	Uttian	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 451	Det søkes g/s fra avkjøring Fv 714 fram til snuplass ved «gården» - økt befolkningsvekst og næringsutvikling	2 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen
	Myrhaugveien – Dyrøy Skjønhalv-Dyrøy	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6466	Primært g/s fra Myrhaugveien til Dyrøy fergeleie men målsetting om helhetlig gang- og sykkelvei fram til Dyrøy oppvekstsenter – betydelig økt trafikkmengde – økt befolkningsvekst og næringsutvikling	3 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen
	Hellesvik-Svellingen	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 716/Fv 6472	Økt trafikk langs strekningen – befolkningsvekst og næringsutvikling	4 Innspill delstrategi veg	Tas ut av planen – ikke aktuell lengre da tungtrafikk er betydelig begrenset og redusert fartsgrense er satt
	Dyrøy fergeleie – avkjøring Stranda	Gang- og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6466	Økt trafikk langs strekningen – befolkningsvekst og næringsutvikling Etablere gang og sykkelvei – utbedring bru – barns skolevei – trygg skolevei	5 Innspill delstrategi veg	Følges opp med nytt innspill til fylkeskommunen

	Nordskaget	Gang –og sykkelvei	Fylkeskommunen	Fv 6460	Næringsutvikling Salmar – større trafikkmengde og myke trafikanter – forslag om omlegging av eksisterende adkomst til fylkesveg	Rekkefølge-krav i reg.plan	Satt vilkår i høring av reg.plan om rekkefølgekrav opparbeidelse av gang- og sykkelvei
FORNYING VEG ENDRET BRUKSKLASSE REASFALTERING	Strømøybotn – Dyrøy fergeleie	Vegutbedring og reasfaltering Endret funksjonsklasse	Fylkeskommunen	Fv 6466	Hele vegstrekningen er i svært dårlig forfatning og anses meget trafikkfarlig – Hele strekningen må oppgraderes som helhetlig to-felts vei inkl bruer og endres fra bruksklasse E til bruksklasse B og status Fv 714 - store huller i vegdekke – slitasje ned til gruslag – vegarmer løs og masser sklir ut i terreng. Bærelag må forsterkes og grøftrens utføres.	Egen sak – innspill delstrategi veg	Funksjonsklasse endret fra E til C-veg, følges opp med status som B-klasse Asfaltering planlagt fra Strømøybotn til Trøstraumen bru – sommer 2023
	Hellesvik-Nordskaget	Endret funksjonsklasse	Fylkeskommunen	Fv 716	Vegstrekningen har i dag funksjonsklasse D – trafikkutviklingen relatert til økt bosetting og utvikling næringsliv har økt ÅDT totalt og ÅDT tyngre kjøretøy – søkes endret fra funksjonsklasse D til funksjonsklasse B	Egen sak Innspill delstrategi veg	Søkes på nytt om endring funksjonsklasse fra D til B
	Flatval-Nordskaget	Utbedring og reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 716	Deler av strekningen må reasfalteres. Vegen bør	1	

		Oppgradering til Fv 714			oppgraderes til Fv 714 mtp prioritering vintervedlikehold – mange trailere blir stående i Skarsvågbakken – trafikkfarlig/samfunnsøko nomisk utfordring	Innspill asfaltpakke 2023	Fulgt opp med behov for reasfaltering delstrekninger Noe bedring vintervedlikehold
	Bua-Titran	Reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 6460	Vegen er i veldig dårlig forfatning – dype spor, store huller, krakkelering, løse vegarmer	2 Innspill asfaltpakke 2023	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke prioritert i 2023 – spilles inn på nytt
	Mausund	Reasfaltering	Fylkeskommunen/ kommunedirektør	Fv 6468 – KV 20163, 20164, 20170, 20176, 20192,	Behov for reasfaltering både på fylkeskommunal og kommunal veg – krakkelering/huller	3 Innspill asfaltpakke 2023	Ikke prioritert av fylkeskommunen i 2023 – spilles inn på nytt
	Frøyatunnelen	Reasfaltering	Fylkeskommunen	Fv 714	Dype hull i kjørebane – svært trafikkfarlig	4 Innspill asfaltpakke 2023	Fulgt opp – rehabilitering av tunnel påstartet april 2023 og vil pågå til høsten 2024
FORNYING	Sula	Asfaltere grusvei	Fylkeskommunen	Fv 6470	Dårlig grusvei – bør asfalteres ifb med etablering autonom buss – kommunen skal legge VA-ledninger langs hele fylkesveien – samkjøre felles prosjekt kommune/fylkeskommune	Innspill delstrategi veg	Ikke prioritert av fylkeskommunen i 2023 – spilles inn på nytt

SIKTUTBEDRING SKILTING							
	Tverrvågen	Siktutbedring/etablering av busslomme og veglys – redusert fartsgrense	Fylkeskommunen	Fv 716	Små barn må krysse vegen i 80-sone med liten sikt i begge retninger – anses svært trafikkfarlig og tiltak med siktutbedring og etablering av busslomme og veglys må utbedres. Søkes på nytt om 60-sone til Fylkeskommunen – tidligere gitt avslag med begrunnelse ÅDT	Egen sak pga kostnadsomfang Innspill delstrategi veg	Spilt inn som TS-tiltak til fylkeskommunen våren 2023 – ikke mottatt tilsvarende pr mai 2023
	Strømøybotn bru (retning Dyrøya mot Svellingen)	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 6466	Uoversiktlig og svingete veg i begge retninger før inngangen til ei smal bru	Egen sak pga kostnadsomfang Innspill delstrategi veg	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke satt på prioriteringsplan for 2023 – følges opp
	Gurvikdal vegkryss	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 716	Uoversiktlig vegkryss med stor trafikkmengde må utbedres snarlig	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Avkjøring Dragsnes	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 6466	Sving ved avkjøring til Dragsnes må utbedres – skolebarn krysser veien – uoversiktlig	2 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Nesset	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 714	Veldig dårlig sikt mellom nordligste avkjørsel til næringsområde på Nesset – bergnabbe rekker ut i vegarm –	3 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Ses i sammenheng med prosjekt etablering av G/S Dyrvik-Nesset

					sprenging må foretas – ses i sammenheng med g/s		
	Mausund	Siktutbedring/fartsdempere	Fylkeskommunen/kommunedirektør	Fv 6468 – KV 20163,2 0164, 20170, 20176, 20192,	Økt trafikkmengde - Smal vei – behov for siktutbedringer på fylkeskommunal og kommunal vei – utbedringer synkehull og etablere fartsdempere, montere sladrespeil, etablere flere møteplasser	4 TSU-midler Årlig søknadsfrist Egen sak kommunale midler	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Hamarvik	Siktutbedring	Fylkeskommunen	Fv 714	Avkjørsel Kvernhusveien – Nordfrøyveien – dårlig sikt – behov for sprenging av fjell og fjerning av trær	5 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Ervika	Siktutbedring/utbedring vei	Fylkeskommunen	Fv 714	Dårlig sikt fra avkjørsel småbåthavn til fylkesveg – stigning veg må jevnes ut for å få bedre siktforhold	6 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	HellesvikDyrøya	Siktutbedring/utbedring vei	Fylkeskommunen	Fv 714/Fv 6466	Flere partier langs vegstrekningen med smal vei, behov for sprenging fjellpartier	7 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
MANGLENDE REKKVERK	Neset	Oppsett rekkverk	Fylkeskommunen	Fv 714	Vest for gamle Coop (innkjøring til bhg) langs Fv 714 må rekkverk anlegges – fotgjengere har falt i grøfta grunnet manglende rekkverk	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak

NY BUSSLOMME/ BUSSSKUR							
	Sistranda	Toveis busslomme etableres ved kryss Nordfrøyveien Myranveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Behov for busslomme med busskur og belysning – stor brukergruppe ifb med etablering av helsetun og økt boligbygging i området	1 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Tverrvågen	Toveis busslomme	Fylkeskommunen	Fv 716	Skolebarn langs strekningen – trafikkfarlig av-/påstigning – tiltak trygg skolevei	2 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Holet, Dyrøya	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring DyrøveienHolet – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	3 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Leirvikhamn	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Leirvikhamn – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	4 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Skjelvika	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Vamyra – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	5 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak
	Kværnøya	Toveis busslomme med busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Kvernøya – toveis busslomme – flere skolebarn i området – tiltak trygg skolevei	6 TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylket høsten 2022 som TS-tiltak

	Dyrøy	Justering busskur	Fylkeskommunen	Fv 6466	Avkjøring Dyrøyveien – Øyaveien – plassering av busskur for av-/påstigning må justeres – ikke trafikkvennlig løsning –	Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Buss stopper ikke ved busskuret – busskur satt opp ifb med planlagt boligfelt – ikke bebygd p.t. flyttes til Uttian (Meliheiveien) – dialog med grendalag
Oversikt busskur	Hele kommunen	Helhetlig oversikt/plan for utbedring	Kommunedirektøren	Alle veier	Det lages en helhetlig oversikt over utplasserte busskur samt tilstandsgrad på disse mtp behov for utskifting – utplassering av nye	Frist – utgangen av 2023	Nytt tiltak
REDUSERT FARTSGRENSE							
	Dyrvik (ved Havgløtt) - Sistranda	Det er tidligere omsøkt Fylkeskommunen redusert fartsgrense i 80- sone ved Dyrvik boligfelt til 60-sone	Fylkeskommunen	Fv 714	Fylkeskommunen vil som et midlertidig tiltak redusere fartsgrensen på strekningen til 50-sone og se helhetlig på ny fartsgrense for strekningen Dyrvik – Sistranda Det søkes om permanent 60-sone Saken purret flere ganger – SVV ser på saken pr mai 2022	1 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Saken meldt inn flere ganger til fylkeskommunen – følges opp som egen sak på nytt

	Hamarvik-Rabben	Fra Hammarberget til Rabben Fra 80-sone ved Hammarberget og 70sone fra Melkstaden endres med helhetlig 60-sone for strekningen og fram til eksisterende 50-sone ved Rabben	Fylkeskommunen	Fv 714	På strekningen er det flere boligfelt under regulering samt at regulert «utkikkspunkt» ved Hammarberget er i etableringsfase Saken fremmet overfor fylkeskommunen – gitt avslag – kommunen - opprettholder søknad om redusert fartsgrense	2 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Fulgt opp , avslag på søknad – søkes på nytt da ny avkjøring til boligfelt er innvilget i 80-sone
	Hamarvik - Flatval	Fra avkjøring ved gamle sykehjem fram til oppvekstsenter	Fylkeskommunen	Fv 716	Redusert fartsgrense til 50 km/t fram til 40 sone ved oppvekstsenter	2 Følges opp overfor fylkeskommunen som egen sak	Saken spilt inn til fylkeskommunen høsten 2022 og vinteren 2023 – ikke mottatt tilsva
	Dyrøya	Seterveien	Kommunedirektør	KV 20120	Redusert fartsgrense til 30 km/t – smal og uoversiktlig veg	Administr. vedtak	Følges opp
	Dyrvik	Dyrvik boligfelt	Kommunedirektør	KV 20075	Redusert fartsgrense til 30 km/t – kommunalt boligfelt med tett bygningsmasse	Administr. Vedtak	Følges opp
	Alle kommunale veier	Vedtak fartsgrense	Kommunedirektør	Diverse	Helhetlig gjennomgang alle kommunale veier om vedtak er fattet på fartsgrense – vilkår fra Politiet ved farts kontroll samt forebyggende trafiksikkerhetstiltak	Administr. Vedtak	Følges opp

	Kværnøy- straumen bru	Bru med tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6466	Vedtak i KST om at opprinnelig plan om utbedring forkastes og at det etableres ny tofelts bru Saken tatt opp i hovedutvalg for veg mai 2022	Pågående sak – innspill tofelts bru delstrategi veg	Detaljprosjektering for omlegging ny tilførselsvei og tofelts- bruer Kværnøystraumen og Trøstraumen pågår samt vegutvidelse mellom broene – fylkestinget avgjør om bruer skal rehabiliteres som en-felts eller om det skal bygges nye to-felts bruer
	Titran bru	Bru av tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6460	Tredekke er i meget dårlig forfatning – råttent – rekkverk av bolket opp med bruk av treverk og stål – fundamentarning for stålrekkverk er i treverket som er råttent – dårlig sikt i begge retninger – smal bru - svingete veg før påslagspunkt bru Fylkeskommunen i gang med prosjektering omlegging veg og etablering av ny bru	Pågående sak	Reguleringsarbeid pågår
	Dyrøy bru	Bru av tredekke	Fylkeskommunen	Fv 6466	Tredekke i meget dårlig forfatning - råttent – rekkverk er i dårlig forfatning	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Spilt inn til fylkeskommunen – ikke prioritert i 2023 – spilles inn på nytt
	Trøstraumen bru	Bru av betong	Fylkeskommunen	Fv 6466	Gammelt betongdekke som må rehabiliteres – rekkverk av stål er helt gjennomrustet og anses meget trafikkfarlig	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Detaljprosjektering pågår samtidig med Kværnøystraumen bru

	Tungvågen	Bruer av betong	Fylkeskommunen	Fv 716	For smale – ødelagt rekkverk – generelt behov for oppgradering	Ses sammen med sak oppgradering vegstatus	Spilt inn til fylkeskommunen – lovt utbedring vinteren 2023 – ikke utført – purres opp til fylkeskommunen
	Titran	Veitaveien - Hambuglandet	Kommunedirektør	KV 20137	Betongbru – trenger oppgradering	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
	Mausund	Aursøy bru og molo	Kommunedirektør	KV 20176	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering og breddeutvidelse	Tas inn i helhetlig plan	Pågående prosjekt
	Loknes, Skarsvågen	Loknes bru	Kommunedirektør	KV 20139	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering og breddeutvidelse	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
	Hamarvik	Doktorbakken	Kommunedirektør	KV 20052	Betongbru og fylling molo – behov for oppgradering	Tas inn i helhetlig plan	Ses i sammenheng med prioritering av utbedringsbehov bruer og kaier
NYTT INNSPILL	Uttian	Uttian bru	Fylkeskommunen	Fv	Betongbru – behov for fornying med utvidelse da broen er einveiskjørt. Gammel bru som er i dårlig tilstand. Stor befolkningsvekst på Uttian og næringsliv tilsier oppgradering og utvidelse	Tas inn i helhetlig plan – sak sendes fylkeskommunen	NYTT TILTAK
UTBEDRING VEIER							
	Vikan/ Vikasundet	Overvann	Fylkeskommunen	Fv 714	Veg er feil dosert – overvannsproblematikk	Egen sak	Følges opp
	Skjelvika og Kvernøya	Uoversiktlig vegkryss	Fylkeskommunen	Fv 6466	Uoversiktlig og smale veier, busstopp på bakketopper, utbedres – tiltak trygg skolevei	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylkeskommunen tidligere – saken purres
	Karlasvingen, Flatval	Farlig overgang g/s til fylkesvei	Kommunedirektør	KV	Sette opp en bomløsning – overgangspunkt g/s - kjørevei	Oppfølging fra anleggsavd.	Ikke aktuell – tas ut av planen

FOTGJENGEROVERGANGER							
	Hammarberget	Oppmerking fotgjengerovergang fra gamle Fv 714 til g/s	Fylkeskommunen	Fv 714	Reg.planer boliger i prosess – fortetting bosetting – ny søknad redusert fartsgrense med fotgjengerovergang	Egen sak	Spilt inn til fylkeskommunen flere ganger – ikke mottatt tilsvaer – purres
	Hamarvik	Overgang busslommekjøpesenter Coop - Gulldokkeveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Markere fotgjengerovergang mellom busstopp og g/s ved kjøpesenter	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn til fylkeskommunen ganger – ikke mottatt tilsvaer – purres
	Djupmyra	Overgang avkjøring Djupmyra boligfelt – g/s Sørfrøyveien	Fylkeskommunen	Fv 714	Skolebarn og øvrige myke trafikanter krysser veg for	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Spilt inn som TS-tiltak vinteren 2023 – i kke mottatt tilsvaer
					å benytte helhetlig g/s Flatval-Dyrvik		
	Sistranda	Eksisterende fotgjengerfelt	Fylkeskommunen	Fv 714	Oppmerking på alle fotgjengeroverganger	TSU-midler Årlig søknadsfrist	Følges opp
FRØYATUNNELLEN		Belysning	Fylkeskommunen	Fv 714	For dårlig lys i tunnelåpninger - trafikkfarlig	Egen sak	Følges opp i prosjektet
		Asfaltering	Fylkeskommunen	Fv 714	Farlige fordypninger i kjørebane – meget trafikkfarlig – ad-hoc sak	Egen sak	Fulgt opp
		Gjennomsnittsmåling	Fylkeskommunen	Fv 714	Ønskelig med gjennomsnittsmåling av fart	Egen sak	Blir iverksatt når tunnellrehabilitering er gjennomført høsten 2024
VEGLYS	Fylkes-kommunale veger	Hele Frøya med øyrekka	Fylkeskommunen	Alle veger	Det søkes overtakelse av kostnader med veglys på alle fylkeskommunale veger – kommunen og private (grendalag m.fl.) bekoster dette p.t.	Egen sak	Delvis fulgt opp – spilles inn på nytt

Frøya kommune

Utarbeidet av: Ann-Magritt Glørstad

Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2022-2025



«Trafiksikkerhet handler om å ta vare på hverandre»

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag.....	4	5.1 Fart.....	23
2. Innledning	4	5.2 Rus	23
2.1 Bakgrunn og formål	5	5.3 Tungbiltrafikk.....	24
2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya.....	5	6. Mål og strategier for perioden 2022-2025.....	25
2.3 Samarbeidspartnere	5	6.1 Målsetting	25
2.4 Arbeidsbeskrivelse	5	6.2 Strategier	26
3. Overordnede mål og føringer	8	7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen	26
3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033.....	9	8. Innsatsområder og kommunale tiltak	27
3.1.1 Barnas transportplan (BTP).....	10	8.1 Risikoatferd i trafikken	27
3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025.....	11	8.1.1 Innsatsområde - Fart	27
3.2 Folkehelseloven	12	8.1.2 Innsatsområde - Rus	27
3.3 Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020.....	13	8.1.3 Innsatsområde - Bilbeltebruk	27
3.3 Mål i kommunale trafikksikkerhetstiltak på Frøya	14	8.2 Befolkningsgrupper	28
3.3.1 Trafikksikker kommune.....	14	8.2.1 Innsatsområde - Barn	28
3.4.2 Grønt Flagg	14	8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere	28
4. Ulykkesituasjonen i Frøya kommune	16	8.2.3 Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse.....	28
4.1 Oppsummering av funn	16	8.3 Trafikantgrupper.....	29
4.2. Underrapportering av trafikkulykker.....	21	8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende	29
5. Fart, rus og tungbiltrafikk.....	23	8.4 Kjøretøyteknologi	29

8.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak.....	30
8.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid	30
9. Økonomi	30
10. Evaluering og rullering	30
VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025	31
VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING.....	33
VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE.....	35
VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN	35



Foto: Lena Jørgensen. Dronning Sonja på sykkeltur på Frøya i 2013.

1. Sammendrag

Trafikksikkerhetsplanen beskriver, viderefører og -utvikler arbeidet med trafikksikkerhet i Frøya kommune. Basert på vedtatte mål og fokusområder, foreslår kommunedirektøren aktuelle trafikksikkerhets tiltak.

Planen har fokus på fysiske og forebyggende tiltak, og årlige evalueringer av disse. Arbeidet utvikles gjennom tverrfaglig samarbeid i hele kommunen, med andre aktører og med Hitra kommune.

Planen tar utgangspunkt i de nasjonale og fylkeskommunale føringene for trafikksikkerhetsarbeid og målsetningen i dette dokumentet (kapittel 3,).

2. Innledning

2.1 Bakgrunn og formål

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn ungdom eller voksen. Vi har alle ansvar for å gjøre trafikk-sikkerheten på veiene bedre, og vi må alle gjøre det vi kan for å hindre den neste ulykken.

Frøya kommune har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har vi ansvar for trafikksikkerhets-tiltak på kommunale veger. Kommunen har også generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt gjennom folkehelseloven og plan- og bygningsloven. I tillegg er kommunen stor arbeidsgiver, vi kjøper transporttjenester og er eier av barnehager og skoler på Frøya.

Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2022-2025 er en videreføring av trafikksikkerhetsplanen for perioden 2016-2020. Den nye planen beskriver fysiske tiltak som utbedring av veg, etablering av gang- og sykkelveger, busskur og venteplass langs hovedveger. Noen forebyggende tiltak, f.eks. mot fart og rus, vil skje i samarbeid med Hitra kommune.

2.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya

Trafikksikkerhetsarbeidet i Frøya kommune er forankret hos kommunedirektøren, og ansvaret for prosessen er tillagt Trafikk-sikkerhetsutvalget som hører til under *Allmenne og tekniske tjenester, Enhet for Eiendomsforvaltning, kommunalteknikk og utbygging*.



Foto: Brua over Uttian (fra TS-plan 2016-2020).

2.3 Samarbeidspartnere

Planen bygger på tverrfaglig samarbeid mellom sektorene i kommunen.

Frøya og Hitra kommune har inngått et regionalt samarbeid om forebyggende trafikksikkerhetsarbeid hvor deler av selve planen vil være felles for begge kommuner, men tiltaksdelen skal være basert på lokale behov og prioriteringer.

Du kan engasjere deg!

Organisasjoner, interesse-grupper og andre aktører, som skoler og barnehager, kan søke om tilskudd til lokale trafikksikkerhetstiltak.

www.trondelagfylke.no/varetjenester/veg/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetstiltak og [Samferdselsdepartementet](#)

2.4 Arbeidsbeskrivelse

Kommunedirektøren foreslår at holdningsskapende arbeid mot fart og rus gjennomføres i samarbeid med Hitra kommune og utgjør felles deler i trafikksikkerhetsplanene for kommunene.

Videre tillegges det kommunalsjefene innenfor oppvekst og helse et målrettet arbeid med fokus og opplæring innenfor trafikksikkerhetsarbeidet.

Som profesjonell tjenesteyter vil også hver enkelt ansatt å være rollemodell for kommunens mål og strategier i trafikksikkerhetsarbeidet.

Til sist vil virksomheten Eiendomsforvaltning, Komunalteknikk og Utbygging ha en sentral rolle som vegmyndighet og overordnet ansvar i trafikksikkerhetsarbeidet i kommunen ved å være pådriver overfor egne enheter i kommunen, innbyggere, næringsliv og fylkeskommune og gjennomføre de målsettinger og tiltak som vedtas i planen.

FRØYA KOMMUNES
TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

Kart med trafikkulykker med personskader på Frøya for perioden 1990-2020. Kilde: Statens vegvesen



3. Overordnede mål og føringer



**drepte
og hardt
skadde**

Nullvisjonen ble fastsatt av Stortinget i 2001 og har bidratt til et systematisk arbeid med sikkerhet i transportsektoren. Det er en visjon om veitrafikk 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 det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet er rettet mot de mest alvorlige trafikkulykkene med drepte og hardt skadde.

Definisjon av skadegrad

Skadegrad blir inndelt 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.

Trafikksikkerhetsarbeidet på Frøya er forankret i flere overordnede mål og føringer på nasjonalt og regionalt nivå. Trafikksikkerhetsplanen 2022-2025 skal komme fram til konkrete mål og strategier, basert på:

- Nullvisjonen og Nasjonal transportplan
- Barnas transportplan
- Delstrategi 2019-2023 Trafikksikkerhet (Trøndelag fylkeskommune)
- Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020
- Mål i planlagte veiprosjekter/tiltaksplaner

Frøya kommune har delvis oppnådd målene satt i Nasjonal transportplan og trafikksikkerhetsplanen 2013-2016 om reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Når det gjelder reduksjon i antall ulykker, har Frøya kommune ikke oppnådd mål satt i forrige trafikksikkerhetsplan.

Tabell 1. Måloppnåelse for trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsmål	Oppnådd
Nasjonal transportplan (NTP)	Nei
Trafikksikkerhetsplan Frøya 2016-2020	Delvis
Trafikksikkerhet kommune - Frøya	Ja

3.1 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

Nasjonal transportplan, NTP, er en plan for regjeringens transportpolitikk. NTP legger grunnlaget for politiske vurderinger, bruk av virkemidler og samspill mellom transportformene. Planen gjelder for 12 år, med revisjon hvert fjerde år.

NTP har nullvisjonen som sitt hovedmål for trafikksikkerheten. Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050. Etappemålet for 2030 vil medføre en nedgang i antall drepte og hardt skadde på om lag 50 % sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 2016-2020. Det tidligere mål om under 500 drepte og hardt skadde i år 2024 videreføres (se figur 3.1).



FNs bærekraftsmål

I 2015 vedtok FNs bærekraftsmål 3.6, som sier at antall skader og dødsfall i verden forårsaket av trafikkulykker skulle halveres innen 2020¹.

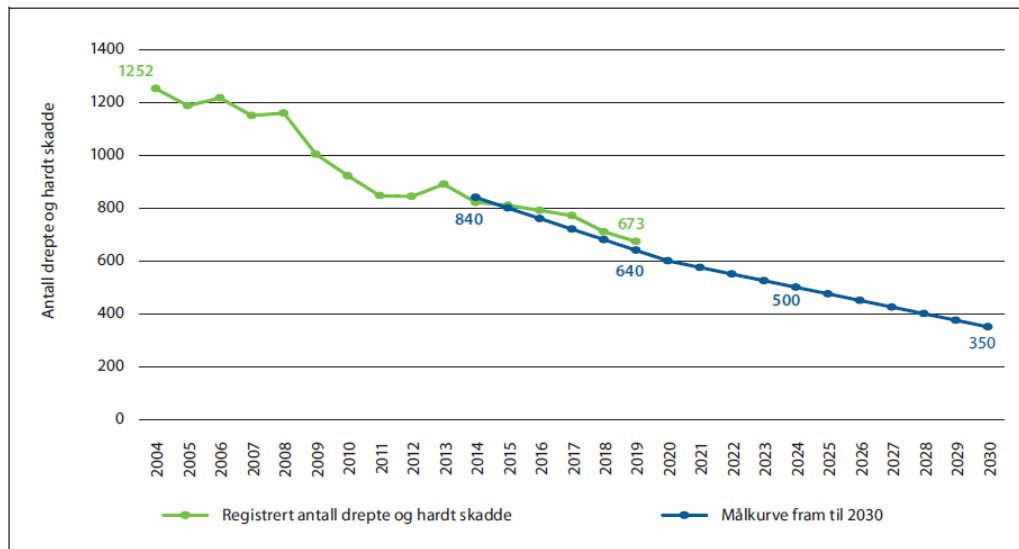
3.6)

Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.

Trafikkulykker er den vanligste dødsårsaken i verden blant menn og den femte vanligste blant kvinner.

1. <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/god-helse-og-livskvalitet>

2. Statistisk sentralbyrå (SSB)



Figur 3.1 Ulykkesutviklingen i antall drepte og hardt skadde og ambisjon for utviklingen fram til 2030. Hardt skadde er summen av alvorlig og meget alvorlig skadde. Kilde: *Nasjonal transportplan 2022-2033* (Tilsvarende målkurve for Frøya er vist i kapittel 6.1. side 27.)

Verdens mest trafikksikre land

Norge har de siste fem årene vært det mest trafikksikre landet i verden. Tall for 2020 viser at 93 personer mistet livet i trafikken i Norge². Ikke siden 1947 har tallet vært lavere. Den langsiktige trenden viser nedgang, men tallet på drepte og hardt skadde er fortsatt et stort samfunnsproblem med 733 drepte og hardt skadde. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjørings-ulykker, som utgjør ca. 70 % av ulykkene og antall omkomne i perioden 2005-2019.

Kilde: www.bil24.no og Statistisk sentralbyrå (SSB)

3.1.1 Barnas transportplan (BTP)

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 bad regjeringen om innspill fra de yngste trafikantene. Om lag 400 barn bidro med tegninger, innspill og ønsker for fremtidens transportsystem.

Barn og unge er opptatt av:

- Trygg gang- og sykkelvei til skolen
- At bilister tar mer hensyn i trafikken, ikke bruker mobiltelefon og ikke kjører for fort
- Reduserer forurensning og utslipp for å ta vare på klima og miljø

Regjeringen vil:

- Legge til rette for at åtte av ti barn skal velge å gå eller sykle til skolen
- Styrke trafikksikkerheten for barn og unge
- Legge vekt på barn og unges behov i planleggingen og utviklingen av transportsystemer
- At det legges vekt på hensynet til barn og unge i lokal og regional planlegging
- Styrke kompetansen om trafikksikkerheten i barnehage og skole

Nullvisjonen nesten nådd for barn

Rundt 1970 døde ca. 100 norske barn under 15 år hvert år i trafikken og ca. 1 500 ble skadet. Trafikkdrepte barn under 15 år utgjorde 18 % av alle drepte (SSB). Siden det norske Barneåret i 1979 og *Aksjon skoleveg* ble etablert, er Nullvisjonen nesten nådd for barn, og Norge er verdens sikreste land for barn i trafikken (Sørensen 2018). Men fremdeles skades ca. 300 barn årlig og det er stor underrapportering av barneulykker til fots og på sykkel.

Kilde: www.tiltak.no, 2021.



Figur 3.1.1. 400 barn sendte inn forslag til Barnas transportplan. Fire barn fikk premie for sine innspill.

3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025

Med utgangspunkt i målene og innsatsområdene i Nasjonal transportplan, gir Samferdselsdepartementet mandat til Statens vegvesen om å lede arbeidet med rullering av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Planen er et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og sju storbykommuner i tillegg til en rekke offentlige aktører og interesseorganisasjoner på nasjonalt nivå.

Den nasjonale planen skal støtte opp under Stortingets mål for 2030 om færre enn 350 drepte og hardt skadde i trafikken per år, og er retningsgivende for tiltak og innsatsområder i trafikksikkerhetsarbeidet. Det skal settes mål for tilstandsutviklingen, for eksempel overholdelse av fartsgrenser og bruk av bilbelte.

Tiltaksplanen følges opp med årlige tilstandsrapporter.



Figur. 3.1.2 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2022-2025.

Foreslåtte innsatsområder er møteulykker og utforkjøringsulykker, drift og vedlikehold, bruk av ny teknologi i trafikksikkerhetsarbeidet og tungbiltrafikk. Møtefrie riksveier og minstestandard for utforkjøringsulykker på riksvei med fartsgrense 70 km/t eller høyere (jf. Vegsikringskonferansen 2021).

3.2 Folkehelseloven

Norske kommuner er etter folkehelseloven pålagt å forebygge skader og ulykker og ha oversikt over forhold som påvirker folkehelsen. Denne kunnskapen skal brukes i planarbeidet.

§ 4 Kommunens ansvar for folkehelsearbeid

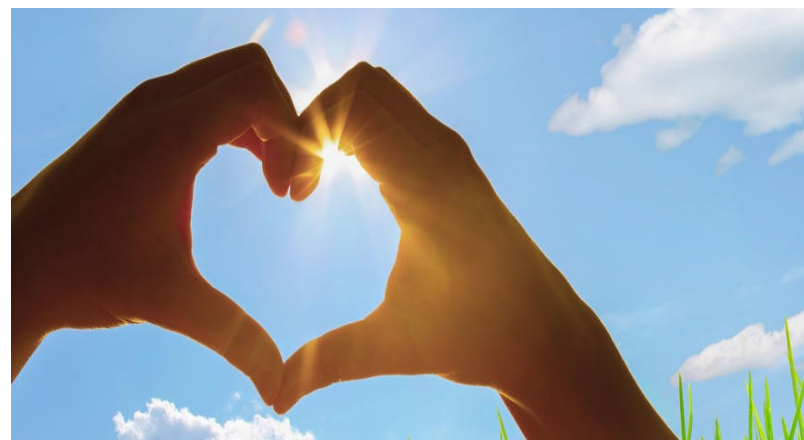
Kommunen skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse, bidra til utjevning av sosiale helseforskjeller og bidra til å beskytte befolkningen mot faktorer som kan ha negativ innvirkning på helsen.

§ 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 Folkehelsetiltak

Kommunen skal iverksette 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.



3.3 Frøya kommunes trafikksikkerhetsplan 2016-2020

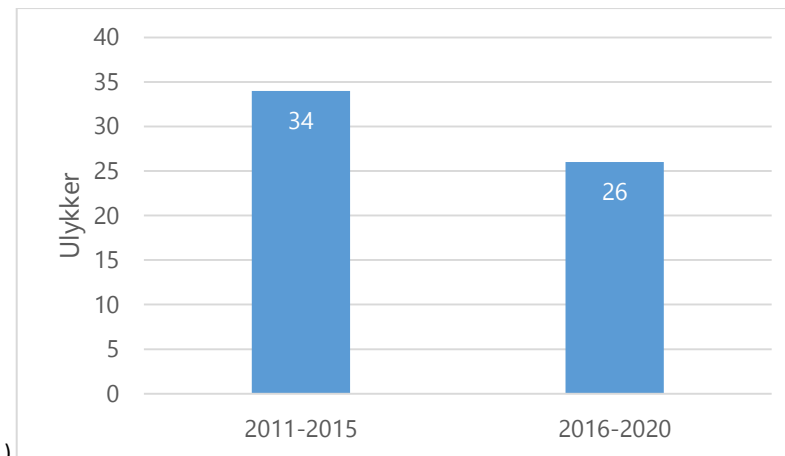
Trafikksikkerhetsplanen for Frøya kommune var kommunens andre trafikksikkerhetsplan og den andre som ble fremmet som en kommunedelplan. Trafikksikkerhetsplanen hadde følgende tallfestede mål:

- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres i tråd med nasjonal målsetning planperioden
- Antall ulykkespunkt/-strekninger skal reduseres i planperioden

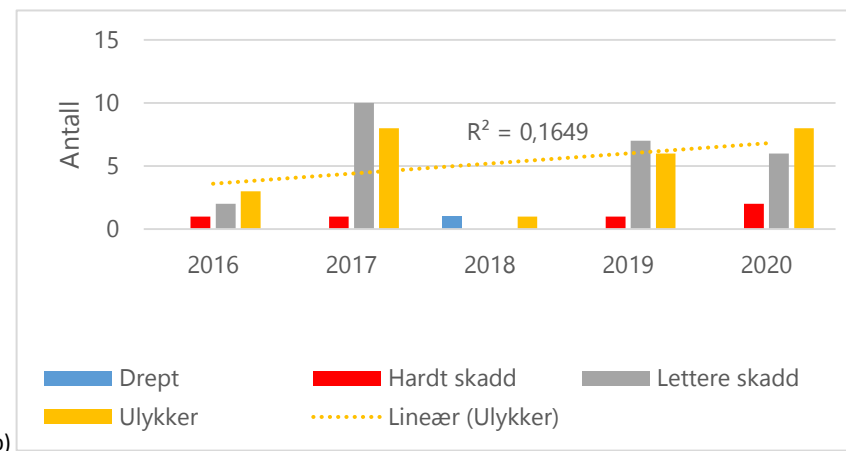
Sammenlignet med 5-årsperioden 2011-2015, har det vært en nedgang på 23 % i antall registrerte trafikkulykker med personskade, se figur 3.3.a. Innad i planperioden 2016-2020, har det imidlertid vært en økning av antall ulykker og skadde, se figur 3.3.b. For å vurdere ulykkesutviklingen på veg i Frøya kommune, er det derfor nødvendig å se statistikk over lengre tidsrom enn 5-årsperioder.

Ulykkespunkt

Ulykkespunkt på veg er definert av Statens vegvesen som et punkt eller en strekning under 100 m der det er registrert minimum fire politirapporterte ulykker med personskade i løpet av 5 år.



Figur 3.3.a. Antall ulykker i perioden 2016-2020 mot forutgående 5-årsperiode 2011-2015.



(b)

Figur 3.3.b. Utvikling i antall ulykker, hardt skadde og drepte og lettere skadde i planperioden 2016-2020.

3.3 Mål i kommunale trafikksikkerhetstiltak på Frøya

Gang- og sykkelveger er prioriterte oppgaver i Frøya kommune. Etter gangveg mellom Hamarvik og Sistranda, har fylkeskommunen satt gang- og sykkelveg *Dyrvik- Nettet* i sin prioriteringsliste (12.plass) i inneværende 4-årsperiode (2020-2024).



3.3.1 Trafikksikker kommune



Frøya kommune ble sertifisert «Trafikksikker kommune» hos Trygg Trafikk i 2017. Frøya var da den andre kommunen i tidligere Sør-Trøndelag fylkeskommune som fikk denne sertifiseringen.

Trafikksikker kommune er en ordning som godkjenner kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Sertifiseringen gjelder for tre år. Kriteriene for godkjenning tar utgangspunkt i lover og forskrifter kommunene er pålagt å følge, og en godkjenning betyr at man har fått til en systematisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

Sertifiseringen gjelder for tre år. Frøya kommune vil sette i gang prosess med en resertifisering.

Fylkeskommunen er pådriver for arbeidet etter vegtrafikklovens § 40a.

Barn skal ha trygge skoleveger, seniorer skal kunne bo hjemme lenge og syklistene skal komme trygt fram. Trafikksikkerhet berører alle kommunens medarbeidere og innbyggere, fordi alle er trafikanter på et eller flere nivå.

<https://www.youtube.com/watch?v=2Ylhv9x87o0>



3.4.2 Grønt Flagg



Grønt Flagg er en miljøsertifiseringsordning gjennom Foundation of Environmental Education (FEE) for barnehager og skoler som gjennomfører miljøprosjekter på et høyt nivå og prioriterer miljø i undervisning og daglig drift.

Det er gjort politisk vedtak (2018) at alle barnehager og skoler i Frøya kommune skal sertifiseres med Grønt Flagg.

Dyrøya oppvekstsenter fikk Frøyas første grønne flagg i 2018, mens Nesset barnehage ble sertifisert til Grønt Flagg i 2019.

Det legges opp til at alle skoler og barnehager i løpet av planperioden sertifiseres med Grønt flagg.

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.

Skoler kan utvikle egne lokale trafikkplaner for å ivareta trafikkopplæringen til elevene, for eksempel i samarbeid med Trygg Trafikk.

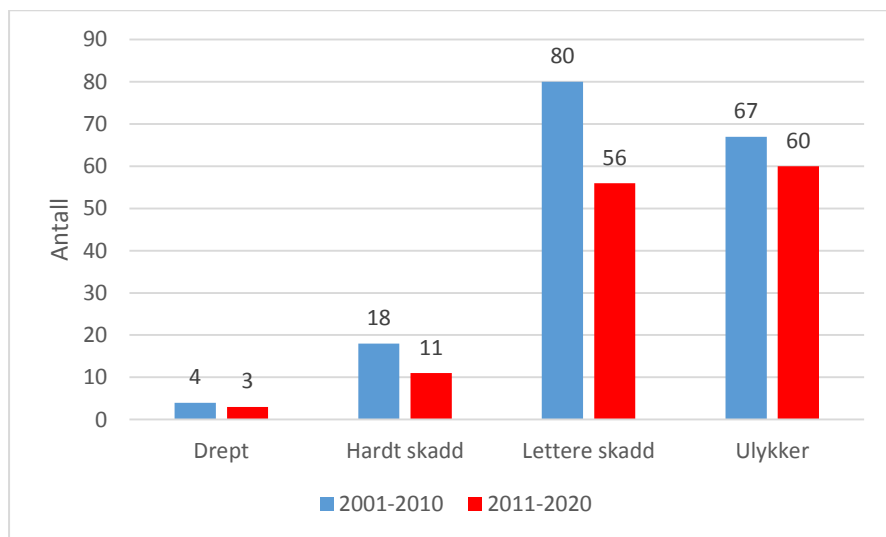
Barn og trafiksikkerhet. Forskning på barn og trafiksikkerhet dokumenterer at trafikkopplæring for barn under 7 år gir en sporbar atferdseffekt. For barn over 7 år påvirkes kun holdninger og kunnskap. *Kilde: NAF*

4. Ulykkessituasjonen i Frøya kommune

I forbindelse med planprogrammet for 2022-2025, er det utarbeidet en analyse av ulykkessituasjonen i Frøya kommune ved å sammenligne ti-årsperiodene 2001-2010 og 2011-2020.

4.1 Oppsummering av funn

Samlet i perioden 2001-2020, er det rapportert 127 trafikkulykker på Frøya med personskade til politiet. I disse ulykkene har 172 personer blitt skadet. Hvordan ulykkene og antall skadde fordeler seg mellom 10-årsperiodene er vist i figur 4.1.



Figur 4.1. Antall ulykker og antall personskader henholdsvis i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

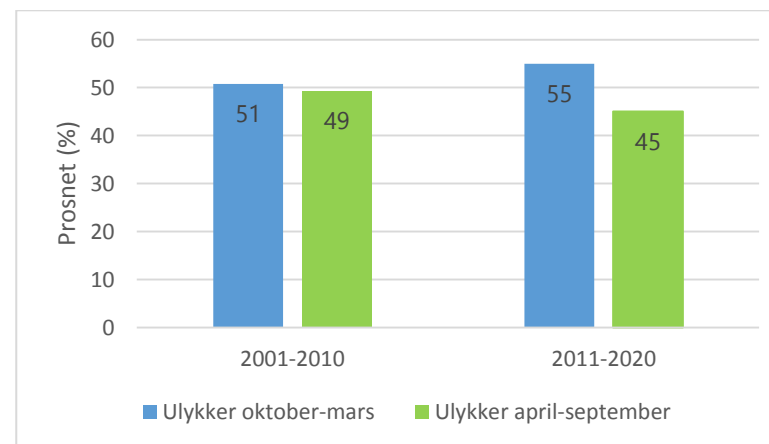
Analysen viser følgende hovedtrekk på Frøya:

Ulykkesutvikling:

- Antall ulykker i perioden 2011-2020 er redusert med 10 % sammenlignet med 2001-2010
- Antall skadde er redusert med 31 % i 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Antall lettere skadde er redusert med 30 %
- Antall drepte og hardt skadde er redusert med 36 %
- Utforkjøringer og møteulykker har høyeste andel ulykker med drepte og skadde

Tidspunkt:

- I perioden 2011-2020 er ulykkestallet vinterstid (oktober-mars) høyere enn sommer (april-september).
- Flest ulykker skjer på hverdag om kvelden (kl. 18:00-23:59)



Figur 4.2. Antall ulykker i sommer- og vinterhalvåret i Frøya kommune..

Geografisk fordeling:

- 91 % av alle ulykker med personskade skjer på fylkesvei, med hovedandel FV 714. Det er ingen endring mellom 10-årsperiodene.
- 97 % av alle drepte og hardt skadde er på fylkesvei
- Det er like mange ulykker på privat veg som på kommunal veg, men ingen drepte og hardt skadde på privat veg

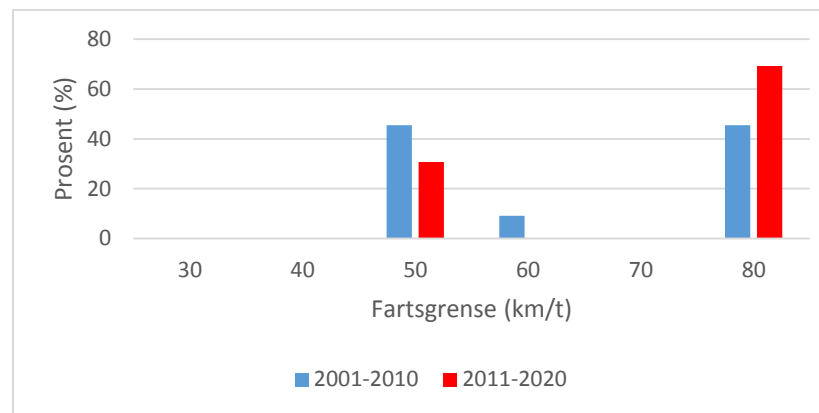
Ikke tettsted. 80 % av alle ulykker skjer utenfor tettsted på Frøya. Det er ingen forskjell mellom 10-årsperiodene.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret.

Fart:

- Veg med fartsgrense 80 km/t har mer enn 50 % av alle ulykker, drepte og hardt skadde. Det er ingen endring i antall drepte og hardt skadde på veg med fartsgrense 80 km/t mellom 10-årsperiodene.
- Andelen drepte og skadde i fartssone 80 km/t har økt fra 2001-2010 til 2011-2020.
- Antall lettere skadde er redusert med 48 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010 på veg med fartsgrense 80 km/t.
- Antall ulykker, drepte og hardt skadde er redusert med mer enn 60 % i områder med fartsgrense 50 km/t fra 2001-2010 til 2011-2020.

- Det er ingen drepte og hardt skadde på veg med fartsgrenser 30, 40 eller 70 km/ i periodene 2001-2010 og 2011-2020.



Figur 4.3. Fartsgrenser og prosentvis fordeling av drepte og hardt skadde i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.



Bilparken på Frøya.

I perioden 2016-2020 har det vært en økning på 13,2 % i antall registrerte personbiler. Antall varebiler har økt med 22,8 %, lastebiler med 15 %, det er også noe økning i antall MC og traktorer, men nedgang i antall mopeder (-20,8 %).

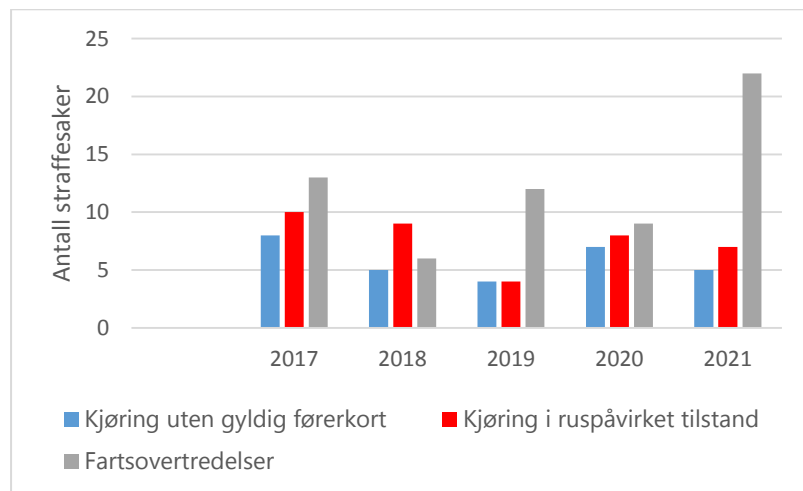
Per 31.12.2020 er det registrert 2 884 personbiler – 4 048 kjøretøy totalt - i Frøya kommune. 3,3 % av bilene er el-biler.

Kilde: SSB

Figur 4.4. Straffesaker (forenklede forelegg ikke medregnet) i Frøya kommune i perioden 2017-2021 (til og med september 2021). Antall kontroller per år er ikke oppgitt.

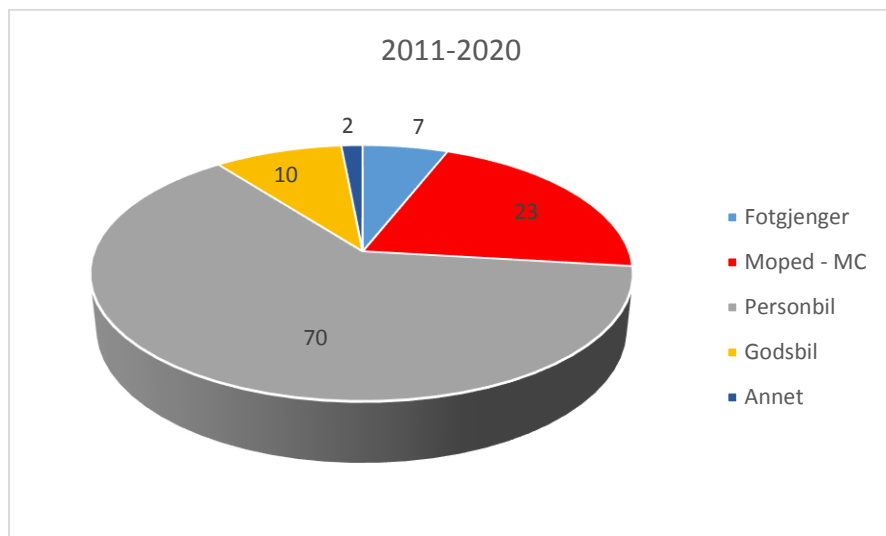
Førerkortbeslag:

Førerkortbeslag for fart på Hitra og Frøya skjer i alle aldersgrupper. Statistikk for førerkortbeslag – fartsovertredelser og ruskjøring Hitra og Frøya og FV 714 fra Trøndelag politikammer 2021, er vist i figur 4.4.



Trafikantgrupper:

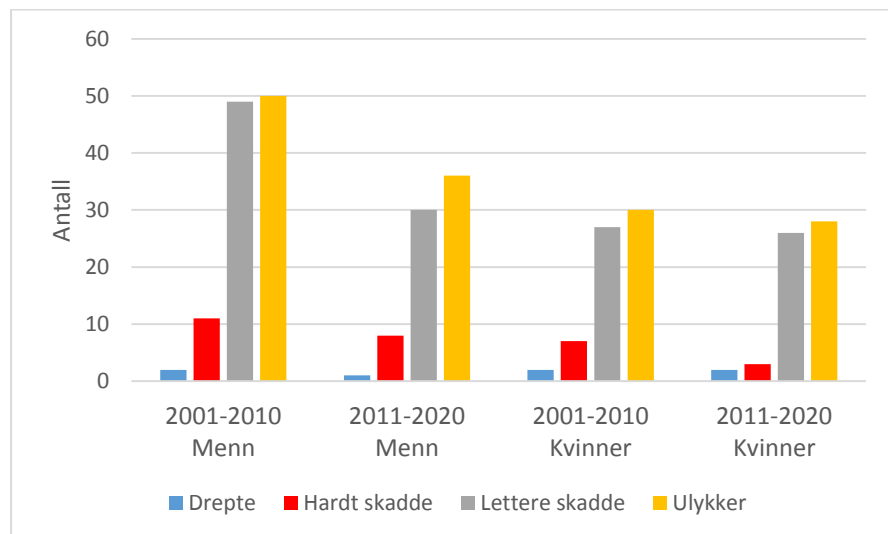
- Flest drepte og hardt skadde har reist med personbil (70 % i 2011-2020)
- Opptil 1/5 drepte eller hardt skadde har reist med godsbil
- Drepte eller hardt skadde har reist med moped, motorsykkel eller ATV
- Det er registrert hardt skadde, men ingen drepte i gruppen fotgjengere og syklister



Figur 4.4. Drepte og hardt skadde i trafikantgruppene (2011-2020) i Frøya.

Kjønn:

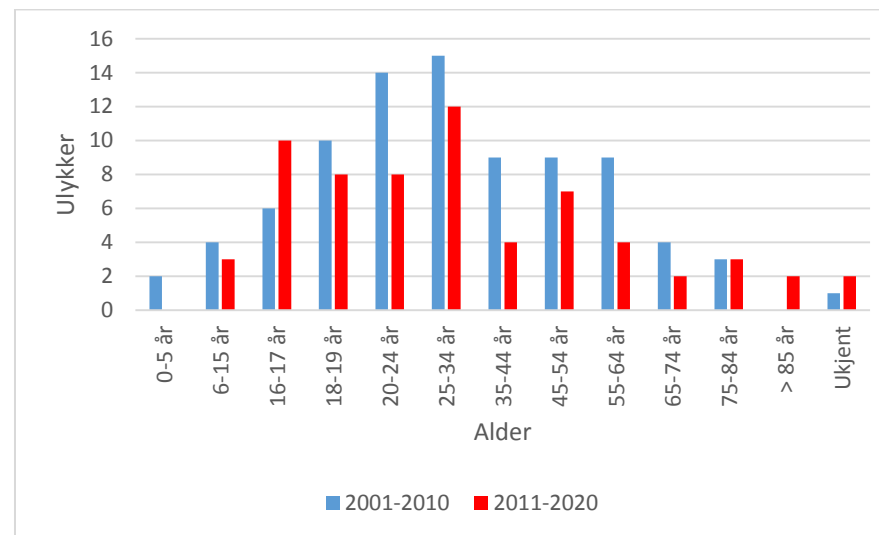
- Nær dobbelt så mange menn som kvinner er blant drepte og hardt skadde
- Antall hardt skadde menn er redusert med 55 % i perioden 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010
- Ingen nedgang i antall ulykker og antall personskader totalt sett, blant kvinner fra 2001-2010 til 2011-2020
- Like mange kvinner som menn er blant skadde moped- og motorsyklister i 2011-2020, mens 86 % av alle skadde i perioden 2001-2010 var menn
- Flere menn enn kvinnelige fotgjengere og syklister er skadet i trafikken (70 % av de skadde er menn)



Figur 4.5.. Sammenligning av ulykker og personskader hos kvinner og menn i periodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

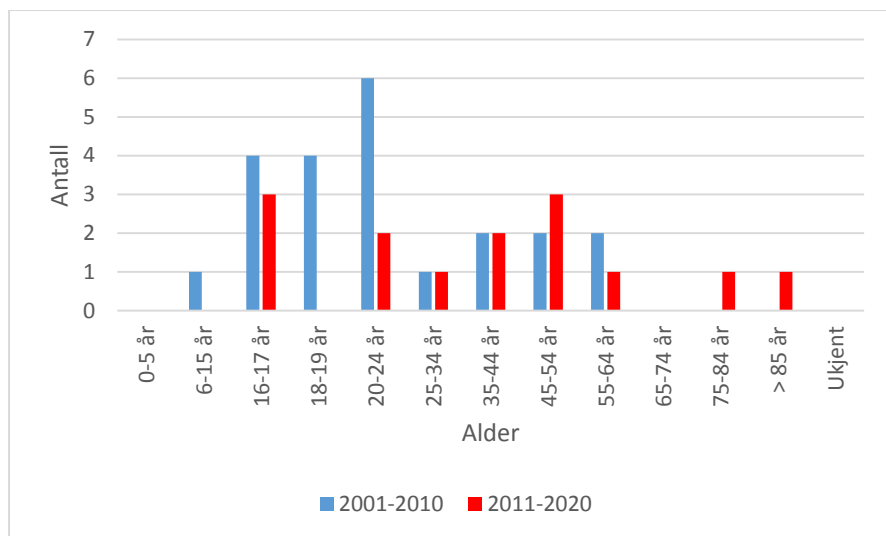
Alder:

- Aldersgruppene 25-34 år er mest utsatt for trafikkulykker med personskade og er sterkt overrepresentert i forhold til folketallet
- Det er nedgang i antall ulykker og antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-34 år og eldre (figur 4.6 og 4.7)
- Det er økning i antall ulykker for aldersgruppen 45-54 år i 2011-2020 sammenlignet med 2001-2010



Figur 4.6. Antall ulykker fordelt mellom aldersgrupper i de to 10-årsperiodene 2001-2010 og 2011-2020 i Frøya kommune.

- Det er liten økning i antall ulykker for aldersgruppen 16-17 år men betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde for aldersgruppen 20-24 år (figur 4.6 og 4.7)



Figur 4.7. Drepte og hardt skadde i ulike aldersgrupper i to tiårsperioder (2001-2010 og 2011-2020) i Frøya kommune.

Ulykkestyper. 85 prosent av alle ulykker på Frøya er hovedsakelig enten utforkjøring (56 %), møteulykke (18 %) eller kryssende kjøreretning (12 %). Kilde: Statens vegvesen, Ulykkesregisteret.

4.2. Underrapportering av trafikkulykker

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

Rapporten «*Helsevesenbasert skaderegistrering som vertøy for å forebygge trafikkulykker*»³ forteller om mørketall i skadestatistikken for trafikkulykker.

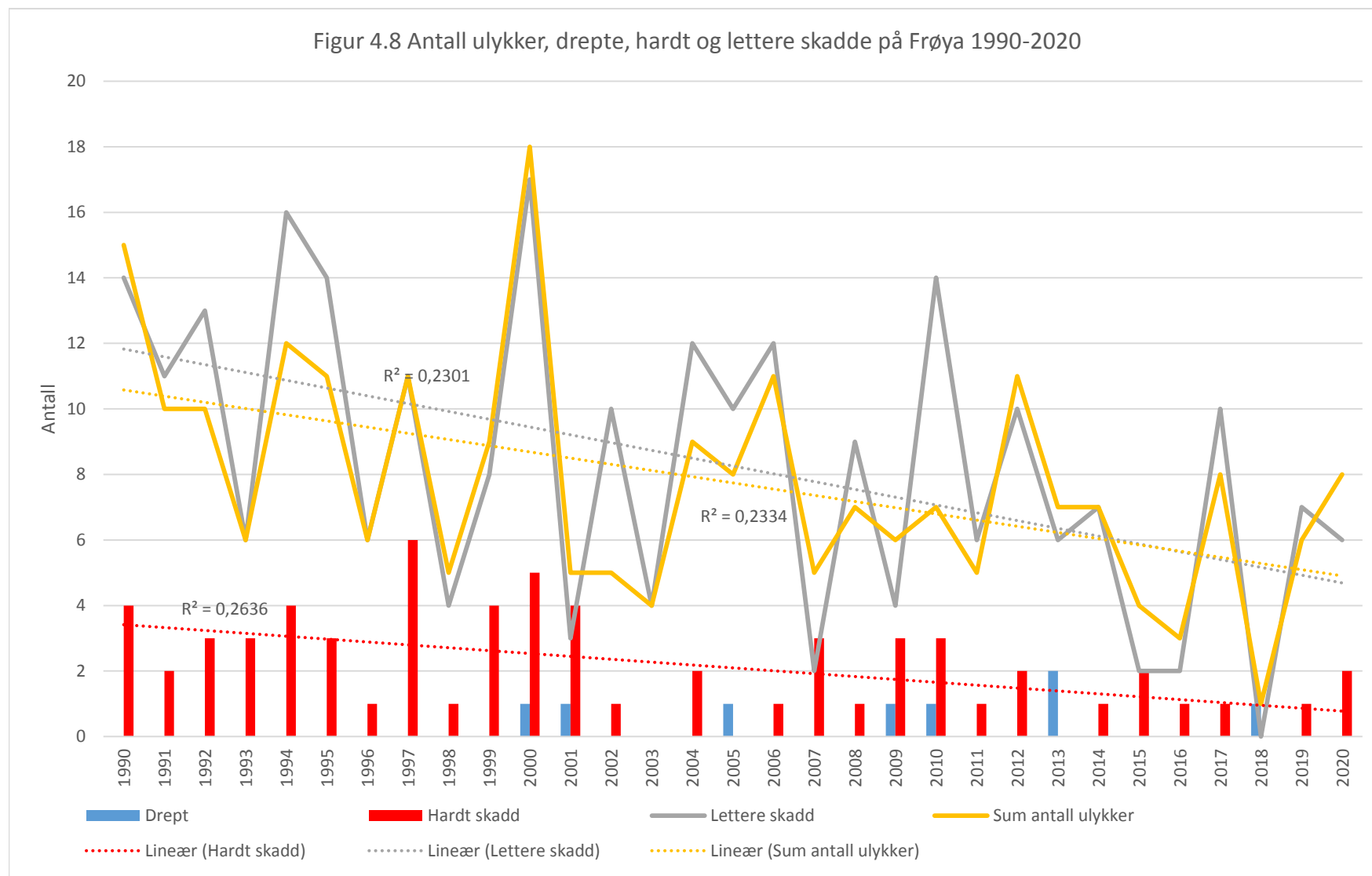
I følge rapporten ser Politiregisteret ut til å ha følgende dekningsgrad for skader etter trafikkulykker:

- 37 % eller lavere av meget alvorlige og alvorlige skader
- 15 % av lettere skader
- 17 % av alle trafikkulykkesskader

Fotgjengeres og syklisters enelulykker er ikke definert som trafikkulykker, selv om de skjer på trafikkareal. Studier av sykehusdata fra de største byer i Norge viser at eneulykker i tettsted blant fotgjengere og syklisters utgjør mesteparten av alle ulykker.

Det er ukjent om eneulykker på sykkel eller til fots har betydning på Frøya. Med økt tilflytting og utbygging av flere boligfelt på Frøya, vil sentrumsnær trafikk øke med flere biler og flere fotgjengere i kommunesenteret og mellom boligfeltene.

3. Kilde Trygg Trafikk, 2019



5. Fart, rus og tungbiltrafikk

5.1 Fart

Fart, sammen med rus, er den vanligste dødsårsaken for unge mellom 18 og 24 år i trafikken. Unge menn utgjør to tredeler av de drepte i denne aldersgruppen. De som kjører for fort overvurderer sine egne kjøreferdigheter, eller de vil vise seg frem.

Studier utført av TØI (Transportøkonomisk institutt) i perioden 2004-2014, viste at økt sannsynlighet for å bli oppdaget (fartskontroll) har mer å si for antall fartsovertredelser enn økte bøtesatser. Studien slo fast at antall fartsovertredelser faller med 3,3 prosent dersom risikoen for å bli oppdaget (flere kontroller) øker med 10 %. En tilsvarende økning av bøtesatsene fører til kun 0,8 prosent færre fartsoverskridelser.

Fart er vesentlig for trafikksikkerheten – holder du fartsgrensene bidrar du til å realisere Nullvisjonen.

Frøya

Så langt i 2021 per september har Trøndelag politikammer registrert 22 farts-overtredelser (forenklete forelegg ikke medregnet) i Frøya kommune. Siste fire år (2017-2020) var det gjennomsnittlig 10 straffesaker for fartsovertredelser på veger på Frøya årlig. Hvor mange av sakene som gjelder for personer hjemmehørende i Frøya kommune er ukjent. Det mangler tall for antall gjennomførte kontroller på henholdsvis Frøya og Hitra. Kommunen ser behov for at det utarbeides statistikk på dette.

5.2 Rus

De siste fire årene har i snitt 24 prosent av dødsulykkene i Norge skyldtes ruskjøring. Folkehelseinstituttet anslår at tallet trolig er opp mot 30 %, og i 2020 skyldtes en av fire dødsulykker ruskjøring.

- I 2020 ble 10 411 personer anmeldt for fyllekjøring – det tilsvarer 28 personer hver dag.
- 9 av 10 anmeldte fyllekjørere er menn
- Alkohol er det vanligste påviste rusmiddelet
- Av de førerne som mistenkes for ruskjøring, blir det i snitt funnet 2,5 ulike rusmidler i blodet

Rusulykkene i trafikken i 2020 drepte 7 uskyldige mennesker i Norge.

Frøya

Pr september 2021 er det registrert 7 straffesaker for kjøring i ruspåvirket tilstand. I perioden 2017-2020 er det registrert til sammen 31 straffesaker. Det er ukjent om ruskjøringen skyldes alkohol og/eller stoff, om sakene er fra hverdag eller helg, eller hvilken tid på døgnet ruskjøringen har skjedd. Det er også ukjent om sakene omfatter frøylværinger eller utenbygdsboende, eller om noen av dem involverer trafikkulykker med personskader. Kommunen styrker arbeidet med forebygging og behandling av rusmiddelmisbruk, blant annet misbruk av narkotiske stoffer og skadelig bruk av alkohol.

5.3 Tungbiltrafikk

Transportøkonomisk institutt har sett på ulykkesrisikoen til norske og utenlandske tungbiler i Norge i periodene 2007-2012 og 2013-2018. Studien viser at risikoen for ulykker med tungbiler er nær halvert fra den første til den andre perioden.

Tunge kjøretøy er involvert i rundt 30 prosent av dødsulykkene årlig på norske veier. Rapporten fra TØI viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler enn norske. Det er særlig på Vestlandet, i Midt-Norge og i Nord-Norge at forskjellene gjør seg gjeldende, med 2,3 ganger høyere ulykkesrisiko for utenlandske tungbiler.

Selv om studien viser at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandske tungbiler, er norske tungbiler involvert i over 80 prosent av ulykkene og står for 90 % av tungbiltrafikken i perioden 2007-2018 på nasjonalt nivå.

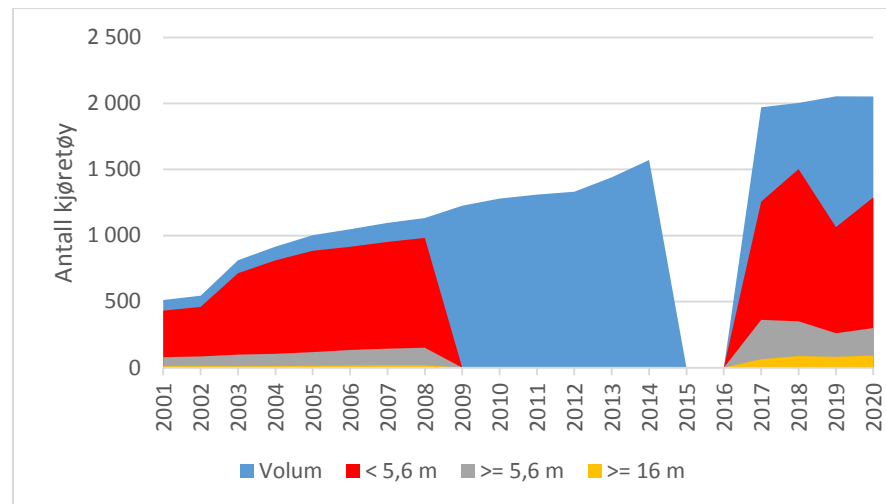
Lastebil. Kjøretøy (bil og henger) med tillatt totalvekt over 3,5 tonn eller lengde på over 5,5 m regnes som tunge kjøretøy. Avhengig av biltype kan kjøretøykombinasjonen være opptil 60 tonn.

Kilde: Statens vegvesen

Frøya

Trafikktelling fra Frøyatunnelen viser en firedobling i årsgjennsnittet (ÅDT) fra 2001 til 2020, figur 6.1. Andelen tungbiltrafikk er nær firedoblet for biler med lengde fra og med 5,6 meter (fra ca. 80 til 300 kjøretøy per døgn) og nær åttedoblet for kjøretøy 16 meter eller lenger (fra 11 til 90 kjøretøy per døgn) fra 2001 til 2020. Personbiltrafikken har vist en tredobling i samme periode (fra 430 til 1300 biler).

Bedrifter/transportfirma er ansvarlig for trafikksikkerhet. Avrenning av fiskeslo og vann fra lastebilene kan føre til trafikksikre situasjoner, spesielt i vinterhalvåret.



Figur 5. Årsgjennsnittet (ÅDT) fra Frøyatunnelen 2001-2020. Totalt antall kjøretøy (blå), personbiler (rød) og store kjøretøy (grå og gul). Det mangler trafikkdata for deler av perioden. ÅDT er definert som den totale trafikken i et snitt eller på en trafikkenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året. ÅDT inneholder andel store kjøretøy på en del strekninger.

Kilde: Statens vegvesen.

I følge Statens vegvesen ble trafikkregistrering i Hitra-tunnelen i gang satt først 13. oktober 2021.

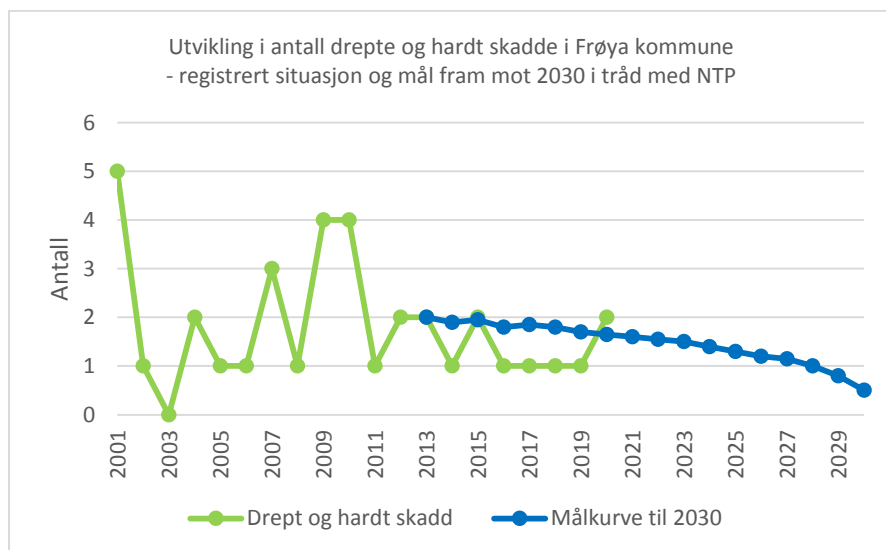
Ulykker med vogntog. I perioden 2001-2020 ble det registrert 12 ulykker med bil for godstransport på Frøya. En av disse med drepte og hardt skadde. Det er ikke forskjell mellom årstidene. Godstransport (tung og lett bil) sto for 5,5 % av alle personskadeulykker på Frøya i perioden 2001-2020.

Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret

6. Mål og strategier for perioden 2022-2025

6.1 Målsetting

På Frøya har det vært en nedgang i antall politirapporterte ulykker med personskader siden 2010. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde siden 2001. Mål i perioden 2022-2025 er videre nedgang i antall trafikkuulykker på Frøya.

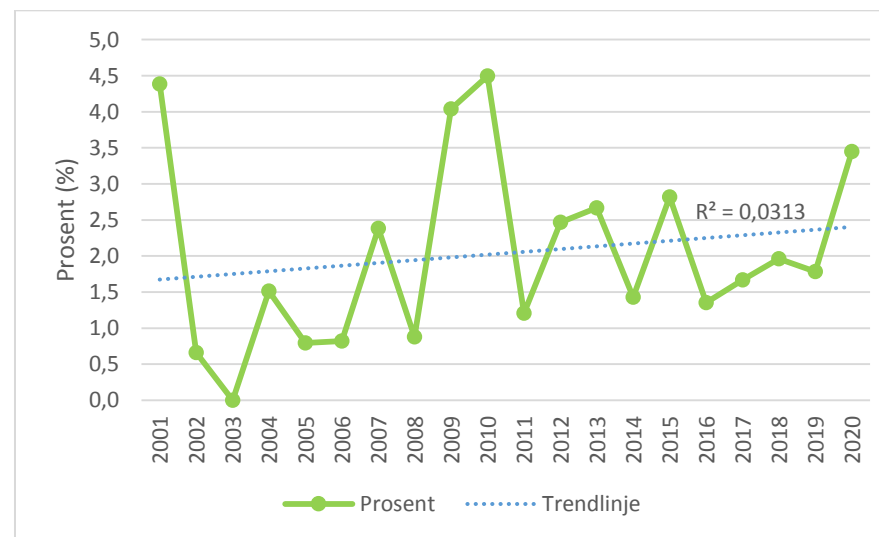


Figur 6.2. Målkurve for reduksjon i antall drepte og hardt skadde i Frøya kommune, i tråd med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Som del av Trøndelag fylke, utgjør drepte og hardt skadde i Frøya kommune mellom 0 - 4,5 % i perioden 2001-2020, se figur 7.1. I samme

periode er antall drepte og hardt skadde halvert i Trøndelag (fra 124 til 60 personer).

En ulykke med drepte og hardt skadde vil kunne skape store utslag i statistikken for Frøya kommune og for Trøndelag fylke som helhet.



Figur 6.1. Utvikling i Frøyas andel i prosent av antall drepte og hardt skadde i Trøndelag i perioden 2001-2020.

Det anbefales å sette et mål som sammenligner gjennomsnittet for perioder, ettersom det kan være noe statistiske svingninger fra år til år. Målet må være en reduksjon i perioden som helhet.

6.2 Strategier

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt en rekke tilstandsmål formulert som måltall.

Frøya kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Det gjelder først og fremst på følgende områder:

- Økt bruk av refleks, også i sentrumsnære strøk
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene
- Redusere kjøring i ruspåvirket tilstand
- Redusere fartsgrense utsatte strekninger
- Arbeide for at flere går og sykler til skolen
- Øke antall km med gang- og sykkelveg
- Utbedring av vegnettet
- Resertifisert som trafikksikker kommune

Kommunen skal gjennomføre trafikksikkerhetstiltak som vil bidra til å nå nasjonale tilstandsmål.

Trafikkutvikling. I følge Statens vegvesen vil biltrafikken i Norge øke med rundt 60 % i de neste 50 årene. Ikke minst vil godstransporten øke kraftig i årene som kommer. Vegdirektoratet anslår at lastebiltrafikken øker med nær 200 millioner tonn, som betyr 70 % vekst fram mot 2040.

Kilde: OFV (Opplysningsrådet for veitrafikken)

7. Vegsystemer, vegeiere og utfordringer i kommunen

Vegnettet i Frøya kommune er delt i ulike kategorier med ulikt forvaltningsansvar. De viktigste gjennomgående veiene på Frøya er fylkesveier. Fylkesvei 714 har en overordnet funksjon på Frøya og som bindeledd til nabokommunen Hitra. De kommunale vegene er primært atkomstveger i boligområder. Private veger dekker i all hovedsak transportbehov innenfor private eiendommer. Samlet lengde på det offentlige vegnettet i hver kategori er vist i tabellen nedenfor. Ut over veg har Frøya kommune ansvar for ca 250 kommunale parkeringsplasser, og drifter ca. 350 gatelys langs offentlig veg. Frøya kommune har pågående arbeid med utarbeidelse av hovedplan for veg med tilhørende vegnorm.

Tabell 2. Samlet lengde veg med respektive vegeier.

Vegkategori	Samlet lengde (km)	Forvaltningsansvar
Fylkesveg	118,6	Trøndelag fylkeskommune
Gang-/sykkelveg, fylk.veg	9,9	
Kommunal veg	54	Frøya kommune
Fortau komm.veg	3,1	

En utfordring mot andre vegeiere (fylkeskommunen) er utbedringer av veg og vegvedlikehold. Den stadig økende trafikkbelastningen med tunge biler på FV 714, reiser spørsmålet om FV 714 igjen bør bli riksveg.

8. Innsatsområder og kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2022-2025) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor flere områder som er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. De kommunale tilstandsmålene er satt innenfor ulike innsatsområder.

8.1 Risikoatferd i trafikken

Nullvisjonen forutsetter at det trafikantene kan ta ansvar for egen atferd gjennom å være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd.

8.1.1 Innsatsområde - Fart

Nasjonale mål:

Fart	Andel av kjøretøyene som overholder fartsgrensene	50 % (2020)	80 (2025)
------	---	----------------	--------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen som arbeidsgiver fortsetter arbeidet med å påvirke sine ansatte til å opptre med minst mulig risiko i trafikken
- Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)
- Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker atferd (transporttjenester, veg, anlegg- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene
- Kommunens ansatte gjennomfører e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet på KS-læring-plattform utviklet av Trygg Trafikk)

8.1.2 Innsatsområde - Rus

Nasjonale mål:

Rus	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av alkohol over 0,2 promille	0,2 % (2020)	0,1 (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres under påvirkning av straffbart narkotikabruk	0,6 % (2020)	0,1 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten

8.1.3 Innsatsområde - Bilbeltebruk

Nasjonale mål:

Bilbelte/sikring av barn i bil	Andel førere og forsetepassasjerer som bruker bilbelte i lette kjøretøy	97 % (2020)	98 % (2025)
	Andel barn i alder 1-3 år som er sikret bakovervendt i bil	63 % (2020)	70 % (2025)
	Andel førere av tunge kjøretøy som bruker bilbelte	84 % (2020)	90 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen bestiller alltid busser med 3-punktsbelte ved leie av busser til transport i regi av kommunen
- Kommunen har i sin reisepolicy forventninger om at alle kommunalt ansatte bruker bilbelte ved transport i tjeneste. Dette gjelder bil og buss.
- Kommunen gjennom helsestasjonens virksomhet skal ha økt fokus på temaet barn i bil og da spesielt at barna skal sitte sikret bakovervendt i bil til de er 4 år

- Kommunen gjennom de kommunale barnehagene gjennomfører tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)

8.2 Befolkningsgrupper

Ulykkesstatistikkene viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd er ulik for ulike aldersgrupper. Gode holdninger til trafikantatferd som læres i barndommen tas med inn i ungdommen og voksenlivet.

8.2.1 Innsatsområde - Barn

Nasjonale mål:

Barn	Antall drepte barn 0-14 år i trafikken	(2020)	(2025)
------	--	--------	--------

Kommunale tiltak:

- Barnehager og skoler i samarbeid med foresatte skal ha fokus på trafikksikkerhetsarbeid og forebygging av ulykker
- Kommunen skal gjennomføre vurdering av særlig farlig skoleveg
- Kommunen skal fortsatt arbeide for trafikksikre soner rundt skolene (hjertesoner)
- Tilgjengeligheten for å gå eller sykle til skolen bedres
- Kommunen skal påvirke til at alle barnehager, kommunale og private, godkjennes som «Trafikksikker barnehage»
- Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet
- Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres beset mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko
- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs og mopedkortet som en del av valgfagtilbudet

8.2.2 Innsatsområde – Ungdom og unge førere

Nasjonale mål:

Ungdom og unge førere	Risiko for bilførere i aldersgruppen 18-19 år for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km	(2020)	(2025)
-----------------------	---	--------	--------

Kommunale tiltak:

Risikoen for at ungdom skal bli drept eller hardt skadd skal reduseres

- Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs og mopedkortet som del av valgfagtilbudet

8.2.3 Innsatsområde – Voksne og fremmedspråklige trafikanter, og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Nasjonale mål:

Eldre trafikanter og fremmedspråklige trafikanter	Risiko for bilførere i aldersgruppen 45 + for å bli drept eller hardt skadd per kjørte km		- 30 % (2025)
	Risiko for fremmedspråklige for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per kjørte km		- 30 % (2025)
	Risiko for fotgjengere/myke trafikanter i aldersgruppen 70+ for å bli drept eller hardt skadd i trafikkulykker per gå-km		- 30 % (2025)

Reduksjon i perioden 2022-2025 skal sammenlignes med perioden 2017-2021

Kommunale tiltak:

Innen 2030 sikre myndiggjøring og fremme sosial, økonomisk og politisk inkludering av alle, uavhengig av alder, kjønn, funksjonsevne, rase, etnisitet, nasjonal opprinnelse, religion eller økonomisk eller annen status. Risikoen for at voksne, fremmedspråklige og personer med funksjonsnedsettelser skal bli drept eller hardt skadd i trafikken skal reduseres. Kommunen skal legge til rette for trafikkopplæring for fremmed-språklige.

8.3 Trafikantgrupper

Det er ulike utfordringer knyttet til de ulike trafikantgruppene. I Nasjonal transportplan 2022-2025 er det satt som ambisjon at målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister. God tilrettelegging for sykling og gåing er nødvendig for å nå mål om at flere benytter sykkel eller går.

8.3.1 Innsatsområde – Gående og syklende

Nasjonale mål:

Gående og syklende	Antall km i tilknytning til fylkesveg som tilrettelegges for gående og syklende	230 (2021)	(2025)
Gående og syklende	Andel syklister som bruker sykkelhjelmer	58 % (2020)	70 % (2025)
	Andel fotgjengere som brukers refleks på belyst veg i mørket	40 % (2020)	60 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal gjennomføre fysisk tilrettelegging og utbygging/drift for å sikre god trafiksikkerhet for gående og syklende på kommunale veger
- Gatelys, nye
- Kommunen skal, gjennom ulike tiltak og virkemidler, påvirke til økt bruk av sykkelhjelmer og refleks
- Kommunen skal bidra til økt sykkelopplæring i skole og barnehage, samt voksenopplæringen

8.4 Kjøretøyteknologi

Nasjonale mål:

Kjøretøyteknologi	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems (AEB)	14 % (2020)	25 % (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har feltskiftevarsler	39 % (2020)	52 % (2025)
	Andel av trafikkarbeidet som utføres med biler som har automatisk nødbrems for å hindre kollisjon med fotgjengere og syklister (fotgjenger-AEB)	14 % (2020)	25 % (2025)

Kommunale tiltak:

- Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafiksikkerhet vektlegges (5 stjerner Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarsler)



8.5 Fysiske trafikksikkerhetstiltak

Fokus når det gjelder innsatsen til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer vil i stor grad konsentreres om tiltak for å forhindre møteulykker, utforkjøringsulykker, ventende skolebarn på buss ved hovedveg og ulykker med påkjørsel av gående og syklende.

Møteulykker og utforkjøringsulykker	Andel av trafikkarbeidet på fylkesveger med fartsgrense 70 km/t eller høyere som sikrer mot utforkjøringer	% (2020)	% (2025)
	Antall km fylkesveg med fartsgrense 70 km/t eller høyere som er gjennomgått og tilfredsstillende minstestandard i fylkeskommunal vegplan	% (2020)	% (2025)

Kommunale tiltak:

- Kommunen skal årlig utarbeide en prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal veg, og gjennomføre disse innenfor økonomiske rammer
- Kommunen skal ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg med årlig rullering
- Kommunen skal følge rutiner for snøbrøyting/-rydding, strøing og rydding av vegetasjon på skoleveger
- Kommunen skal kvalitetssikre reguleringsplaner i forhold til trafikksikkerhetsarbeid
- Kommunen skal ha rutiner for håndtering av innspill fra etater, organisasjoner eller publikum
- Kommunen skal ha rutiner for kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi

8.6 Systematisk og samordnet trafikksikkerhetsarbeid

Nasjonale mål:

Systematisk og samordnet trafikk-sikkerhetsarbeid i fylkeskommuner og kommuner	Antall kommuner som er godkjent som Trafikksikre kommuner	129 (per 1. nov 2021)	250 (2025)
--	---	--------------------------------	---------------

Kommunale tiltak:

- Kommunen forplikter seg til å arbeide systematisk med trafikksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde
- Kommunen skal være godkjent som Trafikksikker kommune
- Kommunen skal følge opp Barnas Transportplan, se pkt. 3.1.1
- Kommunen skal i samarbeid med politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak

9. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltak i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres hvert år fra 2022 til og med 2024. Det er avsatt kr 500.000,- årlig for trafikksikkerhetstiltak i Frøya kommune i økonomiplanperioden 2021-2024.

10. Evaluering og rullering

Kommunalsjefene rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til virksomhetsleder EKU, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til kommunedirektøren.

VEDLEGG 1 • HANDLINGSPLAN FYSISKE TILTAK 2022-2025

Tiltaksdelen består av prosjekter som har fått prioritet hos Trøndelag fylkeskommune eller tiltak som ivaretas innenfor kommunens ordinære drift, og dermed er sannsynlig kan gjennomføres i løpet av planperioden 2022-2025. Tiltakene er et spekter av omforente og forankrede tiltak mellom ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet på Frøya.



./ Handlings- og tiltaksplan 2022-2025 i eget vedlegg.

KOMMUNALE VEGER

Fra TS-plan 2016-2020:

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Status
	Mausund	For stor fart/dårlig sikt i svingene. Tiltak: Flere fartsdumper/speil ved svingene	Ikke utført
	HC-parkering Sistranda barneskole	Biltrafikk inne på skoleområdet – manglende skilting og fysisk sperre	Ikke utført
	Brøyting Sistranda barneskole	Brøyting skjer i skoletiden	Ikke fulgt opp
	Frøyahallen	Uoversiktlig av- og påstigning ved levering og henting av skolebarn	Park- og rideløsning

Prioritet	Gatenavn/sted	Trafikksikkerhetsproblem/Merknad	Status
			etablert 2020
	Busslomme ved sykehjem Hamarvik	Mye trafikk til barnehage og sykehjem. Uoversiktlig vegkryss og ikke fullgod busslomme	Busskur med belysning etablert
	Nordskag	Trafikkarlig skolevei	Fortau fra fv til oppvekstsenter etablert 2021
	Dyrvik boligfelt	Nedsatt fartsgrense/skilting	Tas inn i revidert plan

FYLKESVEGER

Frøya kommune vil arbeide med disse tiltakene i dialog med vegeier. Slik dialog må være tydelig og hyppig. Tiltakene prioriteres ikke innbyrdes fra kommunens side.

Fra TS-plan 2016-2020

Prioritet	Gatenavn/-sted	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak
	Titran	Overtakelse av veglys/ny bru/utbedring vei Myran	Samme status på veglys og bru – noe utbedringer på Myran
	Hele Frøya	Overtakelse av drift og vedlikehold veglys fylkeskommunale veger	Overtakelse utført Hamarvik-Hellesvik 2020
	G/S Hamarvik – Melkstaden	Etablering av gang- og sykkelveg Hamarvik-Melkstaden	Etablert i 2020
	Flatval	Omlegging fylkesveg	Utført
	Dyrvik-Hellesvik	Etablering av gang- og sykkelvei	Prosess med fylkeskommunen igangsatt
	Dyrøy fergeleie	For lite parkering – dårlig logistikk – manglende snuplass for buss m.m.	Prosjekt igangsatt mellom Frøya kommune og fylkeskommunen
	Hele Frøya	Utskifting og etablering nye buskur med belysning	Flere buskur er utskiftet og utplassert nye – pågående arbeid
	Ervika	Dårlig sikt fra avkørsel småbåthavn til fylkesveg	TS-plan 2022-2025

Prioritet	Gatenavn/-sted	Trafikksikkerhetsproblem	Status på tiltak
	Husvika/Tverrvågen-Nordskaget	Redusert fartsgrense – saken spilt inn til fylkeskommunen	Avslag på søknad – legges inn i TSU-plan 2022-2025
	Fv 714 Vikan/Vikasundet	Feil dosering på vei - overflatevannproblematikk	Ikke utført
	Hellesvik/Svellingen/Strømøya	Redusert fartsgrense	Utført
	Strømøybotn-Dyrøya	Omgjøre Fv 6466 til Fv 714	Ny 2022-2025
	Nordfrøyveien/Myraneien	Busslomme og busstopp	Ny 2022-2025
	Sistranda	Ny veg til liggekai	Ny 2022-2025
	Myran	Busslomme og buskur	Ny 2022-2025
	Hamarvika	Fotgjengerovergang ved busslomme til g/s	Ny 2022-2025

VEDLEGG 2 • TILTAK I TRAFIKKSIKKERHETSPLANEN MED ANSVARLIG FOR GJENNOMFØRING

Frøya kommunes rolle som barnehageeier	Ansvar
Innen utgangen av 2025 skal kommunen påvirke private barnehager til godkjenning som «Trafikksikker barnehage»	Kommunalsjef oppvekst
Alle ansatte skal i løpet av planperioden ha deltatt på kurs i regi av Trygg Trafikk innen trafikkopplæring i tråd med rammeplan for barnehagen	Kommunalsjef oppvekst
Skal gjennom de kommunale barnehagene gjennomføre tiltak for økt fokus på sikring av barn i bil (materiell/kampanje gjennom Trygg Trafikk)	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Alle skolene skal innen utgangen av 2025 ha blitt godkjent som Trafikksikker skole	Kommunalsjef oppvekst
Det utvikles rutiner for sikker skoleskyss/bussvett, og etableres dialog med ansvarlig busselskap om innføring av disse rutinene i alle skolebussene	Kommunalsjef oppvekst
For å sikre størst mulig trygghet rundt skolen ved skolestart om høsten skal «Aksjon skolestart» være et fast tiltak ved alle skoler med elver på barnetrinnet	Kommunalsjef oppvekst
Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet. Alle skolene med elever på mellomtrinnet skal ha lærere med kompetanse innen sykkelopplæring. Lærerne skal ha deltatt på kommunens sykkelopplæringskurs som utlyses 1 gang pr år i samarbeid med Trygg Trafikk	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal sørge for at ungdomsskolen har nødvendig kompetanse for å tilby trafikalt grunnkurs og moped-kortet som valgfag	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal gjennomføre vurdering av trafikksikker skoleveg	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal arbeide for trafikksikre soner rundt skolene	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som skoleeier	Ansvar
Ha oversikt over og oppfordre til å søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som ansvarlig for innbyggernes helse og trivsel	Ansvar
Helsestasjonen oppdaterer sine planer for virksomheten med hensyn til trafikksikkerhetsbudskap (overfor foreldre og elever)	Kommunalsjef helse -omsorg
Helsestasjonen skal ha økt fokus på temaet barn i bil og spesielt at barna skal sitte bakovervendt i bil til de er 4 år	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen skal fortløpende sende ut informasjon om fylkeskommunale tilskuddsordninger til relevante kommunale instanser samt til frivillige organisasjoner	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen utarbeider årlig en oversikt over trafikkulykker og trafikkskadde i kommunen. Oversikten gjennomgås i kommunens ledergruppe.	Kommunalsjef helse -omsorg
Kommunen skal i samarbeid med Politiet drøfte trafikkforebyggende tiltak i Politirådet	Kommunedirektør
Kommunens frivillige organisasjoner skal årlig stimuleres til å implementere reisepolicy i egen virksomhet	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal stimulere lag og foreninger til at alle barn til og fra fritidsaktiviteter sikres best mulig og at voksne som transportører kjører med lavest mulig risiko	Kommunalsjef oppvekst

Frøya kommunes rolle som vegeier (omfatter også fortau, gang- og sykkelveger)	Ansvar
Årlig utarbeide prioriteringsliste for fysiske trafikksikkerhetstiltak på kommunal, og gjennomføre disse innenfor eksisterende økonomiske rammer	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester
Ha en prioriteringsliste for trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg, med årlig rullering	Kommunalsjef almenne og

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN 2022-2025

	tekniske tjenester	Påvirke kommunens ansatte, gjennom ulike aktiviteter hvert år, på den nasjonale refleksdagen (oktober), å benytte refleks som fotgjengere i mørket	HR sjef
Ha utarbeidet skriftlige rutiner for snøbrøyting/-rydding, strøing og rydding av vegetasjon på skoleveger	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Gjennomføre aktiviteter som stimulerer flere til å sykle samt bruke sykkelhjelm	HR sjef
Ha rutiner for å kvalitetssikring av trafikksikkerheten i forbindelse med anleggsvirksomhet, både i kommunal og privat regi	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legal eller illegale rusmidler i tjenesten	HR-sjef
		Ved innkjøp av nye kjøretøy skal trafikksikkerhet vektlegges (5 stjerner i Euro-NCAP, AEB, feltskiftevarslere)	Økonomisjef
Søke om fylkeskommunale trafikksikkerhetsmidler	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Trafikksikkerhetstiltak innarbeides i strategisk plan for kompetanseheving	HR sjef
		Gjennomføre trafikksikkerhetskurs for ansatte som bruker motorisert kjøretøy i arbeid. Alle ansatte med motorisert og høye kjørelengder får tilbud om å gjennomføre HMS-trafikkurs og et førstehjelpskurs hvert tredje år	HR sjef
Kommunen som kjøper av ulike tjenester stiller krav til samarbeidspartnere om trafikksikker atferd (transport-, anleggs- og vedlikeholdstjenester). Disse innarbeides i anbudsdokumentene.	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle barnehagene skal i planperioden innen 2025 ha hatt alle ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kursene vil ha fokus på Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, trafikkopplæring m.m.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal begrense muligheten for å kjøre inn på skoleområder og i tilknytning til skoler	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle skolene skal i planperioden innen 2025 ha hatt minimum 50 % av de ansatte på kurs i trafikksikkerhet. Kurset vil ha fokus på kunnskapsløftets kompetansemål med hensyn på trafikk, forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler, sykkelopplæring mm.	Kommunalsjef oppvekst
Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av gangveg og –felt.	Kommunalsjef almenne og tekniske tjenester	Alle ansatte ved helsestasjonen skal ha gjennomført trafikksikkerhetskurs for «sikring i bil» innen 2025	Kommunalsjef helse-omsorg
		Kommunens ansatte skal gjennomføre e-læringskurs i trafikksikkerhet og HMS (utviklet Trygg Trafikk på KS-læringsplattform)	HR-sjef

Frøya kommunes rolle som arbeidsgiver	Ansvar
Innen utgangen av 2022 ha forankret retningslinjene for arbeidsrelatert ferdse i trafikken (inkl. arbeidsreiser) i alle kommunens avdelinger	HR sjef
Trafikksikkerhet skal være årlig tema i kommunens arbeidsmiljøutvalg (AMU)	HR sjef

VEDLEGG 3 • TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

KRITERIER FOR TRAFIKKSIKKER KOMMUNE

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning som blant annet bygger på følgende kriterier:

- > Kommunen har forankret ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør. 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
- > Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen (personskadeulykker og ulykker med kun materielle skader).
- > Kommunen har en trafikksikkerhetsplan som er forankret i fylkets trafikksikkerhetsplan.
- > Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, drift, plan, HR).

VEDLEGG 4 • SKADESTATISTIKKEN

SKADDE/DREPTE PÅ VEGNETTET I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

År	Drepte/hardt skadde	Lette skader
2011	1	6
2012	2	10
2013	2	6
2014	1	7
2015	2	2
2016	1	2
2017	1	10
2018	1	0
2019	1	7
2020	2	6
Sum	14	56

ULYKKER FORDELT PÅ MÅNED I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Måned	Antall
januar	0
februar	3
mars	7
april	1
mai	6
juni	3
juli	5
august	6
september	6
oktober	11
november	8
desember	4
Sum	60

ULYKKESTYPER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Type	Antall
Andre uhell	4
Samme kjøretøretning	2
Møteulykker	6
Kryssende kjøretøretning	5
Fotgjengerulykker	3
Utforkjøringer	40
Sum	60

SKADDE/DREPTE FORDELT PÅ ALDER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Alder	Antall
0-14 år	2
15-24 år	30
25-34 år	12
35-44 år	6
45-54 år	7
55-64 år	4
65-74 år	2
> 75 år	5
Sum	70

ULYKKER FORDELT PÅ VEGTYPER I FRØYA KOMMUNE 2011-2020

Veg	Antall
Fylkesveg	54
Kommunal veg	2
Privat veg	3
Skogsbilveg	1
Ukjent	0
Sum	60

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Siv-Tove Skarshaug
Arkivsaksnr.: 23/1237

Arkiv: 033

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Trafikksikkerhetsutvalget

ORIENTERING/SPØRRERUNDE

Orientering om pågående saker

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Ann Magritt Glørstad
Arkivsaksnr.: 21/717

Arkiv: Q80

Saken skal behandles i følgende utvalg:
Trafikksikkerhetsutvalget
Trafikksikkerhetsutvalget

REDUSERT FARTSGRENSE KOMMUNAL VEI - FILLINGSNESVEIEN

Forslag til vedtak:

1. Trafikksikkerhetsutvalget ber Kommunedirektøren fremme søknad til Trøndelag fylkeskommune om redusert fartsgrense på Fv 6462 Fillingsnesveien fra 80 km/t til 50 km/t.

Vedlegg:

Brev fra Trøndelag fylkeskommune av 26.04.23.

Saksopplysninger:

Kommunedirektøren har mottatt brev fra Trøndelag fylkeskommune, seksjon Vegforvaltning den 26.04.23 vedr søknad om redusert fartsgrense for kommunal del av Fillingsnesveien i Frøya kommune.

Fylkeskommune opplyser at de har mottatt søknad fra Unn-Kristin Ørndal Nilsen den 14.04.21 om redusert fartsgrense på deler av Fillingsnesveien.

Fylkeskommunen opplyser videre at strekningen som omsøkes består av ca 281 meter fylkesveg (Fv 6462) og resten er ca 4255 meter med kommunal veg.

Fylkeskommunen har foretatt en vurdering av den delen som er fylkesveg og vedtatt avslag på søknad fra Ørndal Nilsen med begrunnelse at det ikke er noe grunnlag for endring av den generelle fartsgrense som er 80 km/t.

Det opplyses videre at strekningen må i såfall ses i sammenheng med kommunal veg og hvor kommunen må foreta en vurdering av dagens fartsgrense.

Trafikksikkerhetsutvalget vedtok den 14.04.21, sak 8/21 en anbefaling at fartsgrense endres fra 80 km/t til 50 km/t for den kommunale vegen på Fillingsneset.

Det er i ettertid satt opp 50 km/t skilt på kommunal veg, fylkeskommunens tilsvar til Ørndal Nilsen må derfor bero på en misforståelse.

Den kommunale vegstrekningen på Fillingsnesveien, ca 4,3 km ble i 2020 utbedret med stikkrenner og asfaltert. I forarbeidet før asfaltering ble det også foretatt grøftrens og derav ble deler av veglegemet noe smalere. I etterkant ble det satt opp 50-sone skilt langs kommunal veg.

Fillingsnesveien har en vegbredde som er veldig variabel, fra ca 4 m til ca 4,5 m og består av mange svinger og uoversiktlig siktlinjer.

Det er kommet flere henvendelser fra beboerne langs Fillingsnesveien at det har vært flere nestenulykker og utforkjøringer. Fartssonen oppleves altfor høy for en veg med såpass smal bredde og mange ujevne kurvaturer.

Vegen har en betydelig trafikkmengde bestående av både fastboende og hyttebebyggelse og hvor det også er regulert områder som ennå ikke er bebygd. Det er etablert ca 140 boliger og hytter langs Fillingsnesveien.

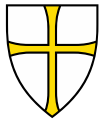
Vegen har også mye ferdsel som turistattraksjon.

Vurdering:

Kommunedirektøren vil med bakgrunn i forannevnte sende søknad til fylkeskommunen om at det etableres en helhetlig 50 –sone langs hele Fillingsnesveien.

Forhold til overordna planverk:

Kommuneplanens samfunnsdel – Frøya har god infrastruktur og kommunikasjon – Satse på trafikksikre veier, med særlig fokus på utbygging av gang- og sykkelveier



Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Vegforvaltning



FRØYA KOMMUNE
Postboks 152
7261 SISTRANDA

Vår dato: 26.04.2023

Vår referanse: 202115028-4

Vår saksbehandler:

Deres dato:

Deres referanse:

Sturla Leirvik

Oversendelse av søknad om redusert fartsgrense for kommunal del av Fillingsnesveien Frøya kommune

Trøndelag fylkeskommune har den 14.04.2021 mottatt søknad fra Unn-Kristin Ørndal Nilsen om redusert fartsgrense på deler av Fillingsnesveien.

Den strekningen som omsøkes består av ca. 281 meter fylkesveg (fv.6462) og resten er ca. 4255 meter med kommunal veg. Søknaden følger vedlagt.

Innledningsvis beklager vi at saken ikke er tatt opp til behandling tidligere. Dette har sammenheng med at behandling av fartsgrensesaker i 2020 ble overført fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Det førte til stor saksmengde samtidig som bemanningen ble redusert i forhold til før overføringen til Trøndelag fylkeskommune ble gjennomført.

Vi har foretatt en vurdering av den delen som er fylkesveg og kommet frem til at det ikke er grunnlag for endring av den generelle fartsgrense (80 km/t). Strekningen må i så falle sees i sammenheng med kommunal veg. For kommunal veg er det Frøya kommune som er skiltmyndighet og som må foreta en vurdering av dagens fartsgrense. Kopi vårt brev til søker, Unn-Kristin Ørndal Nilsen følger vedlagt.

Med vennlig hilsen

Sturla Leirvik

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Vegforvaltning

Vedlegg:

Søknad om redusert fartsgrense Fillinsnesveien

Avslag på søknad om nedsatt fartsgrense på deler av fv. 6462

Kopimottakere:

Unn-Kristin Ørdal Nilsen

From: Unn-Kristin Ørndal Nilsen <ukristin@online.no>
Sent: onsdag 14. april 2021 12:55
To: Frøya; Postmottak STFK
Subject: Problemrapport: Høy hastighet - smal vei - fartsgrense 80 km

Til Frøya og Sør-Trøndelag,

[Denne e-posten har blitt sendt til begge administrasjonene som dekker stedet for problemet, da brukeren ikke kategoriserte det. Vær så snill å ignorere den hvis dere ikke er korrekt administrasjon for å håndtere denne saken, eller gi oss beskjed om hvilken kategori av problemer dette er så vi kan legge det til i vårt system.]

En bruker av FiksGataMi har sendt inn følgende rapport om et lokalt problem som vi tror trenger deres oppmerksomhet.

For å se et kart med en mer presis plassering for dette problemet., eller for å bidra med en oppdatering om problemet, vennligst besøk følgende lenke:

<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.fiksgatami.no%2Freport%2F73577&data=04%7C01%7Cpostmottak%40trondelagfylke.no%7Cfcff4a8db2ab4451e84e08d8ff33c352%7Cb6334d0113b94531a3a6532e479d9a1a%7C0%7C1%7C637539945079527021%7CUnknown%7CTWfpbGZsb3d8eyJWljojMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTiI6Ikl1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000&sdata=ciMQdWPYAwevu7oNSAgpf0J1%2FjWBny97YmjZAJiU9Fo%3D&reserved=0>

Navn: Unn-Kristin Ørndal Nilsen

E-post: ukristin@online.no

Telefon: 93424995

Tema: Høy hastighet - smal vei - fartsgrense 80 km

Detaljer: Deler av Fillingsnesveien har en fartsgrense på 80 km, veien er smal og tildels svingete. Bilister holder en høy fart selv om veiens befatning (veldig smalt) tilsier lav fart. I tillegg har veien blitt asfaltert, (2020) og farten har økt enda mere. I forkant av asfalteringen er det gjort gravearbeid i alle grøfter slik at veien oppleves smalere da det ikke kan benyttes veiskulder ved møtende trafikk.... da havner du i grøfta. Det ferdes mange barn og voksne langs veien, både til fots, på sykkel og med barnevogn Mere hyttebygging og fastboende utover mot Aunvågen har det blitt de siste årene. På deler av veien kan ikke to biler møtes, en må rygge og det oppstår farlige trafikksituasjoner. Når kommer den første ulykken? En fartsgrense på 80 km er helt uforståelig. Fillingsnesveien er utrygg fra der 50-sone er slutt og 80-sone starter og varer helt til Aunvågen. Her må noe gjøres med farten før noe alvorlige skjer.

Breddegrad: 63.672206

Lengdegrad: 8.570064

Følgende informasjon om nærmeste vei kan være unøyaktig eller irrelevant, hvis problemet er nær flere veier eller nær en vei uten navn registrert i OpenStreetmap.

Nærmeste navngitte vei til nålen plassert på kartet (automatisk generert ved hjelp av OpenStreetMap): Fillingsnesveien (6462)

Svar på denne e-posten går til brukeren som sendte inn problemet.

Vennlig hilsen,
FiksGataMi-gruppen

[Denne meldingen ble sendt inn via FiksGataMi, et prosjekt hos foreningen NUUG. Hvis det er en mer passende e-postadresse for meldinger om denne type lokalt problem, vær så snill å gi oss beskjed ved å besøke

<<https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.fiksgatami.no%2Fcontact&data=04%7C01%7Cpostmottak%40trondelagfylke.no%7Cfcff4a8db2ab4451e84e08d8ff33c352%7Cb6334d0113b94531a3a6532e479d9a1a%7C0%7C1%7C637539945079536978%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000&sdata=IKwl4Or1cGC9iqM6IVX7nbtzzLDHWSYs%2B8YOly%2BCMRY%3D&reserved=0>>. Dette vil bidra til å forbedre tjenesten for lokalbefolkningen. Vi tar også gjerne imot andre tilbakemeldinger.]



Unn-Kristin Ørndal Nilsen

Vår dato: 25.04.2023
Deres dato:

Vår referanse: 202115028-3
Deres referanse:

Vår saksbehandler:
Sturla Leirvik

Avslag på søknad om nedsatt fartsgrense på deler av fv. 6462, Fillingsnesveien i Frøya kommune

Viser til søknad datert 14.04.2021 om nedsatt fartsgrense på fv. 6462 i Frøya kommune. Vi viser også til vårt foreløpige svar dater 15.05.2021.

Innledningsvis beklager vi at saken ikke er tatt opp til behandling tidligere. Dette har sammenheng med at behandling av fartsgrensesaker i 2020 ble overført fra Statens vegvesen til Trøndelag fylkeskommune. Det førte til stor saksmengde samtidig som bemanningen ble redusert i forhold til før overføringen til Trøndelag fylkeskommune ble gjennomført.

Trøndelag fylkeskommune er vegeier og utførere all forberedende saksbehandling på søknader om fartsreduksjon. Vi vurderer søknaden etter Statens vegvesen sine retningslinjer for fastsetting av fartsgrenser, «Fartsgrensekriterier 2022», datert 23.11.2022. Det er Statens vegvesen som fatter endelig vedtak på fylkesveg.

Saken

Det er i søknaden, datert 21.02.2020 oppgitt følgende begrunnelse for endring av fartsgrensen:

«Tema: Høy hastighet - smal vei - fartsgrense 80 km

Detaljer: Deler av Fillingsnesveien har en fartsgrense på 80 km, veien er smal og tildels svingete. Bilister holder en høy fart selv om veiens befatning (veldig smalt) tilsier lav fart. I tillegg har veien blitt asfaltert, (2020) og farten har økt enda mere. I forkant av asfalteringen er det gjort gravearbeid i alle grøfter slik at veien oppleves smalere da det ikke kan benyttes veiskulder ved møtende trafikk, da havner du i grøfta. Det ferdes mange barn og voksne langs veien, både til fots, på sykkel og med barnevogn. Mere hyttebygging og fastboende utover mot Aunvågen har det blitt de siste årene. På deler av veien kan ikke to biler møtes, en må rygge og det oppstår farlige trafikksituasjoner. Når kommer den første ulykken? En fartsgrense på 80 km er helt uforståelig.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Vegforvaltning

Fillingsnesveien er utrygg fra der 50-sone er slutt og 80-sone starter og varer helt til Aunvågen. Her må noe gjøres med farten før noe alvorlige skjer.»

Omsøkte strekningen omfattes av 281 meter av fv. 6462. Resten er ca. 4255 meter med kommunal veg, Kv. 20011 Fillingsnesveien. Vi har derfor foretatt en vurdering av den delen som omfattes fylkesveg.

Innstilling

Vi har vurdert fartsgrensen på den omsøkte strekningen som omfattes av fv. 6462 og mener generell fartsgrense (80 km/t) er riktig fartsgrense, og på nåværende tidspunkt mener vi det ikke er grunnlag for å endre denne. Strekningen må i så falle sees i sammenheng med kommunal veg. For kommunal veg er det Frøya kommune som er skiltmyndighet og som må foreta en vurdering av dagens fartsgrense. Vi vil oversende til Frøya kommune din søknad og vårt brev til deg.

Vurdering

Statens vegvesen gjennomfører årlig fotografering av vegene i begge kjøreretninger. Dette gir vegbilder som er et godt grunnlag for vurdering av situasjonen langs vegenettet. Trøndelag fylkeskommune har tilgang til disse. Fartsgrensen er 70 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er 200 kjøretøy, hvor 22 % er lange kjøretøyer (2022 tall).

Vegtrafikkloven § 6 omtaler det som har med fartsgrenser å gjøre. I Norge har vi to generelle fartsgrenser, 50 km/t innenfor tettbygd strøk og 80 km/t utenfor tettbygd strøk. Man skal alltid tilpasse farten etter sted-, føre-, sikt- og trafikkforhold.

Det er viktig at de nasjonale retningslinjene blir fulgt, slik at vi får en mest mulig lik praksis for fartsgrenser i hele landet.

Den omsøkte strekningen betegnes som utenfor tettbygd strøk og vi forholder oss derfor til kriteriene for fartsgrenser utenfor tettbygde strøk.

I kriteriene fra Vegdirektoratet står det at 60 km/t brukes i hovedsak på veger med mange avkjørsler, mye gang- og sykkelaktivitet langs vegen og randbebyggelse. Det er i hovedsak tre momenter vi skal vurdere:

- fysisk tilrettelegging for gående og syklende
- tetthet av kryss og avkjørsler
- tilbud og virksomheter langs vegen som gir aktivitet av gående og syklende

Vi har her et beregningsverktøy vi bruker slik at vurderingene skal bli så like som mulig i hele landet. Vi har brukt beregningsverktøyet på denne strekningen og vi får da anbefalt generell fartsgrense (80 km/t).

På strekningen er det avkjørsler til to boliger og en fritidsboliger. Det er ikke noen tilrettelegging for gående og syklende, men heller ingen tilbud eller virksomheter som skaper aktivitet av gående og syklende. Vi finner ikke grunnlag for å endre fra den anbefalte fartsgrensen på strekningen ut fra disse kriteriene.

Etter en nøye vurdering vil Trøndelag fylkeskommune, på nåværende tidspunkt, ikke gå inn for å endre fartsgrensen på fv. 6462 for den delen som omfattes av søknaden. Strekningen må i så falle sees i sammenheng med kommunal veg. For kommunal veg er det Frøya kommune som er

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Vegforvaltning

skiltmyndighet, og som må foreta en vurdering av dagens fartsgrense. Saken vil bli oversendt dit for vurdering sammen med din søknad og vårt brev til deg.

Med vennlig hilsen

Sturla Leirvik

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Kopimottakere:
STATENS VEGVESEN